

КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ И УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ В КОНТЕКСТЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ

© 2021 г. **О. В. Дамаскин**^{1, *}, **В. В. Красинский**^{2, **}

¹Институт государства и права Российской академии наук, г. Москва

²Главное управление региональной безопасности Московской области, г. Красногорск

*E-mail: dov39@mail.ru

**E-mail: krasinskyvv@mosreg.ru

Поступила в редакцию 21.01.2021 г.

Аннотация. В статье обосновывается необходимость учета криминологических и уголовно-правовых аспектов выработки сбалансированной государственной политики в сфере иностранных инвестиций в транспортный комплекс. Рассматриваются инвестиционные проекты и иностранное участие в акционерном капитале организаций транспортной инфраструктуры, налоговые, правовые и репутационные риски, связанные с иностранным и офшорным владением стратегическими объектами транспортного комплекса. Авторами анализируется зарубежный опыт расследования законности происхождения доходов инвесторов, предлагаются меры по декриминализации транспортной отрасли, повышению уровня безопасности объектов транспортной инфраструктуры и эффективности инвестиционных программ.

Ключевые слова: транспортный комплекс, криминологические и уголовно-правовые аспекты безопасности транспортной инфраструктуры, иностранные инвестиции, расследование происхождения доходов, стратегические сектора экономики, иностранное и офшорное владение, деофшоризация, защита бизнеса от санкций, декриминализация транспортной отрасли.

Цитирование: Дамаскин О. В., Красинский В. В. Криминологические и уголовно-правовые аспекты безопасности транспортного комплекса России в контексте регулирования иностранных инвестиций // Государство и право. 2021. № 12. С. 83–96.

DOI: 10.31857/S102694520017760-7

SECURITY OF THE TRANSPORT COMPLEX OF RUSSIA IN THE CONTEXT OF FOREIGN INVESTMENT REGULATION

© 2021 **O. V. Damaskin**^{1, *}, **V. V. Krasinsky**^{2, **}

¹Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, Moscow

²Main Department of regional security of the Moscow region, Krasnogorsk

*E-mail: dov39@mail.ru

**E-mail: krasinskyvv@mosreg.ru

Received 21.01.2021

Abstract. The article substantiates the need to develop a balanced state policy in the field of foreign investment in the transport complex. Investment projects and foreign participation in the capital of transport infrastructure organizations, tax, legal and reputational risks associated with foreign and offshore ownership of strategic transport facilities are considered. The authors analyze the foreign experience of investigating the legitimacy of the origin of investors' incomes, propose measures to decriminalize the transport industry, improve the safety level of transport infrastructure and the efficiency of investment programs.

Key words: transport complex, security of transport infrastructure, foreign investment, investigation of the origin of income, strategic sectors of the economy, foreign and offshore ownership, deoffshorization, protection of business from sanctions, decriminalization of the transport industry.

For citation: Damaskin, O. V., Krasinsky, V. V. (2021). Security of the transport complex of Russia in the context of foreign investment regulation // Gosudarstvo i pravo=State and Law, No. 12, pp. 83–96.

Транспортное инфраструктурное развитие — одно из приоритетных направлений деятельности Правительства РФ. По оценкам аудиторско-консалтинговой компании ЕУ, доля российской транспортной отрасли в структуре валовой добавленной стоимости достигает 7%, а реализация проектов по строительству транспортной инфраструктуры вносит значительный вклад в объем инвестиций в основную капитал¹.

Одним из основных механизмов развития транспортной инфраструктуры является привлечение инвестиций, в т.ч. из-за рубежа. В соответствии с п. 36 и 37 ст. 6 Федерального закона от 29 апреля 2008 г. № 57-ФЗ «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства»² оказание услуг хозяйствующим субъектом, включенным в перечень субъектов естественных монополий в сфере услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах, а также оказание услуг субъектом, занимающим доминирующее положение в портах Российской Федерации, имеет стратегическое значение для безопасности государства.

Особое место в инвестиционной деятельности занимает иностранное инвестирование в стратегические отрасли, одной из которых является транспортный комплекс³.

Продолжающееся санкционное воздействие США и ЕС на ключевые секторы российской экономики, попытки сговывания экономической самостоятельности Российской Федерации, снижение поступлений иностранных инвестиций, ухудшение качества активов, отток капитала за рубеж ставят на повестку дня вопрос места и роли иностранных инвестиций в транспортном комплексе и других стратегических отраслях российской экономики⁴.

¹ См.: Обзор отрасли грузоперевозок в России. 2019 год. ЕУ.: 2020. С. 1.

² См.: СЗ РФ. 2008. № 18, ст. 1940.

³ См.: Дамаскин О.В. Преступность в XXI веке: проблемы и перспективы. М., 2020; Дораев М.Г. Допуск иностранных инвесторов в стратегические отрасли экономики (правовые основы). М., 2012; Его же. Допуск иностранных инвесторов в стратегические отрасли экономики как средство государственного регулирования инвестиционной деятельности // Предпринимательское право. 2013. № 1. С. 48–58; Larson A.P., Marchik D.M. Foreign Investment and National Security: Getting the Balance Right // Council Special Report. 2006. July. No. 18.

⁴ См.: Акимова А.В., Симакова К.Б. Новеллы в сфере контроля за осуществлением иностранных инвестиций в стратегические отрасли экономики // Росс. конкурентное право и экономика. 2019. № 3. С. 30–35; Красинский В.В. О правовом регулировании иностранных инвестиций в интересах защиты государственного суверенитета Российской Федерации // Военное право. 2017. № 3; Его же. Защита государственного суверенитета. М., 2017. С. 518–531.

Так, по данным Управления контроля иностранных инвестиций ФАС России, иностранные инвестиции в морские порты в период 2015–2017 гг. составили 1 млрд 862 млн долл., в аэропорты — 1 млрд 900 млн долл., что представляет 6.6% от общего объема иностранных инвестиций в стратегические хозяйственные общества. Объем инвестиций из офшорных зон варьировался от 12% (2016 г.) до 41% (2017 г.)⁵.

География иностранных инвесторов в стратегические хозяйственные общества транспортного комплекса России была представлена следующим образом: 2015 г. — Кипр (33%), ОАЭ (13%), Сингапур (7%), Швейцария (7%), Соединенное Королевство (7%), Финляндия (7%), Бермуды (7%), Иран (7%), КНР (6%), Индия (6%); 2016 г. — Кипр (28%), Сингапур (22%), Япония (6%), Соединенное Королевство (6%), Нидерланды (6%), Каймановы острова (6%), Бермудские острова (6%), Франция (5%), Королевство Норвегия (5%), США (5%), Катар (5%); 2017 г. — Кипр (34%), ОАЭ (25%), Сингапур (9%), Канада (8%), Австрия (8%), Виргинские острова (8%), Джерси (8%)⁶.

Как показывает анализ, несмотря на введенные в отношении России ограничительные меры, в числе инвесторов наряду с налоговыми убежищами и офшорами (стратегические инвесторы Кипр, ОАЭ, Сингапур) присутствуют и санкционно активные юрисдикции, такие как США, Соединенное Королевство, Канада, Франция, Нидерланды, Япония, Австрия, Норвегия и Финляндия.

Основными формами иностранных инвестиций в транспортную отрасль стратегического назначения, как правило, являются: участие в акционерном капитале; создание совместных предприятий или оперирующих компаний для реализации проектов; кредитование; лизинг. В связи с неблагоприятной макроэкономической ситуацией в условиях пандемии коронавируса COVID-19, сохраняющимся санкционным давлением отмечается постепенное сокращение внешнеторговых операций, инвестиционных проектов и снижение доли иностранного участия в акционерном капитале организаций транспортной инфраструктуры.

По данным Росстата, в период с 2014 по 2018 г. объем инвестиций в деятельность воздушного транспорта России сократился более чем в пять раз: с 260.7 млрд руб. в 2014 г. до 49.5 млрд руб. в 2018 г. Инвестиции из-за рубежа в основной капитал

⁵ См.: ФАС России. Иностранные инвестиции в морские порты и аэропорты Российской Федерации. Управление контроля иностранных инвестиций. М., 2018; ФАС России. Итоги деятельности Правительственной комиссии по контролю за осуществлением иностранных инвестиций в Российской Федерации за 2015–2017 годы. М., 2018.

