

Опубликовано 16 мая, 2019 - 14:02

Как далеко может зайти владелец НЛМК Владимир Лисин в борьбе за контроль над контейнерными перевозками северо-запада и всей России и кто за это заплатит?



Миллиардер Владимир Лисин продолжает попытки повлиять на ближайшее окружение губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова, — сообщает источник The Moscow Post. Якобы, он пытается всеми способами форсировать решение о строительстве терминала между Бронкой и Ломоносовом (южный берег Финского залива).

Перед майскими праздниками стало известно, что UCL Holding Лисина, якобы, уже заключил договор с ЗАО "ГТ Морстрой". Проводящая инженерные изыскания профильная компания должна будет подготовить проект терминала на Бронке.

Между тем, подобного рода настойчивость может вызвать недовольство как самого Александра Беглова, так и конкурентов Лисина по портовому бизнесу. Не в последнюю очередь потому, что UCL Holding рассчитывает на государственное участие в 50-миллиардном проекте.

С чугунным изыществом

О том, что портовые мощности надо выводить из центра Санкт-Петербурга куда-то в более приспособленное для этого места говорили еще на излете СССР.

Впрочем, тогда Владимир Лисин работал на Карагандинском металлургическом комбинате, где, по слухам, активно "браковал" чушки-заготовки (брак разрешали поставлять за рубеж), на чем сделал первый капитал.

Потом, как выражался некогда сам Лисин, с элементом везения, предприниматель сумел стать бенефициаром Новолипецкого металлургического комбината и стал тем самым миллиардером Лисиним. Так везет далеко не каждому.

Злые языки утверждают, что везучим Лисина сделали члены Измайловской ОПГ и ее ныне уже покойный лидер Антон Малевский. Помимо прочего, в сферу интересов так называемых "измайловских" всегда входили порты.

Лисин улыбается. Наверное, даже наверняка он не знает никакого Малевского

Холдинг Владимира Лисина на данный момент контролирует крупнейшие в Большом порте Санкт-Петербурга ЗАО "Контейнерный терминал Санкт-Петербург" (КТСП) и АО "Морской порт Санкт-Петербург".

Конечно, утверждать, что Владимир Лисин до сих пор поддерживает связь с рядом авторитетных граждан нельзя. Хотя КТСП нередко становится фигурантом историй, которые порядочным предпринимателям вроде бы не к лицу.

В прошлом году суд признал правоту ФАС, утверждавшей, что КТСП необоснованно завышал цены на услуги и оштрафовал терминал на 91 млн рублей. Конечно, для компании, выручка

которой в 2017 году составила 6,6 млрд. рублей, штраф огромным не выглядит.

Прибыль компании в том же году составила 3.5 млрд. рублей. Такое соотношение прибыли и выручки можно назвать даже не блестящим, а фантастическим. Скорее всего, компания Лисина продолжает завышать цены.

Выгодное это дело — обработка контейнеров. Вне зависимости от того, что в них?

При этом, какое количество "портовых" денег в происхождении которых можно усомниться, продолжает оседать в офшоре DALEBORO TRADING LIMITED, который является учредителем КТСП, сказать затруднительно.

Но именно через порты Санкт-Петербурга в Россию пытаются провезти не только сравнительно безобидную контрабанду, но и наркотики. В 2017 году на судне Baltic Mercury было обнаружено 18 килограммов эквадорского кокаина.

Наркотики, как и в 2010 году, когда обнаружили 110 кг наркотика, были спрятаны в одном из контейнеров. Ведь контейнеров много, каждый досмотреть не получится. Поэтому именно контейнерные терминалы во всем мире пытаются облюбовать контрабандисты.

Именно в контейнерном терминале "Дальзавод-Терминал", который находился под контролем дальневосточного предпринимателя Родиона Тихонова было обнаружено аж 80 контейнеров с элитными шубами, задекларированными как стройматериалы.

Большой порт по сравнению с Санкт-Петербургом не такой уж и большой. Но на Бронке будет где развернуться?

Сейчас по делу Родиона Тихонова проходит несколько высокопоставленных таможенных чиновников. В частности, замначальника Управления контроля таможенных рисков ФТС Георгий Балакин.

Возможно ли такое на Бронке - вопрос риторический. В свое время одним из претендентов на строительство порта Бронка был предприниматель Дмитрий Михальченко. Сейчас он сидит в СИЗО по делу о контрабанде элитного алкоголя.

Якобы, он даже звонил главе Северо-Западного таможенного управления Александру Гетману в нерабочее время, интересуясь как дела на таможне. То, что поначалу Александра Гетмана не торопились даже увольнять может, свидетельствовать о том, что Михальченко могли просто убрать с Бронки, чтобы не суетился.

При этом, кто бы сомневался в том, что Лисин вовсе не собирается вкладывать в портовую инфраструктуру только свои деньги. Дорогие дноуглубительные работы и строительство намывных территорий UCL Holding планирует возложить на Санкт-Петербург. Взамен обещая городу экономический рост.

Арифметика от Лисина

То есть, даже не конкретные преференции или какое-либо участие, а абстрактный экономический рост, который должен показать город, если вложится в порт Лисина. Понятное дело, что подобного рода предложения Александра Беглова, мягко говоря, не впечатляют.

А Лисин, судя по всему, уже отвык платить за то, что привык получать дешевле дешевого. Буквально сегодня стало известно о том, что РЖД выставит на торги контрольный пакет

крупнейшего российского оператора "Трансконтейнер" на 20% ниже рыночной стоимости.

Среди главных претендентов на актив стоимостью 89 млрд. рублей Лисин. Причем контрольный пакет может обойтись ему всего-то в 36 млрд. рублей. Конечно, в торгах может принять участие его старый знакомый по металлургическому ремеслу Роман Абрамович.

Тот самый, который никогда не был связан с измайловской ОПГ на заре своей предпринимательской карьеры. Очень похоже на то, что миллиардеры вряд ли будут усердствовать, перебивая ставки друг друга. Ведь у Лисина уже почти готов великий контейнерный путь и его окончание — Бронка. Только почему за это должен платить Санкт-Петербург?

Автор

Слава Мозгов

Автор фотографии

Moscow-Live_ru

Источник

http://www.moscow-post.com/economics/kontejnernaya_ataka_lisina29652/

Source URL: <http://vspro.info/article/konteynernaya-ataka-lisina>