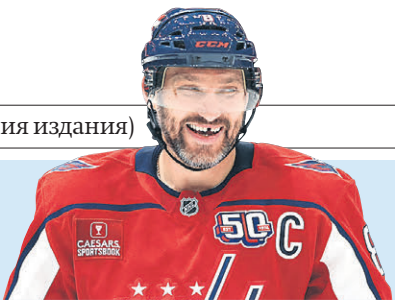




спорт | Погоня Александра Овечкина за снайперским рекордом Уэйна Гретцки вступает в новый сезон — 12



новости | В правительстве обсуждают проверку полисов ОСАГО с помощью дорожных камер —5

Дубликатом обменного груза

Грузоотправителей поманили преференциями в капитал ВСМ

Государство планирует привлечь к строительству высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва—Петербург грузоотправителей. Им предложено выкупить 5,8% головной компании концессионера за 19 млрд руб., а в обмен помимо дивидендов получить приоритетный доступ к грузовому северо-западному направлению, которое после пуска ВСМ по плану должно существенно расшириться. Более того, если приоритет не понадобится, акционер может продать свою долю, а с ней — и право приоритета. Активной заинтересованности грузоотправителей „Б“ пока не видит.

„Б“ стал известен плановый состав акционеров АО «УК ВСМ Две столицы» — компании-учредителя концессионера строительства ВСМ Москва—Петербург ООО «ВСМ Две столицы». По словам источника „Б“, знакомого с обсуждением, контролирующим акционером АО с уставным капиталом 328,5 млрд руб. должно стать ГУП «Московский метрополитен». Доля предприятия в АО может составить 51,7%, что соответствует взносу около 170 млрд руб. Еще на 26,9%, или 88 млрд руб., планируется привлечь ОАО РЖД, 15,5%, или 51 млрд руб., внесут субъекты РФ. Управляющая компания ЗАО «Лидер» вложит в уставный капитал символические 10 млн руб., что соответствует 0,0031%.

● ВСМ Москва—Санкт-Петербург, которая обсуждается с советских времен, должна стать первой высокоскоростной железно-дорожной магистралью в России. Ее планируют ввести в эксплуатацию во втором квартале 2028 года. Протяженность трассы с учетом входов в Москву и Санкт-Петербург — 679 км. Время в пути составит 2 часа 15 минут. Трасса проляжет через Тверь и Великий Новгород. Составы в пиковые часы будут ходить каждые 10–15 минут. Стоимость проекта оценивается в 1,75 трлн руб. Пассажиропоток, по официальным оценкам, составит к 2030 году 23 млн человек, стоимость билета — 9,97 тыс. руб. За этой ВСМ, по текущему плану, последуют минимум четыре.

В Минтранс не ответили на запрос „Б“. В дептрансе Москвы „Б“ напомнили, что, согласно планам реализации проекта, Москва участвует в финансировании ВСМ, сославшись на поручения президен-



Ускорить строительство пассажирской ВСМ могут средства грузоотправителей
ФОТО АНАТОЛИЯ ЖДАНОВА

та РФ, где доля Москвы закреплена на уровне не менее 150 млрд руб. (см. „Б“ от 6 июня). «Механизм внесения денежных средств города определяется правительством каждого региона самостоятельно», — добавили в дептрансе.

Еще на 5,8%, или 19 млрд руб., в уставный капитал АО предлагается привлечь грузоотправителей. По информации „Б“, такой вариант обсуждался 4 октября на совещании в Минтрансе. Как сообщил собеседник „Б“, к проекту приглашают крупнейшие компании нефтегазового, горно-металлургического и химического секторов. Среди рассматриваемых компаний-партнеров — «Роснефть», НО-ВАТЭК, ЛУКОЙЛ, «Уралкалий», «Еврохим», «Фосагро», «Евраз», НЛМК, «Северсталь», «Русал», СУЭК, «Сибантрацит», «Кузбассразрезголь».

В обмен на свой взнос грузоотправитель может получить приоритет при провозе грузов в сообщении с портами Северо-Запада. Речь идет об отпавках на станции Октябрьской и Северной железных дорог со всех станций сети. Приоритетный доступ относится к 30 млн тонн провозной способности подходов к портам Северо-Запада, которые должны образоваться в результате строительства ВСМ и возвращения грузового движения на основной ход Октябрьской железной дороги. Это позволяет властям рассчитывать на увеличение провозной способности акций, принадлежащих грузоотправителю. Собеседник „Б“ добавляет, что, если акционер перестанет нуждаться в приоритете, возможна перепродажа доли, а с ней — и приоритетного права. В ОАО РЖД ситуацию не комментируют.

Грузоотправителей пытаются простимулировать и дивидендами.

С 2045 по 2064 год акционеры АО «УК ВСМ Две столицы» должны суммарно получить 10,4 трлн руб., то есть на долю грузоотправителей придется около 600 млрд руб.