⁶ См.: там же.

также снизились: со 120,4 млрд руб. в 2015 г. до 86,6 млрд руб. в 2018 г.⁷

По информации Банка России, объем экспортных операций морского транспорта в 2019 г. составил 5 млрд 389 млн долл., объем импортных операций — 3 млрд 990 млн долл.⁸ В аналогичном периоде объем экспортных операций воздушного транспорта достиг 10 млрд 986 млн долл., импортных операций — 9 млрд 42 млн долл., в т.ч. объем пассажирских перевозок — 2 млрд 456 млн долл.⁹

В первом квартале 2020 г. объем экспортных операций морского транспорта составил 1 млрд 191 млн долл., импортных операций — 873 млн долл. Экспортные операции воздушного транспорта достигли уровня 2 млрд 124 млн долл., импортные операции — 1 млрд 958 млн долл.¹⁰

В контексте обеспечения безопасности регулирования иностранных инвестиций имеет два ключевых аспекта. С одной стороны, государство должно способствовать формированию предсказуемого и прозрачного делового климата для иностранных инвесторов. С другой — государство обязано не допустить реализацию угроз обороноспособности страны, ослабления и подрыва своего суверенитета¹¹.

Следует отметить, что инвестиционная деятельность с участием иностранного элемента может носить неоднозначный характер. Так, в 1990-е годы возможности стабилизации российской экономики, устойчивость валютного курса, восстановление финансового рынка, обеспечение населения продовольствием оказались в зависимости от привлечения кредитных ресурсов международных финансовых организаций (МВФ и Всемирного банка) и иностранных государств, что повлекло ослабление государственного суверенитета Российской Федерации. В тот период МВФ фактически утверждал федеральный бюджет, а Всемирный банк контролировал процессы приватизации и отраслевую политику. Иностранные фирмы приобретали и в последующем банкротили стратегические российские предприятия в целях вытеснения отечественной продукции с внешнего и внутреннего рынка. Репатриация российского криминального капитала под видом иностранных инвестиций

позволила представителям организованных преступных сообществ установить контроль над рядом крупных бюджетообразующих предприятий и рентабельных производств.

Ныне наряду с вложением капитала в инфраструктурные проекты и хозяйственные общества, осуществляющие свою деятельность в транспортном комплексе, значительное распространение получили схемы вывода средств в офшорные и транзитные низконалоговые юрисдикции — т.н. «налоговые убежища».

Вывод средств за рубеж, как правило, осуществляется с помощью расчетов и переводов по мнимым (притворным) сделкам об оказании услуг¹²; выплаты процентов по займам иностранным кредиторам; предоставления кредитов иностранным компаниям по договорам займа¹³; выплаты дивидендов; выплаты авансов на импортируемые товары без последующей поставки; приобретения ценных бумаг российских и иностранных эмитентов у иностранных контрагентов; переводов по договорам купли-продажи зарубежной недвижимости.

Низконалоговые юрисдикции («налоговые убежища») представляют собой государства и территории, которые, хотя формально и не являются офшорами, но предлагают льготные налоговые режимы, конкурирующие с офшорными зонами¹⁴. Данные низконалоговые юрисдикции объединяет ряд общих признаков: отсутствие валютного контроля; специальные налоговые режимы для нерезидентов; соглашения об избежании двойного налогообложения с Российской Федерацией¹⁵;

¹² Данная схема установлена судом в рамках рассмотрения уголовного дела в отношении руководства ООО «Авиакомпания «Вим-Авиа»» по ч. 4 ст. 159.1, ч. 3 ст. 193.1 и ч. 2 ст. 201 УК РФ. С 2015 по 2017 г. авиакомпания «Вим-Авиа» неправомерно переводила денежные средства со своих счетов аффилированным компаниям и нерезидентам Российской Федерации с использованием подложных документов. Фигуранты дела фальсифицировали отчетность, чтобы получать кредиты, которые выводились из авиакомпании на счета зарубежных компаний под фиктивные контракты (см.: URL: <http://kommersant.ru/doc/4548901>).

¹³ Примером возмещения ущерба по схеме вывода денежных средств в Республику Кипр по договору займа можно считать решение Арбитражного суда г. Москвы по иску авиакомпании «Трансаэро» к компании Jeimbo Cyprus Limited о взыскании с ответчика задолженности, процентов за пользование займом и пени. В 2020 г. с кипрской компании по искам авиаперевозчика взыскали более 1,3 млрд руб. (см.: Решение Арбитражного суда г. Москвы от 28.10.2020 г. по делу № А 40-4914/19-137-34, Решение Арбитражного суда г. Москвы от 22.01.2020 г. по делу № А 40-304519/18-162-2623).

¹⁴ После заключения соглашений об обмене налоговой информацией из Перечня офшорных зон исключены Республика Кипр, Мальта и Гонконг.

¹⁵ В рамках антикризисных мер поддержки экономики в связи с последствиями пандемии Президент РФ поручил определить перечень международных договоров Российской

⁷ См.: Инвестиции в России. Статистический сб. М., 2019. С. 40, 45.

⁸ См.: I квартал 2020 года. Платежный баланс, международная инвестиционная позиция и внешний долг Российской Федерации. М., 2020. С. 16.

⁹ См.: там же. С. 17.

¹⁰ См.: там же. С. 35.

¹¹ См.: Красинский В. В. О правовом регулировании иностранных инвестиций в интересах защиты государственного суверенитета Российской Федерации.

упрощенный порядок регистрации и управления компаниями; возможность получения гражданства или вида на жительство за инвестиции; указанные юрисдикции, как правило, используются для холдинговой деятельности, размывания налоговой базы и транзита прибыли в офшоры.

Запутанная и (или) закольцованная структура собственности, наличие номинальных веток контроля позволяют осуществлять с использованием офшорных структур непрозрачные финансовые операции и сделки с аффилированными сторонами и обеспечивать отмыывание доходов, полученных преступным путем¹⁶.

Часто офшорные юрисдикции не имеют реестров бенефициарных владельцев или не раскрывают подобную информацию. Дополнительным препятствием является длительное рассмотрение направленных в иностранные государства запросов о правовой помощи и отказ отдельных стран от сотрудничества¹⁷.

Примером сложной разветвленной структуры аффилированных компаний с зарубежным и офшорным участием является структура бизнеса аэропорта «Домодедово» (Москва).

Учредителем большинства организаций, обеспечивающих аэропорт «Домодедово», является «ДМЕ Лимитед» (доля владения — 100%, низконалоговая юрисдикция — Кипр)¹⁸. «ДМЕ Лимитед» выступает материнской структурой для естественных монополий и системообразующих организаций ООО «Домодедово Айти Сервисиз» (специализируется на создании баз данных и информационных ресурсов), ООО «Домодедово Пэссенджер Терминал»¹⁹,

Федерации об избежании двойного налогообложения и обеспечить внесение в них изменений, предусматривающих налогообложение по ставке 15% доходов в виде дивидендов и процентов, выплачиваемых нерезидентам Российской Федерации, а в случае недостижения договоренностей о внесении соответствующих изменений прекратить действие таких договоров (поручение от 28.03.2020 г. № Пр-586 (п. 1)). В настоящее время изменены налоговые соглашения с Кипром и Мальтой, рассматриваются с Люксембургом и Нидерландами.

¹⁶ См.: Эксперт РА. Методология присвоения рейтингов кредитоспособности нефинансовым организациям (утв. на заседании методологического комитета от 24.08.2020 г. № 256). С. 47, 48.

¹⁷ В рамках внедрения Пятой директивы по борьбе с отмыванием денежных средств № 2018/843 (5AMLD) в ЕС отмечается тенденция к усилению контроля за раскрытием бенефициарных владельцев. Публичные реестры бенефициаров предусмотрены законодательством Австрии, Соединенного Королевства, Нидерландов, Латвии, Эстонии, Мальты и Люксембурга.

