

Чужие здесь не судоходят

Власти хотят оградить российских морских перевозчиков от внешней конкуренции

Власти обдумывают принципы защиты российского рынка морских перевозок на случай возвращения на него иностранных компаний, ранее обслуживавших основной объем перевозок грузов и зачастую имеющих преимущество над скромным отечественным флотом за счет эффекта масштаба. По мнению участников отрасли, выходом мог бы быть допуск иностранных компаний на рынок исключительно в составе СП с преобладающим участием российского партнера. Обсуждается и возможность дифференциации портовых сборов с подъемом их для перевозчиков из недружественных стран.

„Ъ“ ознакомился с частью протокола состоявшегося в апреле совещания у главы Минтранса Романа Старовойта, посвященного формированию плана мероприятий по обеспечению транспортного суверенитета России.

Среди тезисов, следует из протокола, — необходимость выработки условий доступа на российский рынок иностранных компаний, «ушедших с него в 2022 году и выразивших намерение вернуться в сферу перевозок российских экспортно-импортных грузов». В Минтрансе не пояснили, какой именно вариант ограничения доступа рассматривается, в отечественных компаниях, занимающихся морскими перевозками, от комментариев отказались. При этом участники перевозок и ранее указывали на необходимость защиты рынка на случай возвращения на него морских судоходных грандов, особенно крупнейших контейнерных линий, покинувших российский рынок в 2022 году. Затраты иностранных компаний на перевезенный контейнер из-за масштаба бизнеса существенно ниже, чем у отечественных операторов более мелких судов. Во втором-четвертом кварталах 2024 года на судах иностранных судовладельцев было перевезено 70% всех контейнеров, поступивших в порты Дальнего Востока, 88% — в порты Северо-Запада, 95% — в порты Юга. Для защиты отечественных судовладельцев, в частности, предлагалось выделять им провозные мощности железной дороги в приоритетном порядке (см. „Ъ“ от 19 марта).

«Возрат на рынок морских перевозок зарубежных компаний возможен, но, на наш взгляд, только на условиях, исключающих повторную зависимость», — говорит источник „Ъ“ на рынке морских перевозок насыщенных грузов. — Это может быть, например, квотирование или создание совместных предприятий с российскими операторами». При возвращении иностранных компаний на рынок морских перевозок необходимо создать условия, обеспечивающие приоритет российского судоходства, согласен собеседник „Ъ“ на рынке контейнерных перевозок. «Для за-



По мнению собеседников „Ъ“, для иностранных судоходных компаний, оставшихся на российском рынке, могли бы быть сделаны послабления, не ущемляющие интересов отечественных судовладельцев

ФОТО IMAGO / JOERG BOETHLING / TACC

щиты отечественных участников нужно создание совместных предприятий (с долей российских бенефициаров не менее 51% в роли грузовых агентов и судовладельцев), ограничение участия компаний, покинувших рынок в 2022 году, и контроль над судовым составом с соблюдением квот российского регистра, — добавляет он. — Считаем, что для судоходных компаний, оставшихся на российском рынке, могут быть сделаны послабления, не ущемляющие интересов российских судовладельцев». Собеседник „Ъ“ на рынке налива предпочел бы не ограничивающие зарубежные судовладельцев меры, а поддерживающие отечественных. При этом, говорит другой источник „Ъ“, желательно допустить свободную передачу в капитал СП судов возрастом до десяти лет. «От 10 до 15 лет — через проце-

дуру приема специальной комиссией, что будет способствовать контролю качества флота, передаваемого в капитал СП», — добавляет он.

В плане мероприятий среди прочих содержится идея дифференцировать портовые сборы, повысив их для судов из стран, ведущих санкционную политику против РФ. Собеседник „Ъ“ на контейнерном рынке считает необходимым установление специальных льготных или преференциальных ставок портовых сборов для контейнерного флота под российским флагом и судов, находящихся в собственности или в чартере СП, о которых говорилось выше, на регулярных линиях при заходах в российские порты. «Ставки для судоходных компаний из других стран могут быть дифференцированными в зависимости от дружественности той или иной юрисдикции, если это не противоречит международным соглашениям и обязательствам РФ», — добавляет он. Другой собеседник считает дифференциацию сборов идеей рабочей, но требующей настройки: «Разница в величине портовых сборов — условно пусть это будет 15–25% — между „своими“ и „чужими“ судами может оказать-

ся эффективной, если параллельно будут введены льготы для перевозчиков из РФ».