Представители крупной промышленности в основном оставили без комментариев запрос „Б“. Источник „Б“ среди металлургов подтвердил факт получения предложения. Собеседник „Б“ в химической отрасли отметил, что подобные предложения компаниям были, но «без жестких условий и на добровольной основе». Источник „Б“ среди клиентов ОАО РЖД говорит, что востребованность северо-западного направления в реалиях закрытого европейского рынка сбыта прямо зависит от множества волатильных факторов, таких как цены на мировых рынках, ставки фрахта и т. п. Привлекать себя к этому направлению стоит в случае гарантий его безубыточности, которые могло бы обеспечить ОАО РЖД за счет тарифных условий или государство за счет иных

способов субсидирования транспорта, говорит он. Пока, по словам источника „Б“, будущая маржинальность северо-западного направления не выглядит безусловной для всех отраслей. По его мнению, предложение ОАО РЖД могло бы быть интересно поставщикам удобрений, для которых старые рынки до сих пор открыты.

Президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин считает, что продажа доли в компании с приоритетным правом провоза грузов в определенных направлениях соотрится немного странно. «С одной стороны, «вези или плати», дефицит инфраструктуры, с другой — приоритет за инвестициями в ВСМ», — отмечает он. — Это говорит об отсутствии внутри ОАО РЖД понимания распределения имеющихся мощностей и определения источников финансирования».

Наталья Скорлыгина, Ольга Мордющенко

Тимуру Иванову нашли дело на крымской переправе

Закончено расследование предполагаемой растраты бывшего замминистра обороны

Меньше недели потребовалось Следственному комитету для того, чтобы расследовать и завершить второе уголовное дело в отношении экс-замминистра обороны Тимура Иванова. Ранее обвиненному в получении взятки в размере 1,185 млрд руб. военному чиновнику на этот раз инкриминировали растрату на общую сумму свыше 4 млрд руб. в рамках дела банка «Интеркоммерц» восьмилетней давности. Свою вину господин Иванов не признал, а его защита назвала новые обвинения «чудовищно несправедливыми и совершенно беспочвенными». Под суд господин Иванов пойдет вместе с бывшим гендиректором подведомственного Минобороны ООО «Оборонлогистика» Антоном Филатовым, который также категорически отрицает обвинения.

Как удалось узнать „Б“, обвинение в двух эпизодах «растраты в особо крупном размере» (ч. 4 ст. 160 УК РФ) было предъявлено господину Иванову 2 октября в рамках уголовного дела, которое СКР расследовал с 2016 года.

В первом эпизоде речь идет о приобретении в Греции в апреле—октябре 2015 года с помощью зарегистрированной в Гонконге офшорной компании «Туринвест сервисиз

лимитед» двух паромов для Керченской переправы за €12,5 млн. Их закупка была поручена подведомственному Минобороны ООО «Оборонлогистика», деятельность которого в то время курировал Тимур Иванов, являвшийся руководителем АО «Оборонстрой». Следствие полагает, что эта сделка причинила государству ущерб на сумму 205 млн руб. По данным следствия, компания «Туринвест сервисизлимитед» наряду с другой фирмой, «Фромарк инвестментс лимитед», также была использована для вывода в январе 2016 года €45 млн (в то время 3,9 млрд руб.) из банка «Интеркоммерц» путем оформления фиктивных договоров купли-продажи принадлежащей кредитному учреждению валюты. Агентство по страхованию вкладов обнаружило в банке «дыру» более чем в 50 млрд руб., и в том же году у него отозвали лицензию.

Обвинение в мошенничестве и растрате (ст. 159 и ст. 160 УК РФ) на сумму около 4 млрд руб. еще в 2016 году было заочно предъявлено покинувшему Россию бывшему председателю правления КБ «Интеркоммерц» Александру Бугаевскому. В 2019 году Чехия отклонила запрос Генпрокуратуры РФ о его выдаче.

Нанимай как знаешь

Российские компании испытывают дефицит иностранных рабочих

Спрос на иностранную рабочую силу на российском рынке труда растет, но более половины компаний, которые используют мигрантов, не могут нанять таких работников в достаточном количестве, фиксируют опросы hh.ru и Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП). Обострение борьбы с нелегальной миграцией, ужесточение законодательства и требований к желаемому легально трудиться в РФ иностранцам в перспективе будут и далее сокращать в РФ предложение труда. Это может искажать и данные кадрового прогноза правительства, методики которого вчера утвердил Белый дом: учета таких барьеров для притока иностранных работников в ней нет.

