

35 → Характерное свойство «беловоротничковых» преступников — интеллектуальность, говорит заведующий кафедрой уголовно-процессуального права Северо-Западного филиала Российского государственного университета правосудия Константин Калиновский. Еще одно, добавляет заместитель начальника 4-го отдела Главного следственного управления ГУ МВД РФ по Санкт-Петербургу и Ленобласти Олег Косатенко, — обладание специальными познаниями, как правило, в сфере экономики: ценные бумаги, страхование, сделки с недвижимостью, банковское дело.

Вместе с тем к WCC нельзя отнести все экономические или коррупционные преступления. Среди наиболее распространенных составов адвокат Андрей Гривцов выделяет взятки (ст. 290 УК РФ), мошенничество (ст. 159), растрату (ст. 160), коммерческий подкуп (ст. 204), злоупотребление должностными полномочиями (ст. 285), а также уклонение от уплаты налогов с организаций и физических лиц (ст. 199 и 198). Господин Косатенко включает в этот список незаконную банковскую деятельность (ст. 172). Однако титульной статьей WCC, считает он, остается мошенничество.

«Преступления, совершаемые „белыми воротничками“, как правило, носят групповой характер и отличаются высокой организованностью, разработкой оригинальных сценариев и схем совершения преступлений с использованием юридических лагун и пробелов в законодательстве», — делится заместитель начальника «коррупционного» отдела ГУ МВД России по Санкт-Петербургу и Ленобласти Вааган Бабалян. Уголовное дело топ-менеджера холдинга «Сотранс», члена совета директоров банка «Берейт» Марка Бронзовского, имеющего гражданство России и США, наглядно подтверждает это утверждение. Марку Бронзовскому было предъявлено обвинение по ст. 210 УК (организация преступного сообщества) и ст. 159 УК (мошенничество). По версии следствия, преступное сообщество, целью которого было незаконное возмещение НДС, состояло из трех подразделений — финансового, юридического и координационного. Злоумышленники работали по схеме, действовавшей почти 40 компаний. От их имени номинальные руководители подавали декларации в налоговые инспекции на возмещение НДС по фиктивным сделкам. В случае отказа к работе привлекались адвокаты, которые подавали жалобы в арбитражный суд. Таким образом, считает следствие, злоумышленники смогли незаконно получить из бюджета около 430 млн рублей. Еще несколько попыток на аналогичную сумму оказались безуспешными. Сейчас дело рассматривается Приморским райсудом Петербурга.

Из последних примеров — уголовное дело о незаконной банковской деятельности, которое с ноября прошлого года расследуется петербургской полицией. Тогда в квартире, где «черные банкиры» хранили полученные доходы от преступной деятельности, во время обыска на диване был обнаружен тайник с 50 млн рублей. В июле этого года в этой же квартире следователи и оперативники изъяли уже 417 млн рублей, \$48 тыс. и €60 тыс.

Такой вид преступлений невозможно совершить без активного участия реально работающих предпринимателей, полагает следователь Косатенко. Как правило, в этой схеме задействованы коммерсанты из мелкой розницы, через

предприятия которых проходит немало наличных денег.

Наличные деньги — сами по себе товар, и стоимость услуги по незаконному обналичиванию может достигать 15% от обналиченных сумм. По оценке Натальи Шатиной, оборот центров обналичивания денег может быть сопоставим с оборотом некоторых легальных банков.

«„Беловоротничковая преступность“ не может существовать без коррупционной составляющей, это обязательное условие, поэтому среди фигурантов экономических дел нередко оказываются должностные лица различных госорганов вплоть до достаточно высокопоставленных лиц», — рассказывает Вааган Бабалян. «Как только возникает связка между криминалом, бизнесом и чиновниками, ущерб от преступной деятельности начинает исчисляться миллиардами», — добавляет Олег Косатенко.

Иллюстрировать этот тезис поможет уголовное дело руководителя управления Ростехнадзора по Северо-Западному федеральному округу Григория Слабикова. По версии следствия, он оказался причастен к хищению почти 5 млрд рублей, принадлежавших нескольким саморегулируемым организациям — «Стандарт-Проект», «Строительный ресурс» и «Стандарт-Изыскания». Созданные в 2011 году СПО, по неофициальным данным, объединяли несколько сотен строительных компаний, перечислявших в СПО членские взносы, а также возмещения в компенсационные фонды. Исполнение этих обязательств позволяло строительным компаниям получать необходимые для работы лицензии. Схема, по которой были похищены деньги, заключалась в следующем. СПО заключили договоры с управляющей компанией «Норд-Вест-Капитал» на управление средствами, поступающими от строительных фирм. Деньги по фиктивным договорам были выведены из «Норд-Вест-Капитал» на счета почти десятка фирм-«пустышек», а затем, по версии правоохранителей, — в Испанию.

Преступные действия «белых воротничков», говорит Наталья Шатинова, опасны высокой латентностью (в США, к примеру, они выявляются за счет осведомителей) и снисходительным отношением общества к этой категории преступлений, в отличие, например, от нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Авария, да еще и с жертвами, может вызвать среди пользователей соцсетей куда более сильную эмоциональную реакцию, чем хищение нескольких миллиардов рублей из госбюджета, создавшее условия для ДТП.