¹⁸ Сведения об учредителях и долях владения приведены на основании открытых данных ФНС России, а также информации с корпоративных сайтов компаний.

¹⁹ Здесь и далее субъекты естественных монополий указаны в соответствии с приказом ФАС России от 08.09.2017 г.

ООО «Домодедово Секьюрити», ООО «Домодедово Фьюл Сервисиз», ООО «Домодедово Эрпорт Хэндлинг», ООО «Домодедово Эрфилд», ООО «Домодедово Кэтеринг» и ООО «Домодедово Трейнинг».

В свою очередь, управляющая компания контролирующего лица — «Эрпорт Менеджмент Компани Лимитед» зарегистрирована в офшорной юрисдикции (остров Мэн, Соединенное Королевство). Таким образом, для иностранных владельцев аэропорта «Домодедово» доступны базы данных, критически важная информационная, инженерная и топливно-заправочная инфраструктура стратегического аэропорта, целенаправленное воздействие на которую (в т.ч. дистанционное, с помощью программно-аппаратных средств) в угрожаемый период и во время введения режима военного положения может привести к устойчивому прекращению функционирования стратегически важных объектов.

Изначально стремление скрыть конечных бенефициаров за непрозрачной структурой аффилированных компаний объяснялось руководством аэропорта «Домодедово» необходимостью принятия защитных мер от попыток рейдерских захватов аэропорта. Однако в 2011 г. после теракта в аэропорту «Домодедово» правоохранительные органы не смогли установить конечных правообладателей, ответственных за антитеррористическую защищенность и безопасность аэропорта²⁰.

Как видим, иностранное владение (управление) стратегическими объектами транспортного комплекса, невозможность в большинстве случаев осуществления процессуальных действий, отказы в проведении экстрадиционных процедур в отношении фигурантов, находящихся за рубежом, влекут высокие риски, связанные с юридической безответственностью т.н «номинальных директоров» (управляющих).

Следует отметить, что наличие в аэропорту «Домодедово» управляющей компании, зарегистрированной в офшорной юрисдикции, свидетельствует о невыполнении поручения Президента РФ по итогам Совещания о развитии аэропортов

№ 1189/17 «Об утверждении Перечней субъектов естественных монополий в сфере услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах, государственное регулирование которых осуществляется ФАС России».

²⁰ 24 января 2011 г. в результате теракта в аэровокзальном комплексе аэропорта «Домодедово» погибли 37 человек, 172 получили ранения различной степени тяжести. В соответствии с профильными постановлениями Правительства РФ ответственность за обеспечение антитеррористической защищенности объектов и безопасности людей несут собственники (правообладатели) объектов. Руководство аэропорта, ссылаясь на контракт с «Эрпорт Менеджмент Компани Лимитед», избежало уголовной ответственности за непринятие мер по обеспечению надлежащего досмотра в зоне транспортной безопасности.

Московского авиационного узла от 3 июля 2013 г.²¹ В частности, в каждом аэропорту Московского авиационного узла должны быть созданы управляющие компании, в которых консолидируется имущество для обеспечения эффективного функционирования аэропорта²².

Данные компании должны находиться в российской юрисдикции и обеспечивать раскрытие информации о конечных бенефициарах.

По мнению аналитиков рейтингового агентства «Эксперт РА», на фоне усиления активности государства по снижению доли российского бизнеса, зарегистрированного в зонах с льготным налоговым режимом, наличие в структуре собственности таких компаний влечет повышенную уязвимость к налоговым и правовым рискам, а также к возникновению внебалансовых обязательств на уровне технических и номинальных компаний²³.

Аналогичным образом структурирована группа компаний, подконтрольная крупнейшему в России аэропортовому холдингу «Новаяпорт» (ООО «Новаяпорт Инвест»)²⁴.

ООО «Новаяпорт инвест» выступает материнской структурой — учредителем и распоряжается долями в уставном капитале АО «Аэропорт Храброво» (доля 100%) (естественная монополия), ООО «Международный аэропорт Белгород» (доля 100%), ООО «Аэропорт Байкал» (Улан-Удэ) (100%) (естественная монополия), ООО «Международный аэропорт Кемерово» (доля владения 90%) (естественная монополия), ООО «ТЭК Международный аэропорт Кемерово» (90%), ООО «Аэропортовый грузовой комплекс» (100%).

²¹ См.: Перечень поручений по итогам совещания о развитии аэропортов Московского авиационного узла от 03.07.2013 г. URL: <http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/18955>

²² Должностные лица ФГУП «Администрация аэропорта «Домодедово»» являются фигурантами уголовного дела по ч. 1.1 ст. 293 УК РФ («Халатность, повлекшая причинение особо крупного ущерба»). В ходе инвентаризации оборудования и материалов, приобретенных в рамках государственного контракта на реконструкцию взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и мест стоянки самолетов в аэропорту «Домодедово» установлена недостача имущества на сумму 55 млн руб. (серверы, видеорегистраторы, коммутаторы, программное обеспечение, кабели и др.) (см.: URL: <http://Tass.ru/proisshествiya/9813511>).

²³ См.: Эксперт РА. Методология присвоения рейтингов кредитоспособности нефинансовым организациям (утв. на заседании методологического комитета от 24.08.2020 г. № 256).

²⁴ См.: Novaport.ru. Холдинг «Новаяпорт» (конечный бенефициар Р. Троценко) объединяет 17 аэропортов (в Воронеже, Новосибирске, Барнауле, Кемерово, Томске, Чите, Астрахани, Челябинске, Волгограде, Перми, Тюмени, Мурманске, Минеральных Водах, Ставрополе, Владикавказе, Калининграде и Улан-Удэ). Пассажиропоток в 2019 г. составил 25 млн чел.

В свою очередь, учредителями ООО «Новаяпорт Инвест» являются «Новаяпорт Холдинг»²⁵ (100%) и «Ти Эс Транс Сайбирия Ко Лимитед» (0.01%, юрисдикция — Кипр), а учредителями ООО «Новаяпорт Холдинг» выступают «Ти Эс Транс Сайбирия Ко Лимитед» (100%, Кипр) и ООО «Новаяпорт Инвест» (0.01%) (доли под обременением). Таким образом, структура бизнеса холдинговой группы «Новаяпорт» является закольцованной. Владение долями в уставном капитале осуществляется через цепочку юридических лиц. Кроме того, обременение долей владения свидетельствует о рисках смены собственника.

Как сообщается в СМИ, структуры «Новаяпорта» проходили по материалам уголовных дел, связанным хищениями и растратами при реализации крупных инфраструктурных проектов. Так, в МВД России расследуется уголовное дело по обвинению владельца группы «Сумма» З. Магомедова в совершении преступлений, предусмотренных ст. 210 УК РФ, ст. 159 и 160 УК РФ, на общую сумму около 11 млрд руб. По данным следствия, обвиняемые в т.ч. причастны к хищению 1.2 млрд руб. в ходе реконструкции аэропорта «Храброво» (Калининград)²⁶.

Ключевым аэропортовым холдингом России, входящим в перечень субъектов естественных монополий, является АО «УК Аэропорты регионов»²⁷. В холдинг входят международный аэропорт Кольцово (Екатеринбург), международный аэропорт Курумоч (Самара), международный аэропорт Стригино (Нижний Новгород), международный аэропорт Платов (Ростов-на-Дону) и международный аэропорт Гагарин (Саратов). АО «УК Аэропорты регионов» также реализует проекты модернизации аэропортов Петропавловска-Камчатского и Нового Уренгоя²⁸. Учредителем АО «УК Аэропорты регионов» является «Фулгейт Консалтанс ЛТД» (100%, юрисдикция — Кипр).

Учитывая включение конечного бенефициара АО «УК Аэропорты регионов» В. Вексельберга в санкционные списки Министерства финансов США, существуют риски заморозки зарубежных

²⁵ ООО «Новаяпорт Холдинг» является учредителем ООО «Аэропорт Томск» (в перечне субъектов естественных монополий) (доля владения 74.90%).

