



**\*\*\* На совещании по вопросам строительства объектов транспортной инфраструктуры, прошедшем 5 апреля, президент Дмитрий Медведев жёстко заявил о необходимости скорейших перемен в дорожной сфере. Совещание проходило всего через неделю после терактов в московском метро, что дало возможность главе Министерства транспорта Игорю Левитину выступить с рядом инициатив, навеянных только что случившимися трагическими событиями. Главным среди срочно обнародованных предложений министра стало требование оформления билетов на маршрутные автобусы только при предъявлении документа, удостоверяющего личность.**

**\*\*\* Не успела подтвердиться информация о том, что террористки приехали в Москву на автобусе, как Минтранс уже заявил, что в самое ближайшее время данные о пассажирах будут вноситься непосредственно в билет, а для этих целей совместно с Министерством связи и массовых коммуникаций будет разработан электронный проездной документ на автобусы. Отметим, что под видом заботы о безопасности новые билеты станут гораздо дороже, и в качестве противодействия терактам мера эта выглядит странной: контроль всё равно возможен только формальный. Бодрые предложения Левитина выглядели, однако, весьма бледно на фоне резкого тона, взятого президентом.**

**\*\*\* «Я хотел бы, чтобы прежде всего ответственные за соответствующую работу в правительстве коллеги доложили о ходе исполнения этих поручений и, если говорить прямо, о причинах задержки в исполнении этих поручений по отдельным пунктам». Иными словами, в который раз Дмитрий Медведев попытался узнать у министра транспорта, что же он всё-таки реально делает. Попробуем разобраться, чем занят Игорь Левитин.**

## **Безбедная жизнь дорожных строителей завершилась с началом кризиса**

**\*\*\* Как отмечают эксперты, инициатива Кремля прояснить наконец, что именно происходит с развитием транспортной инфраструктуры и с чем связаны постоянные задержки, более чем своевременна: основные направления деятельности Минтранса (а это ведомство можно без преувеличения назвать стратегическим) – дороги, морские перевозки, авиация – серьёзно запущены. Дороги в стране, несмотря на резкое увеличение финансирования в 2005–2008 годах, стали строить меньше и хуже: их сеть практически не развивается даже в**

европейской части России. Если в 2000 году власть в лице Федерального дорожного агентства построила 6 тыс. километров трасс с твёрдым покрытием при инвестициях из федерального бюджета в 60 млрд рублей, то в 2008 году было введено в строй 2,4 тыс. километров новых дорог. При этом налицо обратная зависимость: если в 2000-х годах строительство и ремонт дорог государством выделялось около 100 млрд рублей, то в 2008-м – более 208 млрд рублей, а в 2009 году — 247,7 млрд рублей.

\*\*\* Но, по данным Росстата, итог таких капиталовложений вообще незаметен. Согласно подсчётам статистического ведомства, в 1995 году в стране было 750 тыс. километров дорог с твёрдым покрытием, ровно столько же Росстат обнаружил и в 2006 году. При этом общая длина дорог в России за это время даже сократилась с 940 до 933 тыс. километров! Как мы полагаем, Минтрансу, чтобы скрыть вопиющую некомпетентность, пришлось срочно менять классификацию, благодаря чему к общему километражу дорог общего пользования приписали просёлки. Иначе цифры просто отказывались сходиться.

\*\*\* Однако увеличившиеся затраты на дорожное строительство и их, судя по результатам, неэффективное использование – только одна из проблем Минтранса. Другой стал хронический срыв сроков сдачи важнейших проектов в дорожном строительстве. Например, с 2005 года госбюджет ежегодно выделяет миллиарды рублей на приведение федеральной трассы «Дон» в более или менее приемлемый вид – хотя бы с двумя полосами в каждую сторону. В 2005–2007 годах на эти цели было потрачено порядка 17 млрд рублей. А на 2008–2010 годы государство выделило до 90 млрд рублей. Непомерные затраты необходимы, чтобы к началу Олимпиады в Сочи трасса приобрела достойный вид, ведь по ней на состязания будут возить олимпийцев и гостей Сочи. По плану к 2010 году дорога от Москвы до Краснодара должна была быть полностью реконструирована. Сейчас по факту это было сделано только до... границы Тульской области.

\*\*\* Другой замечательный пример рачительности руководителей Минтранса – постройка федеральной трассы «Амур» между Читой и Хабаровском. На бумаге эта трасса была принята в эксплуатацию ещё в 2004 году, однако до сих пор, спустя шесть лет, она даже не заасфальтирована! Сегодня эта «федеральная трасса» – попросту присыпанная щебёнкой, укатанная большегрузными машинами земля. То есть в годы экономического благоденствия России нет возможности наладить непрерывное автотранспортное сообщение между Владивостоком и Москвой, как это было 100 и 200 лет назад. И это несмотря на то, что на строительство «Амура» только в 2005–2010 годах государство выделило более 40 млрд рублей!