Более половины компаний, которые активно нанимают на работу мигрантов, сталкиваются с различными сложностями, следует из опроса hh.ru, схожие выводы можно сделать из данных «трудового» опроса РСПП. Отметим, что мигранты, как уже ранее писал „Б“, один из последних ресурсов наполнения дефицитного рынка труда, который сложился в РФ за последние два года (подробнее см. „Б“ от 23 апреля). Сейчас, как показывает опрос hh.ru, в тех компаниях, где нет проблем с трудоустройством трудовых мигрантов, чаще всего трудятся сотрудники из стран СНГ и ЕАЭС (48%), Евросоюза (33%), стран Азии (КНР, КНДР, Вьет-

нам, Таиланд, Камбоджа и др.; 28%). На страны Африки (ЦАР, Нигерия, Зимбабве и др.) и Ближнего Востока (ОАЭ, Иордания, Израиль и др.) приходится по 10%. Наиболее востребованы рабочие (53%), строители (35%), линейный обслуживающий (25%) и производственный персонал (23%). По данным hh.ru, 53% опрошенных компаний испытывают нехватку привлекаемых из-за рубежа рабочих ресурсов, 46% — в той или иной степени удовлетворены текущими объемами найма мигрантов.

Схожие данные „Б“ предоставил и РСПП — по оценкам объединения, со сложностями при привлечении иностранных работников столкнулись две трети российских компаний, у которых есть опыт найма трудовых мигрантов. Основной проблемой для 56% компаний стало отсутствие на рынке труда необходимых специалистов. 38% компаний назвали проблемой то, что претенденты на вакансии не могут сдать экзамен по русскому языку, или короткие сроки его сдачи. Чуть менее пятой части компаний пожаловались на ограничения при использовании иностранных рабочих, введенные органами власти. Такая же доля компаний сообщила, что им мешает запрет на привлечение иностранных работников по требоваемой специальности или в сфере деятельности компании в целом.

ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ

07 Доверие раскрывает показатели Управляющие компании демонстрируют качественные активы

07 Российские видеосервисы оставили с переносом YouTube тормозит перемещение контента

08 За вклад в развитие фондового взноса НАУФОР готовит реформу платежей

09 Логопарки уходят за МКАД Строители складов потянулись за ритейлерами

Автопродажи забронировали рекорд

Начало октября выдалось ударным за счет завершения сентябрьских сделок

Первая неделя октября — месяца, с которого выросли ставки утилизационного сбора, — оказалась рекордной для авторынка. Продажи новых легковых машин достигли почти 49,5 тыс. штук, а всех автотранспортных средств — превысили 56 тыс. Дилеры объясняют это регистрацией машин, купленных в конце сентября и по старым ценам, а часть участников рынка ожидает продажи по итогам месяца в 150–155 тыс. единиц, что может превысить уровень сентября.

Продажи новых легковых автомобилей с 30 сентября по 6 октября выросли на 18,6% относительно предыдущей недели, до 49,43 тыс. штук, подсчитал «Автостат». Как уточняет агентство, показатель стал рекордным для семидневного периода. Недельный максимум обновили и продажи легких коммерческих автомобилей, увеличившись в первую неделю октября на 27,3%, превысив 3 тыс. штук. Продажи грузовиков выросли на 19,4%, до 3,28 тыс., а реализация всех автотранспортных средств — на 19,2%, до 56,05 тыс. штук, что стало рекордным показателем с 2022 года.

С 1 октября началось поэтапное повышение ставок утилизационного сбора. Платеж на новые легковые автомобили с двигателем от одного до двух литров увеличился с 300,6 тыс. до 556 тыс. руб., на машины с двигателем от двух до более трех литров — в 1,8 раза, до 1,56–2,28 млн руб. в зависимости от объема. Повышение ставок предусмотрено также в 2025 и 2030 годах. В 2024 году бюджет должен получить от утильсбора 1,07 трлн руб., в 2025 году — 2,01 трлн, а в 2026–2027 годах — 2,45 трлн и 2,71 трлн руб. соответственно, следует из проекта бюджета.

В последние месяцы ожидаемый рост цен на новые машины в связи с повышением утильсбора привел к повышенному спросу. Так, в сентябре продажи новых легковых автомобилей в РФ выросли на 36,7% год к году и на 1,7% относительно августа, до 150,88 тыс. штук. С апреля 2021 года — когда на рынке было реализовано 171,5 тыс. машин — ежемесячные объемы рынка не превышали 150 тыс. штук.

В «Борисхоф» говорят, что результаты первой недели октября превзошли показатели первой недели сентября во многом в связи с выдачами автомобилей, которые прошли таможенно в прошлом месяце и не подпали под повышенные ставки утильсбора.

Гендиректор ГК «Автодом» Андрей Ольховский отмечает рост продаж на первой неделе этого месяца к аналогичному периоду сентября, но уточняет, что показатель не определяет итоги месяца. По его словам, высокие продажи в начале октября связаны с потенциальным ростом ключевой ставки и снижением складов автомобилей, завезенных на прежним ставкам утильсбора.

деловые новости — 9

Подписной индекс 50060 П1125

БОЛЬШЕ НОВОСТЕЙ О ПОЛИТИКЕ, ЭКОНОМИКЕ, БИЗНЕСЕ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЯХ В TELEGRAM-КАНАЛЕ «КОММЕРСАНТА»

