

РЕАЛЬНЫЙ СЕКТОР

АКЦИОНЕР

Дмитрий Фёдоров: Мы для западного бизнеса — колония

Интервью с генеральным директором компании «Евроинвестгрупп», новым совладельцем ОАО «Порт Пермь»

АЛЁНА СУББОТИНА

Как уже не раз сообщалось в СМИ, взаимоотношения западных собственников ОАО «Порт Пермь» с другими акционерами, сотрудниками и бизнес-сообществом Пермского края складываются непросто. Звучала в прессе и тревога по поводу нынешнего состояния этого предприятия. Пермский предприниматель Дмитрий Фёдоров, ранее являвшийся правопреемником кредитора порта Марка Рича, в конце октября 2015 года приобрёл компании, владеющие 20,8% акций ОАО «Порт Пермь». Сегодня миноритарий поделился своим мнением о том, что происходит в порту и каково будущее этого важного предприятия.

— **Дмитрий Александрович, до недавнего времени вы являлись кредитором ОАО «Порт Пермь», сейчас вы стали совладельцем. Как это произошло? Каким пакетом акций вы владеете?**

— В сентябре 2015 года я приобрёл три зарубежные компании, являющиеся держателями акций порта: Innerwake Limited, Lichfield Corporation, Mabina Limited. Таким образом, мне теперь принадлежит чуть более 20% акций ОАО «Порт Пермь».

Две из этих компаний зарегистрированы на Кипре, одна на Виргинских островах. Но подоходный налог я по новому закону буду платить в России.

Кстати, я стал третьим жителем Пермского края из тех, кто в налоговых декларациях отразил собственность в офшорных зонах. Как шутят мои друзья, это «национализация элит» по-пермски...

— **Расскажите предисторию — как ваша компания вообще стала причастна к деятельности порта?**

— Порт в 1990-е годы был приватизирован. В 2006 году пермские владельцы продали его международному инвестору Марку Ричу. На паях с ним вошёл в проект Чарльз Батлер, сын английского лорда. Он, скорее всего, изначально рассматривал порт как крупный девелоперский проект.

К порту примыкают большие участки земли. Особенно интересен в плане застройки городской терминал порта у Решетниковского спуска. Развитие же самого порта, по всей видимости, не входило в планы иностранных собственников, и «Порт Пермь» постепенно приходил в упадок.

Скажу сразу: земли под городским терминалом иностранцам в итоге выкупить удалось. Однако по закону эти участки являются инфраструктурой стратегического объекта и приватизации не подлежат. Так что насколько законной была сделка — тема отдельного разговора. Считаю, нужно эту сделку оспаривать.

Но вернёмся к предприятию. Порт обрстал долгами. В 2012 году один основной инвестор порта — Марк Рич —

заболел болезнью Альцгеймера и через два года умер. После его смерти компания, которую я возглавляю, — «Евроинвестгрупп» — выкупила долги у родственников Марка Рича. Мы стали преемниками компании «Марк Рич Реал Эстейт».

Долги нам удалось вернуть в мае 2015 года. А сейчас, как я уже говорил, за счёт покупки трёх иностранных предприятий я стал обладателем 20% акций ОАО «Порт Пермь».

— **То есть сейчас, став совладельцем, вы можете участвовать в управлении ОАО «Порт Пермь»?**

— Увы, нет. Как только я начал скупать акции предприятия, иностранцы изменили устав. Сейчас в него внесён пункт, согласно которому доступ к бухгалтерским документам, протоколам заседаний коллегиального исполнительного органа, а также к другим документам, связанным с деятельностью ОАО, имеют лишь акционеры, обладающие 25% акций голосующего сообщества. Я с 20% акций под эту категорию не попадаю. Считаю такое изменение в устав незаконным.

— **Для чего вам нужен порт? Тоже как девелоперский проект?**

— Я против застройки земли под городским терминалом. Считаю, что распроданный по кускам участок на берегу Камы необходимо вернуть государству, и буду этого добиваться. Сейчас эти земли принадлежат нескольким чешским фирмам. Сделку по продаже земли можно будет признать незаконной через суд, ведь портовые земли — неотчуждаемые, нельзя сменить их назначение и перевести в зону жилищного строительства, как предполагали наши западноевропейские коллеги.