²⁶ См.: Прокуратура изучит «Сумму» доказательств. URL: <http://kommersant.ru/doc/4538290>

²⁷ Официальный сайт // Ar-management.ru

²⁸ АО «УК Аэропорты регионов» управляет АО «Международный аэропорт Курумоч», АО «Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский (Елизово)», АО «Международный аэропорт Нижний Новгород», ПАО «Аэропорт Кольцово», ООО «Уренгойаэроинвест», АО «Сараэро-инвест», АО «Ростоваэроинвест». В 2019 г. холдинг «Аэропорты регионов» перевез 15.5 млн человек.

счетов и активов принадлежащего ему аэропортового холдинга в иностранных юрисдикциях, дружественных США, Канаде и странам ЕС, а также риски отказа инвесторов от инвестиционных программ и проектов развития аэропортов холдинга.

Закольцованная структура владения с разделением полномочий владения и контроля используется в группе «Базэл Аэро» (бенефициар О. Дерипаска) (ООО «Базэл Аэро» является управляющей компанией и контролирует аэропорты Краснодарского края «Краснодар», «Сочи», «Анапа»). ООО «Базэл Аэро» учреждена кипрской компанией с ограниченной ответственностью Transport AMD-2 LTD (доля владения 100%).

Данная кипрская компания также выступает учредителем международного аэропорта Сочи. В свою очередь, АО «Международный аэропорт Сочи» — мажоритарный владелец АО «Международный аэропорт Владивосток» и АО «Терминал Владивосток».

Основным учредителем АО «Рампорт Аэро» (аэропорт «Жуковский», Московская область) является ООО «Авиа Солюшенс Груп — Аэропорты Менеджмент» (доля владения 75%) — дочерняя организация «Юнайтед Эйрпорты Менеджмент БВ» (Нидерланды)²⁹.

Главный оператор международного аэропорта «Пулково» — ООО «Воздушные ворота Северной Столицы» (в перечне субъектов естественных монополий) — учрежден компанией «Талита Трейдинг Лимитед» (100% доля владения, юрисдикция — Кипр). В состав акционеров консорциума «Воздушные ворота Северной Столицы» входят компании ВТБ Капитал, Фрапорт АГ (Германия) и Суверенный фонд Катара³⁰.

Ключевое положение на рынке услуг по топливообеспечению воздушных перевозок занимает ООО «Аэрофьюэлз Групп». Несмотря на небольшую среднесписочную численность (15 сотрудников), ООО «Аэрофьюэлз Групп» — крупнейший оператор аэропортовых топливно-заправочных комплексов, осуществляет сетевое обслуживание по вопросам топливообеспечения в 29 аэропортах России и управляет сетью дочерних организаций (ООО «Аэрофьюэлз Благовещенск», ООО «Аэрофьюэлз Пермь», ООО «Аэрофьюэлз Курган», ООО «Аэрофьюэлз Улан-Удэ», ООО «Аэрофьюэлз Нижний Новгород», ООО «Аэрофьюэлз Магадан», ЗАО «Аэрофьюэлз Ульяновск», ООО «Аэрофьюэлз Камчатка», ООО «Фирма Аэрофьюэлз Уфа», ООО «ТЗК Аэрофьюэлз», ООО «ТЗК Киров», ООО «ТЗК Иркутск», ООО «ТЗК Томск», АО «Аэрофьюэлз» и др.)³¹.

АО «Аэрофьюэлз» функционирует в трех российских аэропортах — «Домодедово» (Москва), «Пулково» (Санкт-Петербург) и «Якутск», где обеспечивает полный цикл операций по приему, хранению, контролю качества, выдаче авиаГСМ и заправке воздушных судов³².

Сегмент заправок в зарубежных аэропортах (свыше 1 тыс. заправочных пунктов) обеспечивает ООО «Аэрофьюэлз Интернешнл». При этом группа компаний «Аэрофьюэлз» — оператор топливообеспечения на ряде аэродромов Министерства обороны РФ, заправляет литерные рейсы и воздушные суда МЧС и МВД России³³.

В уставных документах ООО «Аэрофьюэлз Групп» указано значительное количество дополнительных видов деятельности, что является признаком использования юридического лица для транзита денежных средств.

Среднесписочная численность сотрудников «Аэрофьюэлз Групп» также не соответствует масштабу деятельности компании. В перечень субъектов естественных монополий на транспорте включено ООО «ТЗК-Аэро» (учредители: ООО «Петролеус-Инвест» (51%), владельцем которой выступает «Мидоус Гейт ЛТД» (офшор Британские Виргинские острова, доля владения 100%), а также АО «Хабаровский аэропорт» (49%)). Компания занимает доминирующее положение на рынке услуг по авиатопливообеспечению воздушных перевозок на территории аэропорта Хабаровск («Новый») ³⁴.

В 2013–2014 гг. ООО «ТЗК-Аэро» установило и поддерживало монопольно высокую цену реализации авиатоплива, необоснованно завышенную цену на услуги авиатопливообеспечения, услуги хранения авиационного топлива. Данная компания была признана виновной в нарушении п. 1 ч. 1 ст. 10 Федерального закона «О защите конкуренции», привлечена к административной ответственности по ч. 2.6 ст. 19.5 КоАП РФ («Невыполнение законного решения, предписания антимонопольного органа»), по ч. 2 ст. 14.31 КоАП РФ («Злоупотребление доминирующим положением на товарном рынке») ³⁵.

С целью развития конкурентных услуг в сфере воздушных перевозок (услуги заправки, буксирования, подачи трапов, уборки, питания и др.) 3 декабря 2019 г. ФАС России выданы предупреждения крупным

крупнейших компаний России и 200 крупнейших частных компаний.

³² См.: Официальный сайт // Aerofuels.ru/tzk.php

³³ См.: там же.

³⁴ См.: Официальный сайт // Tzk-aero.ru

³⁵ См.: Решение Арбитражного суда Хабаровского края от 23.07.2018 г. по делу № А73-10927/2017.

²⁹ См.: Официальный сайт // Rampport.aero

³⁰ См.: Официальный сайт // Pulkovoaipor.ru

³¹ Согласно рейтингам «Эксперт-400» и журнала Forbes, группа компаний «Аэрофьюэлз» входит в число 400

аэропортам и аэропортовым холдингам об обеспечении доступа к инфраструктуре другим операторам³⁶.

Важнейшее значение для обеспечения авиационной и транспортной безопасности имеют подразделения транспортной безопасности.

Учредителями субъектов естественных монополий Московского авиационного узла (АО «Шереметьево Безопасность» и ООО «Домодедово Секьюрити») выступают «Гейт Технолоджис ЛТД» (Соединенное Королевство, доля владения 10%) и «ДМЕ Лимитед» (Кипр, доля владения 100%).

Руководителям и сотрудникам служб авиационной безопасности известны потенциально опасные участки, критические элементы терминалов, участки уязвимости и контролируемые зоны объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта. Передача данной информации иностранным бенефициарам и управляющим негативно повлияет на состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства в угрожаемый период и в военное время³⁷.

Ключевое значение для транспортной инфраструктуры России имеют морские порты, которые обеспечивают не только экспортно-импортные и транзитные операции, но и внутреннее сообщение. Роль портов в обеспечении транспортной независимости и обороноспособности существенна.

На долю морских портов приходится более 90% российских торговых грузопотоков. Наращивание портовых мощностей, увеличение грузовой базы позволяет не только обеспечить внутренние потребности, но и стать активным участником обслуживания международных грузопотоков и транспортных коридоров³⁸.

Учредители ряда стратегических портов России — иностранные компании. Так, владельцами ЗАО «Порт Пригородное» (первый в России морской порт, построенный для обслуживания нефтеналивных танкеров и судов, перевозящих сжиженный природный газ) являются компании «Сахалин Энерджи Инвестмент Компани ЛТД» (офшор Бермудские острова, Соединенное Королевство) и «Юником Менеджмент Сервисез ЛТД» (Кипр).