**\*\*\* Беззаботная жизнь дорожных строителей и их руководителей так и длилась бы, не вмешайся мировой финансовый кризис. С его началом перед транспортниками возникла опасность резкого снижения финансирования. Первоначально на 2010 год правительство запланировало расходы на дорожную отрасль в размере 650 млрд рублей, затем снизило до 200 миллиардов. А на 2011–2012 годы Минтрансу положено «всего-то» по 170 млрд рублей. Вот только строить экономно и много чиновники дорожной отрасли за эти годы разучились. Собственно, из-за этой напасти дорожников и возник проект строительства платных дорог.**

**За поездку к морю и обратно жители Краснодара должны будут заплатить 300 рублей**

**\*\*\* Ещё в 2004 году ведомство Игоря Левитина предложило построить за 180 млрд рублей скоростной дублёр Ленинградского шоссе, а за 52 млрд – Западный скоростной диаметр в Петербурге. Эксперты НИИ Федерального дорожного агентства сразу же отметили: сметы явно завышены. Конечно, предприниматели-частники под такие проекты заводить свои средства не спешили. Однако, как мы считаем, ведомство г-на Левитина сумело провалить постановление о создании госкомпании «Российские автомобильные дороги», которой отойдут в управление платные трассы. Поскольку таких трасс почти нет, чиновники будут назначать платными уже имеющиеся автомагистрали. Вот только за этой чиновничьей логикой явное нарушение прав, ведь с налогоплательщиков при въезде на платный участок будут повторно взяты деньги, которые они уже заплатили за его строительство. Вот такая транспортная схема, напоминающая обычный лохотрон.**

**\*\*\* Уже в этом году платной станет реконструированная (за наши с вами деньги) трасса Краснодар – Новороссийск. С легкового автомобиля будет братья плата в размере 1 рубля за 1 километр. То есть за поездку к морю и обратно жители Краснодара должны будут заплатить 300 рублей (водители грузовиков – 600). Кто захочет сэкономить, будет вынужден пробираться по разбитым поселковым бетонкам и грунтовкам, а местами и вовсе тащить машину на руках. Выбора между платной и бесплатной трассами дорожники водителям не предоставили.**

**\*\*\* Всего же, по мнению экономистов, крайне устаревшая физически и морально дорожная сеть – кровеносные артерии экономики страны – ежегодно наносит экономике страны ущерб в 1,5 трлн рублей. О качестве дорог, построенных ведомством г-на Левитина, говорить не приходится: только треть их соответствует**

нормативам. Как полагают специалисты, число ДТП, вызванных именно состоянием покрытия, разметки или светофоров, вырастает на 5–6% в год. Однако руководство Минтранса продолжает делать вид, что отрасль динамично развивается.

### **Лишь 5% российских судов ходят в море под отечественным флагом**

\*\*\* Впрочем, Минтранс стратегически отстаёт не только в дорожной отрасли. Дела с торговым флотом и морскими портами ничуть не лучше. Крайняя бюрократизированность регистрации судов в Минтрансе и Росморречфлоте (подчинённое агентство) приводит к тому, что российские суда предпочитают плавать под иностранными флагами, нанося этим ущерб как бюджету, так и имиджу России. В итоге российскому МИДу крайне сложно вмешаться в ситуацию, когда речь идёт о вызволении наших судов из-под ареста в иностранных портах. Схема всегда одна и та же: владелец судна, фактически российского, но имеющего на борту более «простой» флаг, не может заплатить портовые сборы. Судно арестовывают, а экипаж оказывается брошенным на произвол судьбы.

\*\*\* Только за последние несколько месяцев в похожих ситуациях оказались моряки почти десятка судов. Экипаж судна *Island of Luck* сейчас находится в тюрьме в Конго из-за того, что судовладелец бросил их и судно. Моряки с теплохода «Игорь Белянский» вынуждены были добираться своим ходом из Китая в Россию, поскольку их корабль оказался продан вместе с экипажем. В январе 2010 года сразу шесть российских рыболовецких траулеров, промышляющих под флагом Камбоджи, были арестованы во Вьетнаме. Максимум, о котором может идти речь в таких ситуациях, – консульская или гуманитарная помощь экипажу. Чаще всего в результате кропотливой работы сотрудников МИДа моряков удаётся вытащить из-под ареста, однако общее положение вещей не меняется, а потому такие скандалы на морском транспорте возникают постоянно.