Также в плане предлагается проработать применение мер господдержки пострадавших от санкций транспортных компаний. Ключевыми мерами поддержки остаются субсидии на лизинг, страхование, поддержка судостроения, страхового сопровождения, а также содействие в перестройке логистики под потенциально новые рынки, уверен источник „Ъ“. Другой говорит о желательности поддержки портов, оказавшихся под санкциями и утративших в связи с этим грузооборот, и отечественного танкерного флота. Третий собеседник „Ъ“ отмечает, что необходимо поддерживать не только российские транспортные компании, но и развивать собственное судостроение, в частности строительство контейнеровозов. «Набор мер поддержки может быть любым, но, на наш взгляд, наиболее эффективными мерами будут субсидирование и льготное кредитование как закупки флота, в том числе за рубежом, так и строительства флота в РФ», — говорит он.

Наталья Скорлыгина, Владимир Лавицкий

Доллары за генерала

Обвиняемый в теракте против Ярослава Москалика признался во всем

В Москве суд отправил под арест Игната Кузина, подготовившего в подмосковной Балашихе теракт, жертвой которого стал заместитель начальника Главного оперативного управления Генштаба ВС РФ генерал-лейтенант Ярослав Москалик. Игнат Кузин, по его собственному признанию, действовал по заданию спецслужб Украины, за выполнение задания ему было обещано \$18 тыс.

Басманный суд Москвы избрал меру пресечения в виде содержания под стражей сроком на два месяца 42-летнему Игнату Кузину, фигуранту уголовного дела о теракте, в результате которого погиб заместитель начальника Главного оперативного управления Генштаба ВС РФ генерал-лейтенант Ярослав Москалик. Судебное заседание состоялось вечером в воскресенье и много времени не заняло. Ходатайствуя о заключении Кузина в СИЗО, представитель Главного следственного управления СКР сообщил, что задержанному инкриминируется особо тяжкое преступление и, осознавая, что ему грозит суровое наказание — вплоть до пожизненного заключения, Кузин уже попытался скрыться от правоохранительных органов и может сделать это вновь. Кроме того, оставаясь на свободе, обвиняемый, по словам следователя, может попытаться наладить контакт со своими пока не установленными сообщниками, чтобы выработать линию защиты, уничтожить пока не най-

денные улики или каким-то иным способом помешать расследованию. Аргументы следствия суд убедили, и ходатайство СКР было удовлетворено.

До этого на протяжении всего воскресенья сотрудники ГСУ СКР проводили с Игнатовым Кузиным следственные действия. В частности, его привезли на место преступления, где фигурант подробно рассказал, как готовился теракт. В тот же день задержанному предъявили обвинение. Как сообщили в следственном ведомстве, ему инкриминируются п. «б» ч. 3 ст. 205, ч. 4 ст. 222.1, ч. 3 ст. 223.1 УК РФ (террористический акт, незаконный оборот и изготовление взрывчатых веществ и взрывных устройств). Как сообщили в СКР, фигурант вину признал полностью.

На допросе обвиняемый сообщил, что был завербован в Киевской области сотрудниками Службы безопасности Украины (СБУ). Кураторы платили ему деньги, поддерживали с ним связь и обсуждали конкретные задачи, которые он мог бы выполнять.

В сентябре 2023 года фигурант приехал в Россию с Украины, где у него имеется вид на жительство, обосновался в столичном регионе и стал дожидаться указаний куратора из СБУ. Ждать пришлось около года. Наконец, ему поручили готовить теракт против Ярослава Москалика.

Специальная кашмирская операция

К чему может привести новый конфликт Индии и Пакистана

Силы безопасности Индии проводят антитеррористическую операцию на территории с Пакистаном союзной территории Джамму и Кашмир после теракта в городе Пахалгам. Побойще в Кашмире, в котором Дели обвиняет пакистанские спецслужбы, стало серьезным вызовом премьер-министру Нарендре Моди, в 2019 году принявшему «историческое решение» о реорганизации населенного преимущественно мусульманами штата Джамму и Кашмир и его интеграции в состав страны. Новая конфронтация Индии и Пакистана наносит удар по единству ШОС в год председательства Китая, рискует сорвать региональные проекты сотрудничества и ставит в непростое положение Россию, от которой Индия ждет решительной поддержки в своем противостоянии с Исламабадом.

Самый резонансный за почти два десятилетия теракт в Индии, совершенный 22 апреля вблизи города Пахалгам в границах с Пакистаном районе Джамму и Кашмир, поставил два обладающих ядерным оружием соседних государств на грань нового конфликта. Хотя его переход в ядерную фазу пока не рассматривается в качестве вероятного сценария, продолжающаяся эскалация грозит далекоидущими последствиями всему региону.