³⁶ См.: Официальный сайт // [Fas.gov.ru](http://fas.gov.ru)

³⁷ В период подготовки к войне и в условиях боевых действий диверсионно-разведывательные формирования спецслужб иностранных государств обеспечивают в первую очередь захват (уничтожение) пунктов управления и связи, стратегических объектов транспортной инфраструктуры.

³⁸ См.: Белоусов А. Р. Сценарии экономического развития России на пятнадцатилетнюю перспективу // Проблемы прогнозирования. 2006. № 1. С. 1—54.

АО «Морской порт Санкт-Петербург» (естественная монополия, принадлежит международной транспортной группе UCL Holding BV (Нидерланды), с 2011 г. — ее дивизиону UCL Port BV) учредило организации, включенные в перечень субъектов естественных монополий: АО «Петербургский нефтяной терминал» и ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург».

Совладельцем «Контейнерного терминала Санкт-Петербург» наряду с АО «Морпорт СПб» является Daleboro Trading LTD (Кипр).

В 2015 г. «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» установил монопольно высокую цену на услуги терминала по контейнерной погрузке. В феврале 2018 г. Арбитражный суд г. Москвы признал ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» виновным в нарушении антимонопольного законодательства и посчитал законным требование предписания ФАС России об установлении экономически обоснованных тарифов в рублях и публикации информации в сети Интернет о ценах и тарифах по перевалке контейнеров³⁹.

Стратегическое значение для экономики и функционирования портов играют стивидорные компании, осуществляющие услуги, связанные с погрузо-разгрузочными работами.

Крупнейшим стивидорным и портовым оператором в России является Группа «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП), которая занимает третье место среди европейских портов по объему грузооборота⁴⁰. На долю компаний НМТП приходится 31.2% грузооборота всех портов Азово-Черноморского бассейна. В 2019 г. группа НМТП обработала 17% общего грузооборота российских морских портов⁴¹.

В состав группы входят два крупнейших по грузообороту порта России — Новороссийск на Черном море и Приморск на Балтийском море. Ключевым портом Азово-Черноморского бассейна служит порт Новороссийск (ПАО «Новороссийский морской торговый порт»).

«Порт Приморск (ООО «Приморский торговый порт») является крупнейшим портом по перевалке нефти и нефтепродуктов в Северо-Западном регионе. Вторым портом группы на Балтике выступает Контейнерный терминал ООО «Балтийская стивидорная компания» (в 2018 г. обработал 70% всего контейнерооборота Калининградской области).

³⁹ См.: Решение Арбитражного суда г. Москвы от 08.02.2018 г. по делу № А40-150008/17; Постановление ФАС России о наложении штрафа по делу об административном правонарушении № 4-14.31-1771/00-03-17.

⁴⁰ См.: Обзор отрасли грузоперевозок в России. 2019 г. С. 2.

⁴¹ См.: Официальный сайт // <http://Nmtpl.info/holding/about>

Контролирующий акционер группы НМТП — «Транснефть» (иностранным владельцем является дочернее общество «Транснефти» — Fenti Development LTD (Швейцария)⁴²).

В перечень субъектов естественных монополий включен ряд организаций с иностранным участием, осуществляющих транспортную обработку грузов: АО «Первый контейнерный терминал», ООО «Восточная стивидорная компания», ООО «Порт Высоцкий», ООО «Трансбункер-Ванино», ООО «Стивидорная компания «Малый Порт», ООО «Мантсинен».

АО «Первый контейнерный терминал» — лидер в области обработки контейнерных грузов в России и на Балтийском море. Иностранцами учредителями АО «Первый контейнерный терминал» являются кипрские компании Rasbery Holdings LTD, Leverret Holding LTD и North East Baltic Co. LTD.

ООО «Восточная стивидорная компания» (крупнейший контейнерный терминал на Дальнем Востоке) учреждена компанией «Нэшнл Контейнер Холдинг Компани Лимитед» (доля владения 100%, юрисдикция — Кипр).

Учредитель стивидорной компании ООО «Порт Высоцкий» — «Сибенко Холдинг ЛТД» (Кипр, доля владения 100%).

Крупным оператором промежуточных и перевалочных емкостей для хранения химических веществ, масел и нефтепродуктов, независимым поставщиком резервуаров для нефтяной и химической промышленности является ООО «Трансбункер-Ванино» (учредитель — Приверна Холдинг ЛТД) (Кипр, доля владения 100%).

Владельцами активов ООО «Стивидорная компания «Малый Порт» являются иностранные компании «Фамелла Инвестментс Лимитед» (5.10%, Кипр) и АО «Сибирская угольная энергетическая компания», которая контролируется «Доналинк Лимитед» (84.64%, юрисдикция — Кипр).

Многолетним контрагентом Стивидорной компании «Малый Порт» является ООО «Мантсинен» (учредитель АО «Мантсинен груп Лимитед ОЮ» (доля 100%, юрисдикция — Финляндия), которое специализируется на внедрении высокопроизводительного перегрузочного оборудования⁴³.

Ведущим оператором сети контейнерных терминалов в России является стивидорная группа «Глобал Портс». В управлении ООО «УК Глобал Портс» (учредитель — «Глобал Портс Инвестментс

ПЛС» (100%, Кипр)) находятся пять контейнерных терминалов в Балтийском и Дальневосточном морских бассейнах (АО «Первый контейнерный терминал», ООО «Восточная стивидорная компания», АО «Петролеспорт», АО «Усть-Лужский контейнерный терминал» и ООО «Моби Дик»⁴⁴ и два контейнерных терминала в Финляндии (Multi-Link Helsinki и Multi-Link Kotka)⁴⁵.

В 2019 г. доля «Глобал Портс» в контейнерообороте Дальневосточного бассейна составила 29%, в контейнерообороте Балтийского бассейна — 41%.

В структуру активов группы «Глобал Портс» также входит тыловой терминал ООО «Логистический парк «Янино» (учредитель ООО «КД Холдинг ОЮ» (100%, юрисдикция — Финляндия)).

Группа «Глобал Портс» — часть транспортно-логистического холдинга «Дело». Структура владения «Глобал Портс» представлена следующим образом: 30.75% — Delo Group (ООО «УК Дело», ООО «Дело-Центр», Российская Федерация), 30.75% — APM Terminals BV (Нидерланды), 9% — Ilibrinio Establishment LTD (Кипр), 9% — Polozio Enterprises LTD (Кипр), 20.5% — миноритарные акционеры.

В числе крупнейших в России компаний по предоставлению услуг буксировочного флота находится АО «Роснефтефлот» (субъект естественных монополий). Одним из учредителей организации является «Шельф Лимитед» (офшор остров Джерси, Соединенное Королевство, доля владения 49%). АО «Роснефтефлот» входит в группу ПАО НК «Роснефть» и оказывает услуги в портах Владивосток, Находка, Восточный, Пригородное, Туапсе, Новороссийск, Усть-Луга, Приморск.

Иностранное и офшорное владение (управление) стратегическими портами может содержать риски недобросовестной конкуренции, нецелевого использования средств, выделенных в виде бюджетных инвестиций в причалы и портовую инфраструктуру, и транзита прибыли за рубеж, даже если эти компании фактически контролируются или принадлежат российским бенефициарам. Так, особенностями морских портов Балтийского бассейна является то, что они работают в условиях острой конкуренции с портами прибалтийских государств (Литвы, Латвии, Эстонии и Финляндии)⁴⁶. Близость к наиболее развитым районам России и одновременно к европейским странам способствует тому, что через эти порты проходят основные потоки всей номенклатуры российских грузов. Поэтому сопредельные государства — конкуренты

⁴² См.: <http://Fas.gov.ru/documents/612960>

⁴³ Подъемно-транспортное оборудование в российских портах представлено главным образом импортным оборудованием. Данное обстоятельство в условиях усиления санкционных ограничений актуализирует острую потребность в импортозамещении.

⁴⁴ Учредителем ООО «Моби Дик» является «Малти-Линк Терминалс ЛТД» (100%, юрисдикция — Ирландия).