\*\*\* Как мы считаем, Минтранс и Росморречфлот не хотят устранять излишне существующую систему регистрации кораблей в Российском международном реестре судов (РМРС). Дорого? Сложно? А может быть, по причине того, что это похоронит её коррупционную составляющую? Росморречфлот, как структура Министерства транспорта, обязан следить за выполнением собственниками судов своих обязательств по оплате портовых сборов и ремонтов, оказывать им содействие в случае ареста судна или социального конфликта. Однако чиновники рассудили здраво: всё это им ни к чему, ведь российских судов в мировом океане попросту почти нет.

**\*\*\* В итоге лишь 5% российских судов выходит в море под национальным флагом. Чиновников это вполне устраивает, так как избавляет их от необходимости заниматься своей работой. Это хорошо видно на примере истории с реестром РМРС. Когда его задумывали, то предполагалось, что им смогут воспользоваться те суда, которые работают на международных линиях, а регистрация в нём будет простой и удобной. Семь лет потребовалось Минтрансу, чтобы довести эту идею до закона, итог – нулевой! На конец 2009 года, по данным Росморречфлота, из почти 3170 судов, имеющих право плавания под российским флагом, в РМРС было зарегистрировано лишь 218, и то небольших, класса «река – море».**

**\*\*\* Остальные наши предпочитают использовать более удобные флаги Камбоджи, Сент-Винсента, Белиза, Панамы и даже сухопутной Монголии. Регистрация в реестрах этих стран проще и на порядок дешевле, чем в российском. Да что там далеко за примерами ходить, если даже в Норвегии оформить регистрацию можно за один день. В России эта процедура может занять и 45 дней. Ну а для патриотов, способных подождать, есть финансовые преграды: в случае регистрации в РМРС купленное за рубежом судно у нас облагается налогом в 24,2% (!) его стоимости, тогда как мировая практика – 2–2,5%. Вдобавок, войдя в реестр единожды, судно в течение 10 лет уже не может его покинуть – иначе владельцу придётся в виде различных налогов заплатить ещё почти половину стоимости корабля. Владельцы в итоге голосуют «ногами», прячась под более гостеприимными флагами.**

**А это, в свою очередь, увеличивает расходы на фрахт кораблей и ведёт к их быстрому износу ввиду отсутствия контроля со стороны государства. Неудивительно, что сейчас большая часть российских судов совершенно неконкурентоспособна на мировом рынке – им по 25–30 лет. Ещё более печальный итог: за последние 10 лет на Дальнем Востоке произошло 10 катастроф с российскими судами под флагами Белиза, Монголии, Панамы и даже Грузии, в результате чего погибли свыше 100 моряков. Вот так безалаберность российских чиновников привела к тому, что наша некогда великая морская держава с высокой скоростью теряет свой торговый флот.**

## **Родственники министра Левитина заняли его места в различных коммерческих структурах**

**\*\*\* Синдром общего неблагополучия затронул не только морские и наземные виды транспорта. К сожалению, состояние отечественного авиапарка уже давно стало притчей во языцех. Но проблемы в авиации сегодня подробно разбирать не будем: и так СМИ трубят тревогу после каждой катастрофы. Куда более интересен вопрос: почему министру Левитину, возглавляющему транспортное ведомство с 2004 года, так и не удалось навести в нём порядок?**

**\*\*\* Отсутствие необходимых денежных потоков, как мы выяснили, тут совершенно ни при чём. Тогда с чем же связан такой катастрофический упадок нашей транспортной сферы? А может быть, министр занят другим, более важным для него делом? Разобраться, что именно отвлекает министра от исполнения прямых служебных обязанностей, нам помогла информация коллег из информагентства «Руспрес».**

**\*\*\* Как давно подметили политологи, стиль работы каждого государственного деятеля несёт отпечаток его прежней, «гражданской» специальности. В случае с главой транспортного ведомства это правило сработало довольно специфическим образом.**

**\*\*\* Свой путь в министры отставной кадровый военный начал с позиции частного предпринимательства. Бывших офицеров, как известно, не бывает. Бывших бизнесменов – тем более. Причудливое сочетание армейского упорства и коммерческой жилки, по сути, и определило нынешнюю репутацию главы Минтранса. Его компания «Северстальтранс» специализировалась на международных и внутренних перевозках всеми видами транспорта, сотрудничая помимо российских портов Мурманска, Санкт-Петербурга, Архангельска, Астрахани, Махачкалы и Таганрога с ныне иностранными портами Одессы, Ильичевска, Измаила и Мариуполя.**