«Евроинвестгрупп» в отношении порта интересует не только взыскание долгов. Мы намерены сохранить профиль предприятия и развивать пермский речной транспортный узел.

У нас есть планы капитализации предприятия. «Порт Пермь» имеет выгодное расположение. Это самый восточный порт нашей страны, имеющий выход ко всем морям. Здесь мож-



но создать мощный логистический центр, для этого есть все условия.

К сожалению, для некоторых, как говорит Владимир Путин, наших «коллег» мы как страна до сих пор являемся колонией. Надеюсь, что в вопросе возрождения «Порта Пермь» мы сумеем доказать западным бизнесменам, что колониальная эпоха закончилась.

— **Вы считаете, что порт может быть прибыльным бизнесом?**

— Уверен в этом. В советские годы в порту работали более 700 сотрудников, два терминала, многочисленный флот, была собственная социальная база. На сегодня всё это хозяйство находится в упадке.

Эта ситуация во многом создалась искусственно, из-за нежелания решать проблемы, инвестировать в производство. Я не говорю, что, получив контроль над портом, через месяц сделаю его процветающим. Задача сложная. Но речная инфраструктура при росте стоимости других видов транспортировки становится всё более востребованной. По данным ассоциации портовых городов России, грузооборот в России растёт, несмотря на введение Западом санкций. Пермь, кстати, редко где упоминается как портовый город. А ведь наличие крупной речной артерии и порта — наше конкурентное преимущество перед тем же Екатеринбургом.

Постепенно вернуть производственные мощности и возродить пермский порт реально. А это новые рабочие места, дополнительные налоги в городскую казну. Без расширения производственной базы, реанимации старых и создания новых производств этой задачи не решить.

Сразу оговорюсь: говоря о развитии порта, я имею в виду терминал в Заостровке. Восстановить городской портовый терминал сейчас экономически неподъёмная задача. После десятилетия управления иностранными собственниками здесь осталась голая площадка. Краны спилены и распроданы, земля — в иностранной собственности. Как Мамай прошёл!

— **Что касается портовых земель, о которых вы говорите: каковы шансы вернуть их государству или муниципалитету?**

— Шансы велики. По нынешнему законодательству стратегическое российское предприятие, коим является ОАО «Порт Пермь», не может более чем на 50% принадлежать иностранцам без разрешения УФС РФ.

Прецедент по возвращению стратегического объекта в российскую собственность, кстати, уже есть. В Астрахани порт вместе с землями в своё время был продан и принадлежал Ирану. Сейчас через суд астраханский порт вернули России.

Вернув земли под городским терминалом, Пермь получит возможность грамотно распорядиться этими участками. Иностранные собственники пытаются найти покупателя, который приобретёт земли под застройку. Но сейчас рынок элитного жилья перенасыщен...

— **А как этими землями может распорядиться город?**

— Кама — визитная карточка города. К сожалению, пока главную достопримечательность мы не показываем «лицом». Набережная приведена в порядок лишь частично. А участок, где располагается городской портовый терминал, всегда был промышленной зоной, хотя и расположен в центре города.

Я против застройки этой территории. Эта площадка должна стать общегородским местом: думаю, городские власти и общественность меня в этом поддержат. Здесь можно создать парк. Построить спортивно-развлекательные комплексы. Например, тот же аквапарк, о котором так давно говорят.

Ещё один вариант — сделать фестивальную площадку. Это будет более подходящим местом для массовых праздников, чем та же эспланада.

— **Скептики скажут, что сейчас у города нет денег на развитие новой территории...**

— Во-первых, можно привлечь инвесторов. Во-вторых, я уверен, что страна выйдет из экономического кризиса и ресурсы появятся.

Наконец, почему, вообще, мы, говоря о текущих трудностях, не думаем о завтрашнем дне? Нашим детям и внукам жить в этом городе. И от того, как мы распорядимся его территорией сейчас, зависит их будущее.