⁴⁵ См.: Официальный сайт // www.globalports.com

⁴⁶ См.: Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена на совещании членов Морской коллегии при Правительстве РФ 28.09.2012 г.).

Российской Федерации заинтересованы в искусственном ограничении осуществления деятельности стратегических обществ в портовом секторе Балтийского бассейна и поглощении их активов.

Одним из фигурантов резонансного уголовного дела, возбужденного по ст. 159 («Мошенничество»), 193¹ («Совершение валютных операций по переводу денежных средств на счета нерезидентов с использованием подложных документов») и 174¹ («Легализация (отмывание) денежных средств или иного имущества, приобретенных лицом в результате совершения им преступления») УК РФ, стал совладелец, председатель совета директоров главного застройщика крупнейшего балтийского порта «Усть-Луга» — АО «Компания Усть-Луга» (23.05% принадлежит офшорной компании Investport Holding Establishment, Лихтенштейн) В. Израйлит. По данным следствия, около 317 млн руб. от заказчика работ по реконструкции порта в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010—2020 гг.)» были переведены по подложным документам на аффилированные с фигурантом компании ОАО «УЛПИК» («Усть-Лужская проектно-инжиниринговая компания») и ООО «Мегатрейд», после чего были направлены в офшорные юрисдикции и похищены⁴⁷.

С точки зрения защиты интересов обороны внешний контроль (в т.ч. косвенный, с использованием российских граждан) над морскими портами и грузовыми терминалами, наличие у иностранных спецслужб оперативных позиций на стратегических объектах транспорта даже при проведении маскировочных и дезинформационных мероприятий может способствовать утечке и передаче информации заинтересованному иностранному государству (военно-политическому блоку иностранных государств) о местах сосредоточения российских вооруженных сил, ВМФ и техники, планах развертывания, повлечь затруднение переброски войск, спецподразделений и стратегических грузов⁴⁸. Несвоевременное проведение или воспрепятствование мобилизационным мероприятиям формирует угрозы блокады портов и акваторий, блокирования автомобильной и железнодорожной инфраструктуры на подходах к морским портам.

Без сомнения, транспортная инфраструктура (аэропорты, терминалы, порты) является привлекательным объектом для иностранных инвестиций. Вместе с тем наряду с вложением капитала в инфраструктурные проекты иностранное и офшорное

владение (управление) стратегическими объектами транспортной инфраструктуры может содержать риски вывода собственниками средств и транзита прибыли в иностранные низконалоговые юрисдикции. Для этого используются схемы, которые позволяют уменьшать налоговую базу компаний.

Оптимизация налогов путем использования офшорных и транзитных низконалоговых юрисдикций выступает одним из механизмов недобросовестной конкуренции (сегменты авиатопливообеспечения воздушных перевозок, оказания услуг по обеспечению доступа к инфраструктуре аэропортов и услуг по контейнерной погрузке в портах).

В ряде случаев инвесторы из сопредельных государств — конкурентов Российской Федерации могут быть прямо или косвенно заинтересованы в искусственном ограничении деятельности стратегических обществ в сфере транспорта и поглощении их активов. Процедура согласования Правительственной комиссией по контролю за осуществлением иностранных инвестиций в Российской Федерации сделок, связанных с иностранными инвестициями в морские порты и аэропорты, не дает гарантий, что стратегические хозяйственные общества не будут обременены (заложены) или переуступлены недобросовестным инвесторам и правообладателям, которые могут преднамеренно довести их до банкротства.

Структура собственности и управления некоторых стратегических аэропортов позволяет иностранным владельцам получать доступ к базам данных, критически важной информационной, инженерной и топливо-заправочной инфраструктуре аэропорта, целенаправленное воздействие на которую (в том числе дистанционное, с помощью программно-аппаратных средств) в угрожаемый период и во время введения режима военного положения может привести к устойчивому прекращению функционирования стратегически важных объектов.

В нарушение перечня поручений Президента РФ по итогам Совещания о развитии аэропортов Московского авиационного узла от 3 июля 2013 г. управляющая компания аэропорта «Домодедово» «Эрпорт Менеджмент Компани Лимитед» зарегистрирована в офшорной юрисдикции (остров Мэн, Соединенное Королевство).

В условиях долгосрочного отсутствия конкурентоспособного российского оборудования в ряде секторов транспортного комплекса сформировалась технологическая зависимость от иностранных поставщиков (производителей), что в обстановке санкционных ограничений может существенно ограничить функционирование транспортной инфраструктуры.

⁴⁷ См.: URL: <http://Tass.ru/proisshestiya/9829671>

⁴⁸ Примером может служить передача т.н. украинскими «активистами» информации о поставках санкционного оборудования и грузов в порт Севастополя (газовых турбин Siemens в 2017 г., ильменита в 2018 г.), данных о железнодорожных и воздушных перевозках в Крым (номенклатура грузов, пассажиропоток).

Внешний контроль над морскими портами и грузовыми терминалами даже при проведении маскировочных и дезинформационных мероприятий может способствовать утечке и передаче информации заинтересованному иностранному государству (военно-политическому блоку иностранных государств) о местах сосредоточения российских вооруженных сил, ВМФ и техники, планах развертывания, повлечь затруднение переброски войск, спецподразделений и грузов. Несвоевременное проведение или воспрепятствование мобилизационным мероприятиям формирует угрозы блокады портов и акваторий, блокирования автомобильной и железнодорожной инфраструктуры на подходах к морским портам.

Особую актуальность имеет государственное регулирование контроля законности происхождения средств инвесторов. Не секрет, что под видом инвестирования в российскую экономику продолжают поступать денежные средства от сомнительных операций и сделок, отмывые доходы преступных сообществ, коррупционные поступления. Даже если рассматривать подобные инвестиции в положительном ракурсе, исключительно с точки зрения делового климата и роста экономики, легальность происхождения активов все равно не должна уходить на второй план. Иначе резко возрастают риски легализации преступных доходов и в целом репутационные риски для российской экономики.

В рамках регулирования инвестиционной деятельности и реализации антиотмывочного законодательства интересен положительный зарубежный опыт расследования законности источников происхождения имущества и замораживания активов сомнительного происхождения.

В 2020 г. правительством Соединенного Королевства в парламент внесен проект закона «Об обеспечении национальной безопасности в инвестициях». В соответствии с законопроектом вводится режим обязательного репортинга.

Компании с иностранными инвестициями должны уведомлять Управление по конкуренции и рынкам о любой потенциальной сделке в критически важных секторах национальной инфраструктуры (оборонно-промышленный комплекс, энергетика, транспорт, телекоммуникации, инфраструктура передачи данных, криптография, робототехника, квантовые технологии, биоинженерия, космическая деятельность, технологии двойного назначения). В целях воспрепятствования «подозрительным» сделкам правительство Соединенного Королевства наделяется полномочиями проводить проверки сроком до 30 дней и требовать изменения условий сделки и (или) блокирования сделок. За нарушение иностранными инвесторами данных требований

предусмотрен штраф в размере 5% международной выручки, но не менее 10 млн фунтов.

Согласно обычаям делового оборота получение согласия регуляторов, как правило, возлагается на покупателя (приобретающую сторону).

Управление по конкуренции и рынкам вправе оспаривать действия иностранного инвестора и после проведения сделок (закрытия транзакций).

Помимо режима репортинга (уведомлений) контрольно-надзорных органов в отношении иностранных инвесторов применяется Закон от 27 апреля 2017 г. «О криминальных финансах» (Criminal Finances Act) (вступил в силу 31 января 2018 г.)⁴⁹.

В соответствии с Законом суды получили право направлять иностранным владельцам активов на территории Соединенного Королевства, не являющихся гражданами (подданными) Соединенного Королевства или Евросоюза, запросы (ордеры) об источнике доходов неизвестного происхождения (Unexplained Wealth Orders, UWO). Правоприменительная практика по рассмотрению данных запросов рассматривается в качестве механизма расследования.