По информации индийского агентства ANI, жители Джамму и Кашмира расшищают под-

земные бункеры, запасаются водой и продовольствием. Силы безопасности страны приведены в состояние повышенной готовности.

Как сообщили „Ъ“ источники в Дели, Индия переживает один из сильнейших в своей истории всплесков антипакистанских настроений, после того как власти объявили о причастности Межведомственной разведки Пакистана (ISI) к расстрелу 26 туристов во время совершения конной прогулки в долине Байсаран. По словам собеседников „Ъ“, от правительства Нарендры Моди, в прошлом году переизбранного на третий срок, ждут самых решительных военных, экономических и политико-дипломатических мер против Пакистана, который в глазах полуторамиллиардной страны превратился в «анти-Индию».

Теракт в индийском Кашмире по своему сценарию имеет сходство с нападением в ноябре 2008 года на деловую столицу страны Мумбаи, которое совершили террористы, тайно приплывшие к «воротам Индии» на лодках из Пакистана.

Однако если тогда главной мишенью террористов стали проживавшие в отелях Мумбаи иностранцы, то на этот раз нападение, совершенное на индийских туристов, которые приехали в Кашмир с разных концов страны, имело все признаки устрашающей ритуальной казни немусульман.

Деловые новости

07 **Выплаты в пользу облигаций**
Акционеры готовятся получить дивиденды более чем на 2 трлн рублей

07 **Софт у станка**
Рост рынка промышленного ПО в России сопровождается ограничениями

08 **Ставка на вырост**
Страховщики наращивают присутствие на новых территориях

09 **Доход продолжается**
Выручка кинопроизводственных студий растет, но медленнее

10 **Красота требует курсовых жертв**
В трансграничной торговле лидируют товары по уходу за собой

Дистрибуторы затагнули рубли

Импортерам придется расплачиваться по разным валютным курсам

Минфин рекомендовал таможене применять двухступенчатый метод для определения стоимости ввозимой в страну продукции. Если в договорах поставки расходы указаны в иностранной валюте, но оплачиваются в рублях, то дистрибуторам необходимо учитывать курс ЦБ на момент ввоза товаров. А затраты, осуществляемые после ввоза продукции в страну, учитываются уже по курсу на дату регистрации таможенной декларации. Дистрибуторы алкоголя, у которых сложности начались в первую очередь, опасаются проблем с документооборотом и рисками переплат, особенно при контрактах, где платежи растагнуты во времени. Таможня обещает найти единый образный подход к определению стоимости товаров.

В распоряжении „Ъ“ оказалось письмо, направленное директором департамента таможенной политики и регулирования алкогольного и табачного рынков Минфина РФ Никитой Золкиным в Федеральную таможенную службу (ФТС) с пояснениями, какой курс валют применять при определении таможенной стоимости товаров. Из него следует, что если расходы оплачиваются в рублях, но по договору они указаны в иностранной валюте, то для расчета стоимости импортной продукции нужно учитывать курс Центробанка на момент ввоза товара. Для затрат, произведенных после ввоза товара в Россию, перерасчет в рубли происходит по курсу на дату регистрации декларации, отмечается в письме. Это, как правило, может быть оплата по факту логистических услуг и сопровождение таможенных процедур при ввозе товаров в страну. В ФТС подтвердили „Ъ“, что довели до таможенных органов полученное из Минфина сообщение. В министерстве комментариев не предоставили.

Из-за нового метода расчета, по словам главы таможенно-логистического оператора КВТ Юлии Шленской, у большинства импортеров начались сложности. По сути, поясняет заместитель гендиректора компании BMJ-Logistics Константин Бондаренко, «по новым правилам таможенная стоимость груза формируется как сумма двух частей, рассчитанных по разным курсам». В случае долгосрочных контрактов с большим количеством поставок и оплат идентификация конкретного платежа, относящегося к определенной поставке, становится крайне затруднительной, утверждает эксперт.

Неслучайно разъяснения по применению курса валют при импорте товаров дал Минфин, курирующий алкогольный и табачный рынок, поскольку сложности первыми начались у дистрибуторов, ввозящих в Россию из-за рубежа в том числе вина и крепкие напитки.

деловые новости — c10

Подписной индекс

П1125
П1126

КТО ЛЮБИТ ПОКОРОЧЕ — ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ НА «Ъ» В TELEGRAM