**\*\*\* Разумеется, став государственным чиновником, вчерашний бизнесмен был обязан покинуть бизнес, передав его в доверительное управление. Но, как мы считаем, в последние годы его коммерческая империя росла теми же темпами, какими приходила в упадок вверенная попечению Левитина транспортная отрасль.**

**\*\*\* Любая коммерческая сделка, инвестиционный контракт или переуступка акций оставляют след в архивах налоговиков, Единого государственного реестра юридических лиц и прочих регистрационных органов. Поэтому проследить путь коммерческих предприятий, ранее принадлежавших чиновникам, обычно не составляет труда. Чаще всего, как отмечают эксперты Национального антикоррупционного комитета, срабатывает обычная для российских реалий схема: при назначении на государственный пост высокопоставленные персоны сохраняют контроль над бизнесом, записывая активы на родственников. Глава Минтранса, судя по всему, к своему назначению был готов заранее. К примеру, как утверждает**

издание «Руспрес», «компанию «Стальтехинвест» предприниматель Левитин учредил вместе с дочерью Юлией Игоревной».

\*\*\* А вскоре после назначения Левитина известная в транспортной отрасли фамилия на страницах официальных документов уже не мелькала. К примеру, по данным того же издания, в ЕГРЮЛ учредителем того же «Стальтехинвеста» значилась уже не Юлия Игоревна Левитина, а Юлия Игоревна Зверева. Ещё несколько фирм были зарегистрированы близкими деловыми партнёрами дочери госчиновника, а потому формально с министром не ассоциировались. Сложная даже по российским меркам схема управления бизнесом практически скрыла фигуру главного бенефициария. К примеру, как пишет «Руспрес», «после назначения Левитина на должность собственником компании «Стальтехинвест» стали ООО «Аскотфинанс» и ООО «Промсбытинвест». Владелица «Промсбытинвеста» Ольга Борисова была деловой партнёршей Юлии Игоревны Левитиной-Зверевой по фирме «Миликон сервис». После назначения Левитина министром транспорта доля его дочери в «Миликон сервис» также отошла к фирме «Аскотфинанс». В свою очередь, эта компания находилась в собственности акционерного общества «Промсбытсервис» и Резчикова Вячеслава Александровича, который по странному совпадению числился директором «Миликон сервис» госпожи Зверевой».

**Обороты компаний, аффилированных с министром, выросли в десятки раз**

\*\*\* Как мы предполагаем, господин Резчиков занимает в схемах разветвлённого чиновничьего бизнеса одно из центральных мест. Так, «Руспрес» приводит данные ЕГРЮЛ, где указано, что на имя этого предпринимателя записано несколько десятков различных ООО и ЗАО, работающих в транспортной и строительной сферах. Правда, главным проводником интересов министра его назвать трудно. Здесь есть фигуры весомее и влиятельнее. И роли распределяются по-иному. По данным «Руспреса», «в своё время Левитин имел деловые интересы в ОАО «Новороссийский морской торговый порт». Сегодня помимо частных долей это стратегическое предприятие наполовину принадлежит офшору с британских Виргинских островов Kadina limited, и на 20% – федеральному Росимуществу. Офшор контролируют предприниматели Александр Пономаренко и Александр Скоробогатько. А с весны 2008 года к числу совладельцев добавились известные своей близостью к власти братья Ротенберги».

\*\*\* Повышенное внимание известных бизнесменов к Новороссийскому порту вряд ли можно списать на рыночную посткризисную конъюнктуру. Как нетрудно заметить, все компании, так или иначе связанные с главой Минтранса, развиваются

наперекор экономическим кризисам и финансовым бурям. Показатели успеха близких к чиновнику фирм и в самом деле далеки от рыночных. Так, согласно утверждениям экспертов «Руспреса», «уже упомянутая «Стальтехинвест», ранее приносившая своим хозяевам 10 млн рублей годовой прибыли, в течение года после назначения своего бывшего учредителя министром увеличила доходность в два с половиной раза».

\*\*\* В ряде случаев говорить о «везении» не приходилось вовсе. Так, в 2006–2008 годах Минтранс оформил контракт с тем же Новороссийским морским торговым портом, перечислив его официальным владельцам около 327 млн рублей за «разработку обоснований инвестиций». Путь государственных миллионов, попавших в паутину «независимых» и «полузависимых» от семьи чиновника компаний, оказался вполне предсказуем. Своеобразным «мостиком» здесь стал холдинг «Н-Транс», преемник левитинского «Северстальтранса». Как сообщают деловые издания, его топ-менеджеры продали свой единственный крупный проект в столице: бизнес-центр «Северная башня» в деловом центре «Москва-Сити». Около 20% офисов площадью 135 тыс. квадратных метров намерен выкупить инвестфонд «ТПС», контролируемый Новороссийским морским торговым портом.