Инструмент запросов (ордеров) позволяет правительственным структурам и правоохранительным органам Соединенного Королевства (в первую очередь Национальному агентству по борьбе с преступностью, National Crime Agency) требовать блокирования (заморозки) активов политически значимых лиц (министры, депутаты, судьи, дипломаты, государственные служащие и военнослужащие) и лиц, подозреваемых в преступлениях, «в связи с вызывающим сомнения характером происхождения имущества стоимостью более 50 тысяч фунтов».

В целях обеспечения постановлений о замораживании активов (Freezing orders) суд может назначить внешнего управляющего. Если законность происхождения имущества не будет подтверждена, оно может быть конфисковано в судебном порядке, как если бы было получено преступным путем. Невозможность предоставить ответ на запрос или его игнорирование также являются основаниями для конфискации имущества. Кроме того, предоставление вводящих в заблуждение сведений или заведомо ложной информации, равно как и опровержимые заявления относительно источника происхождения активов, могут повлечь уголовное наказание в виде штрафа или лишения свободы сроком до двух лет. Аналогичный правовой режим конфискации имущества действует в отношении доходов, полученных преступным путем. Согласно Закону от 24 июля 2002 г. «О доходах, полученных преступным путем» (Proceeds of Crime Act)

⁴⁹ См.: URL: <http://legislation.gov.uk/ukpga/2017/22/contents>

предусмотрена конфискация денежных средств преступного происхождения, полученных с помощью совершения преступлений (например, продажа наркотиков или незаконный оборот огнестрельного оружия)⁵⁰.

Эффективный механизм расследования законности происхождения активов предусмотрен антиотмывочным законодательством Ирландии.

Так, Закон о доходах от преступной деятельности от 30 ноября 1996 г. (Proceeds of Crime Act) предусматривает возможность вынесения судом постановления о запрете на распоряжение имуществом сомнительного происхождения. Если, по мнению суда, это имущество представляет собой (реально или предположительно) прямой или косвенный доход от преступной деятельности, то, невзирая на аргументы ответчика, выносится постановление сроком на 7 лет⁵¹. В течение этого времени любое лицо, способное убедительно доказать суду (с помощью налоговых документов, договоров, выписок по банковским счетам, актам передачи прав собственности), что данное имущество не является доходом от преступной деятельности, может подать ходатайство об отмене постановления. Суд вправе потребовать от ответчика предоставить детальный отчет о его доходах за предыдущие 6 лет и принадлежащих ему активах. Если постановление не отменяется в течение 7 лет, Бюро расследований, связанных с незаконно полученными активами (Criminal Assets Bureau), обращается в суд за постановлением об отчуждении, которое аннулирует все ранее существовавшие правовые титулы имущества⁵².

При осуществлении инвестиций в Королевстве Испания в форме кредитования и приобретения ценных бумаг (участия в акционерном капитале) собственники активов должны доказать законность источников происхождения имущества.

В соответствии с Законом Испании от 30 марта 2015 г. «О предотвращении отмывания денег» (Normativa de prevencion del blanqueo de capitales) финансовые учреждения обязаны идентифицировать всех клиентов и получать информацию о законности происхождения их денежных средств. Поэтому кредитные организации запрашивают у клиентов документальное подтверждение легальности средств на банковских счетах. В случае непредоставления запрашиваемой информации счета блокируются.

К числу эффективных антиотмывочных мер относится ограничение оплаты наличными товарами и услугами стоимостью свыше 3 тыс. евро, а также контроль за трансграничными операциями по банковским счетам. Если сумма превышает 3 тыс. евро, перевод должен сопровождаться справкой Центробанка страны-отправителя с подтверждением законности происхождения денежных средств. Нарушение этих норм грозит судебным преследованием как владельцам денежных средств, так и финансовым учреждениям. Каждые два года владельцы счетов (резиденты и нерезиденты) должны предоставлять в кредитную организацию актуальные персональные данные. Анкеты используются как часть механизма отслеживания потенциальных нарушителей.

Изучение структуры собственности и управления компаний с иностранным инвестированием позволяет сделать следующие выводы: с одной стороны, необходим контроль за организациями с иностранными инвестициями, которые принадлежат или контролируются гражданами Российской Федерации, постоянно проживающими за рубежом; с другой стороны, требуется создание заградительных мер для предотвращения вывода активов и отмывания преступных доходов с помощью иностранных (в первую очередь офшорных) компаний, которые фактически контролируются или принадлежат российским бенефициарам⁵³.

С учетом изложенного предлагается:

запретить иностранным юридическим лицам, юридическим лицам, зарегистрированным в офшорных зонах, юридическим лицам, имеющим иностранного бенефициарного владельца, управлять стратегическими аэропортами федерального и регионального значения — в рамках переходного периода управляющие компании (операторы) аэропортов должны пройти регистрацию в юрисдикции Российской Федерации;

ограничить возможность иностранных инвестиций малыми и средними портами, а также малыми региональными аэропортами (с годовым пассажиропотоком от 50 тыс. до 500 тыс. человек); в целях

⁵⁰ См.: URL: <http://legislation.gov.uk/ukpga/2002>

⁵¹ См.: URL: <http://irishstatutebook.ie/eli/1996/act/30/enacted/en>

⁵² Бюро расследований, связанных с незаконно полученными активами, является многопрофильным ведомством, в состав которого входят сотрудники полиции, юристы, представители налогового ведомства и таможни, специалисты Министерства социального обеспечения.

⁵³ Согласно ч. 9 ст. 2 Федерального закона от 29.04.2008 г. № 57-ФЗ «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства» и Разъяснению ФАС России от 26.10.2018 г. № ИА/86620/18 данный Федеральный закон не распространяется на организации, находящиеся под контролем граждан Российской Федерации, являющихся налоговыми резидентами Российской Федерации и не имеющих иного гражданства.

привлечения инвестиций в данный сектор развивать практику концессионных соглашений⁵⁴;

расширять сегмент государственно-частного партнерства в области финансирования строительства транспортной и логистической инфраструктуры с преимущественным участием российских компаний и российских граждан — налоговых резидентов;

развивать программы субсидирования государственной финансовой поддержки приобретения российскими авиакомпаниями на основе лизинга воздушных судов российского производства и части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях, на приобретение российских воздушных судов;

ввести налог на утечку капитала (повышенный налог на прибыль) по ставке НДС на сомнительные безналичные трансграничные операции в иностранной валюте (в первую очередь в офшорные зоны и иностранные низконалоговые юрисдикции). В случае подтверждения законности этих операций (поставка импортируемого товара, оказание услуги, подтверждение оплаты процентов или погашения кредита, дивидендов и прочих законных доходов на вложенный капитал) обеспечить возврат внесенного НДС. До введения такого налога целесообразно резервирование денег по норме НДС на все сомнительные трансграничные операции сроком на 1 год или до момента подтверждения их законности⁵⁵;

запретить предоставление системообразующими организациями и стратегическими хозяйственными обществами кредитов нерезидентам, а также инвестиции в ценные бумаги иностранных эмитентов — представителей государств, проводящих санкционную политику в отношении Российской Федерации.

Перспективным направлением инвестиционной политики представляется стимулирование развития специальных административных районов

в Российской Федерации (т.н. «внутренних офшоров»), которые созданы в Приморском крае (остров Русский) и Калининградской области (остров Октябрьский). Так, в Федеральном Собрании РФ рассматривается законопроект Правительства РФ о внесении изменений в Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 290-ФЗ «О международных компаниях и международных фондах». Он позволит снять географические ограничения на редомициляцию (перерегистрацию) компаний из офшорных юрисдикций в специальные административные районы Российской Федерации. Предлагается предоставить возможность использования процедуры редомициляции для иностранных компаний, зарегистрированных в государствах и на территориях, являющихся членами региональных групп по типу ФАТФ. Основная цель создания нового правового механизма — деофшоризация зарубежных холдингов, подконтрольных гражданам Российской Федерации и владеющих активами в Российской Федерации, и защита бизнеса от санкций. В развитие данной правотворческой инициативы ФАС России подготовлен законопроект № 02/04/12-20/00111096 о внесении изменений в Федеральный закон «О защите конкуренции» и в Федеральный закон «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства». Предусмотрено устранение ряда административных барьеров в виде получения обязательных согласований при совершении сделок, направленных на восстановление ранее утраченного контроля бенефициарного владельца над иностранной компанией в случае регистрации такой компании в порядке редомициляции в качестве международной компании на территории специальных административных районов в Российской Федерации⁵⁶.

