

ПЕРПЕНДИКУЛЯРНЫЙ ВЕКТОР Тем временем в отсутствие общего понимания «приватизационной стратегии» активизировалась прокуратура, деятельность которой направлена скорее на «деприватизацию». По состоянию на май 2023 года в разных регионах страны рассматривается не менее 20 споров по фактическому изъятию активов, процессуальным истцом в которых чаще всего выступает Генеральная прокуратура, а в качестве оснований практически везде заявлены обороноспособность и стратегическое значение, что, по мнению юристов, не всегда имеет под собой основания.

Одним из последних громких дел, связанным с пересмотром результатов приватизации, стал суд по поводу стивидорной компании АО «КЦТЛ», подконтрольной семье бывшего бизнес-омбудсмана Санкт-Петербурга Александра Абросимова. Прокуратура оспаривает договор приватизации 1994 года, утвержденный Госкомимуществом. По словам гендиректора АО «КЦТЛ» Юлии Абросимовой, ее компания прошла через несколько проверок со стороны самой прокуратуры. «Государство в лице Росимущества было одним из крупнейших акционеров компании вплоть до 2012 года, когда продало свой пакет (38%) на открытых торгах. Идущее сейчас дело с точки зрения юридической практики РФ уникально, из детально освещенных СМИ оно первое и пока единственное, где под сомнение ставится легитимность приватизационных процедур начала 1990-х, утвержденных ГКИ», — говорит госпожа Абросимова.

«Арбитражная практика последних нескольких лет показывает, как в случае с АО „КЦТЛ“, что государство стремится вернуть утраченный контроль, заявляя требование о восстановлении корпоративного контроля на основании п. 3 ст. 65.2 ГК РФ и изымая у акционеров (как физических, так и юридических лиц) все принадлежащие им акции», — констатирует доцент СПбГУ доктор юридических наук Ольга Макарова. — Представляется, что такой способ защиты является в данном случае ненадлежащим по следующим основаниям. Во-первых, с иском о восстановлении корпоративного контроля обращается участник (акционер) коммерческой корпорации, утративший помимо своей воли и в результате неправомерных действий других участников или третьих лиц права участия в корпорации. Ведь требуя изъятия у акционеров 100% акций, государство само не является акционером. Акции у государства не были утрачены помимо его воли: государство продавало их на основании действовавших приватизационных законов и нормативных правовых актов, принятых в соответствии с ними. Вряд ли можно говорить о том, что в данном случае имели место неправомерные действия других акционеров или третьих лиц».

«В такого рода делах есть несколько серьезных правовых проблем», — замечает Роман Бевзенко, партнер «Пепеляев Групп», член рабочей группы по подготовке ГК РФ, профессор Российской школы частного права при Правительстве РФ. — Пожалуй, самая серьезная — это то, что такие иски подаются через 15–20 лет после выбытия актива из государственной собственности. Однако, увы, суды считают исковую давность с момента, когда прокуратура узнала о нем. Это неправильно, так как исковая давность считается с момента, когда потерпевший (а это государство в лице органа по управлению имуществом) узнал о нарушении».

Эксперты настаивают: должны быть сформулированы профессиональные, адекватные, юридически грамотные и взаимные критерии и подходы по вопросам, касающимся такой деликатной истории, как приватизация. Так или иначе, есть сформировавшаяся модель, возможно, несовершенная, возможно, требующая настройки, но точно не демонтажа, а фактически происходящий сейчас пересмотр итогов приватизации — это и есть демонтаж, причем не только отдельно взятых компаний, а принципов, по которым большая часть бизнеса развивалась последние двадцать лет. В противном случае государству грозят разрушение института частной собственности и полная утрата доверия к заявлениям представителей власти на самом высоком уровне, полагают эксперты. ■