**На государственные дела у министра транспорта просто не хватает времени**

\*\*\* Как полагаем, денег благодаря министерским преференциям у этого предприятия хватает с избытком. Кому достанутся в конечном итоге эти инвестиции, понять нетрудно. Так, «Руспрес» отмечает, что, по данным ЕГРЮЛ, кроме официальных владельцев ЗАО «Северная башня» Константина Николаева, Андрея Филатова и Никиты Мишина совладельцем предприятия является Игорь Евгеньевич Левитин. Зато в опубликованной на сайте правительства РФ декларации о доходах главы Минтранса акции ЗАО «Северная башня» не упоминаются вовсе. К сожалению, данные Единого государственного реестра юридических лиц проливают свет не только на мелкие чиновничьи уловки вроде утаённых акций крупного предприятия.

\*\*\* Как мы считаем, характерный финансовый взлёт компаний, ранее принадлежавших министру, странные операции с инвестированием неких «разработок» и продажи недвижимости при всём своём многомиллионном обороте представляют собой только верхушку массивного здания бизнеса, выстроенного за счёт хиреющей транспортной отрасли. Помимо уже упомянутых компаний в сложную систему коммерческих предприятий входят десятки компаний. Центром этой сети фирм, тесно связанных взаимными обязательствами и общими

совладельцами, издание «Руспрес» считает ЗАО «Дормашинвест». В своё время этот холдинг официально принадлежал Игорю Левитину через своего акционера, компанию «Стальтехинвест». Сегодня давние связи обеспечивают предприятию, собственником которого числится господин Резчиков в компании ООО «Стальтехинвест» и ООО «Промсбытинвест», участие в прибыльных проектах Минтранса.

\*\*\*Результат такого державно-коммерческого подхода, как говорится, налицо. За годы работы Левитина на посту министра транспорта «Дормашинвест» стал крупнейшим концерном с годовой выручкой, превышающей 1 млрд рублей. Причём заметная её часть формируется за счёт заказов подведомственных организаций Минтранса. Эти контракты касаются в основном некой «разработки инвестиций» и других несерьёзных теоретических проектов. Зато масштаб многомиллионных финансовых потоков вполне соответствует статусу федерального ведомства господина Левитина. К примеру, по данным наших коллег из «Руспреса», «одна только «Финансово-строительная компания «МостГеоЦентр», находившаяся в собственности «Дормашинвеста», и ЗАО «Ритм», генеральным директором которого числился уже упомянутый господин Резчиков, получили контракт на 245 млн рублей под разработку проекта «Реконструкция откосов канала № 285». Щедрым заказчиком прибыльного подряда стал ФГУП «Канал имени Москвы», единственным учредителем которого является Министерство транспорта».

\*\*\*Как сообщает пресс-служба Кремля, на всё том же совещании по вопросам строительства транспортной инфраструктуры глава государства особо отметил крайнюю дороговизну и неэффективность содержания автодорожного хозяйства. Отныне, подчеркнул президент, «...во всех технологических схемах во внимание нужно принимать только цифры и факты. Стоимость строительства дорог может быть снижена минимум на 30% – это факт. Формула проста: применение новых прогрессивных технологий и исключение коррупционной составляющей». Действительно, с точки зрения роста производственных показателей и прибыльности бизнеса менеджеры «Дормашинвеста» могут считаться самыми эффективными управленцами страны. Вот только, к сожалению, собственно транспортной сферой, включая обустройство качественных дорог, контроль за работой портов и обеспечение безопасности морских и воздушных перевозок, они не занимаются. Бизнесменов, для которых главным приоритетом является прибыль, в игнорировании государственных интересов винить трудно. Им некогда: заказы Минтранса не терпят отлагательств.

\*\*\*Нет времени для обустройства безопасных трасс, на которых ежегодно гибнут

десятки тысяч россиян. Правда, в отличие от подконтрольных ему структур даже в случае полного краха отрасли ему вряд ли грозит банкротство. Государственных чиновников, чересчур увлекающихся бизнесом, поджидает другая опасность. Риск антикоррупционного расследования вряд ли можно отнести к разряду финансовых. Да и ответственность в случае возбуждения уголовного дела здесь измеряется не миллионами рублей, а годами заключения.

Источник: [versia.ru](http://versia.ru)