* * *

Актуализация криминологических и уголовно-правовых аспектов противодействия угрозам безопасности транспортного комплекса России в контексте регулирования иностранных инвестиций, реализация предлагаемых мер будут способствовать декриминализации отрасли, снижению налоговых рисков, предотвращению банкротства стратегических хозяйственных обществ и системообразующих организаций транспортного комплекса, повышению уровня безопасности объектов транспортной инфраструктуры и эффективности инвестиционных программ развития транспорта.

Криминологическое обеспечение сбалансированности государственной политики в инвестиционной сфере позволит решить ключевые задачи:

⁵⁴ В соответствии со ст. 23 Федерального закона «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» целесообразность введения запретов и ограничений иностранных инвестиций, мер по контролю за деятельностью иностранных инвесторов на территории Российской Федерации определяются Правительством РФ.

⁵⁵ См.: *Ершов М. В.* Экономический суверенитет России в глобальной экономике. М., 2005; *Глазьев С. Ю.* Стратегия опережающего развития России в условиях глобального кризиса. М., 2010; *Его же.* О стратегии модернизации и развития экономики России в условиях глобальной депрессии // Экономика региона. 2011. № 2. С. 14–25; *Его же.* Стратегия антикризисного развития российской экономики в XXI веке // Экономика региона. 2012. № 2. С. 10–25; *Его же.* О глубинных причинах нарастающего хаоса и мерах по преодолению экономического кризиса. URL: <http://fa.ru/Documents/Glaziev-Chaos.pdf>; *Глазьев С. Ю., Фетисов Г. Г.* О стратегии устойчивого развития экономики России // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2013. № 1. С. 23–35.

⁵⁶ URL: <http://Regulation.gov.ru>

с одной стороны, повысит конкурентоспособность национальной экономики, снизит инвестиционные риски, с другой — обеспечит защиту общественных интересов, должный уровень безопасности государства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Акимова А.В., Симакова К.Б.* Новеллы в сфере контроля за осуществлением иностранных инвестиций в стратегические отрасли экономики // *Росс. конкурентное право и экономика*. 2019. № 3. С. 30–35.
2. *Белоусов А.Р.* Сценарии экономического развития России на пятнадцатилетнюю перспективу // *Проблемы прогнозирования*. 2006. № 1. С. 1–54.
3. *Глазьев С.Ю.* О глубинных причинах нарастающего хаоса и мерах по преодолению экономического кризиса. URL: <http://fa.ru/Documents/Glaziev-Chaos.pdf>
4. *Глазьев С.Ю.* О стратегии модернизации и развития экономики России в условиях глобальной депрессии // *Экономика региона*. 2011. № 2. С. 14–25.
5. *Глазьев С.Ю.* Стратегия антикризисного развития российской экономики в XXI веке // *Экономика региона*. 2012. № 2. С. 10–25.
6. *Глазьев С.Ю.* Стратегия опережающего развития России в условиях глобального кризиса. М., 2010.
7. *Глазьев С.Ю., Фетисов Г.Г.* О стратегии устойчивого развития экономики России // *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*. 2013. № 1. С. 23–35.
8. *Дамаскин О.В.* Преступность в XXI веке: проблемы и перспективы. М., 2020.
9. *Дорaeв М.Г.* Допуск иностранных инвесторов в стратегические отрасли экономики как средство государственного регулирования инвестиционной деятельности // *Предпринимательское право*. 2013. № 1. С. 48–58.
10. *Дорaeв М.Г.* Допуск иностранных инвесторов в стратегические отрасли экономики (правовые основы). М., 2012.
11. *Ершов М.В.* Экономический суверенитет России в глобальной экономике. М., 2005.
12. *Красинский В.В.* Защита государственного суверенитета. М., 2017. С. 518–531.
13. *Красинский В.В.* О правовом регулировании иностранных инвестиций в интересах защиты государственного суверенитета Российской Федерации // *Военное право*. 2017. № 3.
14. Обзор отрасли грузоперевозок в России. 2019 год. ЕУ.: 2020. С. 1.
15. *Larson A.P., Marchik D.M.* Foreign Investment and National Security: Getting the Balance Right // Council Special Report. 2006. July. No. 18.

REFERENCES

1. *Akimova A.V., Simakova K.B.* Novelties in the sphere of control over the implementation of foreign investments in strategic sectors of the economy // *Russ. Competition Law and Economics*. 2019. No. 3. P. 30–35 (in Russ.).
2. *Belousov A.R.* Scenarios of Russia's economic development for a fifteen-year perspective // *Forecasting problems*. 2006. No. 1. P. 1–54 (in Russ.).
3. *Glaziyev S. Yu.* On the underlying causes of the growing chaos and measures to overcome the economic crisis. URL: <http://fa.ru/Documents/Glaziyev-Chaos.pdf> (in Russ.).
4. *Glaziyev S. Yu.* On the strategy of modernization and development of the Russian economy in the conditions of the global depression // *The economy of the region*. 2011. No. 2. P. 14–25 (in Russ.).
5. *Glaziyev S. Yu.* Strategy of anti-crisis development of the Russian economy in the XXI century // *The economy of the region*. 2012. No. 2. P. 10–25 (in Russ.).
6. *Glaziyev S. Yu.* Strategy of advanced development of Russia in the conditions of the global crisis. M., 2010 (in Russ.).
7. *Glaziyev S. Yu., Fetisov G. G.* On the strategy of sustainable development of the Russian economy // *Economic and social changes: facts, trends, forecast*. 2013. No. 1. P. 23–35 (in Russ.).
8. *Damaskin O. V.* Crime in the XXI century: problems and prospects. M., 2020 (in Russ.).
9. *Doraev M. G.* Admission of foreign investors to strategic sectors of the economy as a means of state regulation of investment activity // *Entrepreneurial Law*. 2013. No. 1. P. 48–58 (in Russ.).
10. *Dorev M. G.* The admission of foreign investors in strategic sectors of the economy (the legal framework). M., 2012 (in Russ.).
11. *Ershov M. V.* Economic sovereignty of Russia in the global economy. M., 2005 (in Russ.).
12. *Krasinsky V. V.* Protection of state sovereignty. M., 2017. P. 518–531 (in Russ.).
13. *Krasinsky V. V.* On the legal regulation of foreign investments in the interests of protecting the state sovereignty of the Russian Federation // *Military Law*. 2017. No. 3 (in Russ.).
14. Overview of the cargo transportation industry in Russia. 2019. EY.: 2020. P. 1 (in Russ.).
15. *Larson A. P., Marchik D. M.* Foreign Investment and National Security: Getting the Balance Right // Council Special Report. 2006. July. No. 18 (in Russ.).

Сведения об авторах

ДАМАСКИН Олег Валерьевич —

доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист РФ, главный научный сотрудник сектора уголовного права, уголовного процесса и криминологии Института государства и права Российской академии наук; 119019 г. Москва, ул. Знаменка, д. 10

КРАСИНСКИЙ Владислав Вячеславович —

доктор юридических наук, доцент, заместитель начальника управления противодействия терроризму и экстремизму Главного управления региональной безопасности Московской области; 143407 Московская область, г. Красногорск, бульвар Строителей, д. 1

Authors' information

DAMASKIN Oleg V. —

Doctor of Law, Professor, Honored Lawyer of the Russian Federation, chief researcher of the Criminal Law, Criminal Procedure and Criminology Sector of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences; 10 Znamenka str., 119019 Moscow, Russia

KRASINSKY Vladislav V. —

Doctor of Law, associate Professor, Deputy head of the Department of counteraction to extremism and terrorism of the Main Department of regional security of the Moscow region; 1 Stroiteley boulevard, 143407 Moscow region, Krasnogorsk, Russia