ОТ ФАНТАСТИКИ К ПРАКТИКЕ

СПЕКТР МИРОВЫХ ТРЕНДОВ В СФЕРЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА ДОВОЛЬНО ШИРОК, ПРИЧЕМ БОЛЬШИНСТВО ИЗ НИХ ТАК ИЛИ ИНАЧЕ СВЯЗАНО С ЦИФРОВИЗАЦИЕЙ. ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, В ОБЩЕМ ВЕКТОРЕ ТРАНСФОРМАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИЯ СЕГОДНЯ ЗАНИМАЕТ ДОГОНЯЮЩУЮ ПОЗИЦИЮ В ПЛАНЕ ПРОИЗВОДСТВА, НО ПО НЕКОТОРЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ ЛИДИРУЕТ ВО ВНЕДРЕНИИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ИННОВАЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ.

АНТОНИНА ЕГОРОВА

Основной тренд в развитии транспортной сферы сегодня направлен на сокращение логистических издержек, уверен Петр Мовчан, директор по развитию компании «Тач Продакшн». Это выражается в переходе личного и общественного транспорта на электротягу, создании оптимальной зарядной инфраструктуры с учетом вектора трансформации на годы вперед, надстройке беспилотной организации движения для адаптированного под это транспорта (то есть создания облака для обмена данными между транспортными средствами, дорожной инфраструктурой (камерами, погодными датчиками) с возможностью моментальной реакции на изменения).

Дмитрий Баранов, эксперт Института дизайна и урбанистики ИТМО, ведущий транспортный инженер бюро OTS Lab, среди перспективных трендов выделяет направление «транспорт как сервис», который предполагает подписку на единый сервис, где вид транспорта и маршруты подбираются автоматически под потребности и платежеспособность пользователей.

Еще одно перспективное направление — микро-мобильность, с расширением понятия велосипедного транспорта, включением в него электросамокатов и других подобных устройств. Микро-мобильность рассматривается как более рациональный, экологичный и безопасный способ передвижения на небольшие расстояния. Причем речь не только про перемещение людей, но и про транспортировку грузов (например, с помощью велокурьеров).

В целом же, по мнению экспертов, трансформация транспорта связана с его цифровизацией. Опираясь на данные ИСИЭЗ НИУ ВШЭ, можно выделить несколько ключевых технологий, которые определяют сегодня цифровизацию транспорта в России и в мире. «Прежде всего это интеллектуальные транспортные системы, включающие компоненты на базе искусственного интеллекта. Второй блок — цифровые двойники объектов транспортной инфраструктуры, которые используются в связке с методами предиктивной аналитики. И, наконец,

комплекс технологий, необходимых для разработки и использования беспилотных транспортных средств всех типов», — поясняет Евгений Зараменских, руководитель департамента бизнес-информатики Высшей школы бизнеса НИУ ВШЭ.

Как отмечает Антон Кривошеев, председатель комитета по транспорту и логистике Санкт-Петербургской торгово-промышленной палаты, если несколько лет назад беспилотники были лишь концепцией научной фантастики, то сегодня такие крупные компании, как Uber, Tesla, Google, Apple, вкладывают миллиарды долларов в развитие этой области. «Беспилотники снижают аварийность на дорогах, уменьшают загрязнение окружающей среды и справляются со своими задачами более эффективно, чем водители. Они также смогут общаться друг с другом, обмениваясь информацией о дорожных условиях, скорости, направлении движения. В результате этого все автомобили будут двигаться более рационально и безопасно», — считает эксперт. → 50



ЕСЛИ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НАЗАД БЕСПИЛОТНИКИ БЫЛИ ЛИШЬ КОНЦЕПЦИЕЙ НАУЧНОЙ ФАНТАСТИКИ, ТО СЕГОДНЯ ТАКИЕ КРУПНЫЕ КОМПАНИИ, КАК UBER, TESLA, GOOGLE, APPLE, ВКЛАДЫВАЮТ МИЛЛИАРДЫ ДОЛЛАРОВ В РАЗВИТИЕ ЭТОЙ ОБЛАСТИ