По оценке криминолога Ивана Клейменова, профессора кафедры уголовного права Северо-Западного филиала Российского государственного университета правосудия, «беловоротничковая преступность» подрывает экономическую безопасность государства и служит питательной средой для других видов злодеяний, притягивая общеуголовные преступления, как магнит. Так, реализация амбициозного федерального проекта — строительство крупнейшего в Европе следственного изолятора «Кресты» в пригороде Петербурга — отметилась не только уголовными делами о хищении бюджетных средств и взятках высокопоставленным должностным лицам, но и убийством одного из сотрудников управления ФСИН России по Петербургу и Ленобласти, от которого зависела приемка работ на этом объекте. ■

ДВОЙНАЯ СПЛОШНАЯ

В ФЕВРАЛЕ ЗАВЕРШИЛОСЬ ОБЪЕДИНЕНИЕ «ЯНДЕКС.ТАКСИ» И UBER — СДЕЛКА, ОБЪЯВЛЕННАЯ В 2017 ГОДУ И ВЫЗВАВШАЯ НЕОДНОЗНАЧНУЮ РЕАКЦИЮ СРЕДИ ИГРОКОВ РЫНКА КОММЕРЧЕСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК. МНОГИЕ ИЗ НИХ НЕ СКЛОННЫ К ПАНИКЕ И ЛУЧШИМ ВЫХОДОМ СЧИТАЮТ ИНВЕСТИЦИИ В СОБСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ, А ТАКЖЕ ПРОДОЛЖЕНИЕ КОНКУРЕНТНОЙ БОРЬБЫ. ДЕНИС ГАВРИЛОВ

В июле прошлого года генеральный директор «Яндекс.Такси» Тигран Худавердян в пресс-релизе компании, посвященном объединению с Uber, оценивал суммарную долю двух игроков на российском рынке такси 2016 года в 5–6%. На июнь 2017 года, по данным аналитического центра при правительстве Российской Федерации, совместная доля «Яндекс.Такси» и Uber составляла 10,2%.

Павел Стенников, начальник отдела по связям с общественностью сервиса заказа такси «Максим», считает, что для пассажиров и отдельно взятого водителя после объединения двух компаний ничего не изменилось. Похожего мнения придерживаются в пресс-службе inDriver: «Существование нескольких сильных игроков всегда наиболее выгодно для пассажира». При этом подобные сделки решают больше организационные проблемы или вопросы привлечения капитала инвесторов, говорит Павел Стенников. «В целом эти компании просто перестали конкурировать между собой на определенной территории и продолжают совместно конкурировать с другими сервисами», — объясняет он.

По мнению председателя правления некоммерческого партнерства «Петербургское такси» Виктора Соловьева, серьезные изменения на рынке стали происходить не столько после объединения «Яндекс.Такси» и Uber, сколько в целом с приходом в сегмент агрегаторов. «С одной стороны, внедрение современных технологий позволило существенно снизить издержки по ряду показателей, повсеместно стали доступны мобильные приложения, с помощью которых легко вызвать такси через смартфон. С другой стороны, агрегаторы благодаря предельно низким ценам искривляют сложившееся ценообразование», — замечает господин Соловьев.

Многие крупные сервисы такси в погоне за долей рынка готовы работать в убыток. «Снижение стоимости поездки ниже уровня ее себестоимости возможно только за счет субсидий водителям. В крупных городах это обычная практика, которая применяется отдельными сервисами такси при формировании тарифов. Искусственный демпинг может продолжаться до тех пор, пока кому-то из игроков не надоест уходить еще глубже в минус. После чего субсидии прекратятся, а цены

для пользователей повысятся», — констатируют в inDriver.

БИТВА ЦИФРЫ И ГУДКА По данным аналитического центра при правительстве Российской Федерации, на июнь 2017 года агрегаторы занимали 32,8% рынка российского такси. Лидером с долей 12,3% была объединенная группа Fasten и RuTaxi, заявившая о слиянии весной прошлого года. На втором месте находились «Яндекс.Такси» и Uber, 7,6% рынка приходилось на сервис «Максим», а 2,5% — на Gett.

При этом рынок характеризуется высокой конкуренцией. «Специфика этого сегмента пассажирских перевозок заключается в том, что он не может быть монопольным, он всегда открыт для новых участников», — говорит Павел Стенников. В подтверждение сооснователь Wheely Антон Чиркунов напоминает, что недавно на рынок такси появился новый игрок — «Ситимобил» — с инвестициями от «Мегафона» и Mail.ru Group. К развитию в России, добавляет господин Чиркунов, готовится эстонский сервис Taxify, который в этом году привлек \$175 млн от концерна Daimler. За последние пару лет группа компаний «Везет» привлекла инвестиции фонда Almaz Capital и Mail.ru Group, inDriver получил \$10 млн от фонда Leta Capital, с целью выхода на наш рынок ищет локального игрока для инвестиций китайский сервис DiDi Chuxing.

Появление новых сервисов накаляет противостояние между таксомоторными компаниями и агрегаторами. «Статистика 2017–2018 годов говорит, что часть компаний полного цикла либо близка к закрытию, либо уже обанкротилась. Крупные агрегаторы же работают благодаря постоянной инвесторской поддержке, даже несмотря на то, что они не получают прибыли», — резюмирует сложившееся положение Виктор Соловьев. «Ситимобил», по его словам, активно демпингует и пользуется теми же маркетинговыми инструментами, что и «Яндекс.Такси» в период своего агрессивного развития. «Скорее всего, „Ситимобил“ не ограничится рынком Москвы, а пойдет в Петербург и по регионам. Тогда нас ожидает еще более ожесточенная борьба между двумя гигантами — объединенными „Яндекс.Такси“ и Uber и „Ситимобилом“, — прогнозирует эксперт.