

«Министру катастроф» пора в отставку...

На этой недели министр транспорта РФ Игорь Левитин выступил с докладом в рамках V международного форума «Транспорт России». В своем выступлении глава Минтранса РФ был полон решимости разобраться с наиболее острыми проблемами транспортной отрасли, однако, по слухам, самого Левитина вскоре ожидает отставка.

Причем, эти слухи циркулируют уже давно. В последний раз отставка Игоря Левитина обсуждалась в Госдуме в преддверии выступления министра транспорта в парламенте вовремя «правительственного часа», которое состоялось 20 сентября. Тогда депутаты Госдумы хотели обсудить с министром страшные катастрофы, произошедшие с круизным теплоходом «Булгария» и с Як-42 под Ярославлем.

Однако, вместо серьезного обсуждения Игорь Евгеньевич просто засыпал народных избранников цифрами и постарался увести разговор в другую сторону. И все же кое-что интересного из его выступления узнать все же удалось.

Так, по данным министра Левитина, 70% российских аэродромов построены более 40 лет назад, причем 65% из них нуждаются в срочной реконструкции. Любопытно, что на это Левитин просит 67 млрд руб. А по данным главы Росавиации Александр Нерадько средний возраст эксплуатируемых в России самолетов составляет 21 год. Также глава регулятора авиаотрасли заявил, что в текущем году в России произошло уже 13 катастроф на авиационном транспорте, причем 11 из них произошли по вине экипажа. Любопытно, что по данным Росавиации в этом году было ликвидировано 23 частные авиакомпании, при этом ни одной новой открыто не было.

Так вот она какая – борьба с катастрофами в воздухе... Банальное закрытие авиакомпаний и все?! Кстати, официальные данные «вины пилотов» тоже вызывают у экспертов недоверие, ведь, как известно, пилотов зачастую делают «крайними», чтобы не «подставлять» под удар сами авиакомпании. Реакция у депутатов на речь Левитина была соответствующая.

«Министр транспорта нам подробно разъяснил, почему у нас падают самолеты, почему у нас железнодорожных катастрофы. В его докладе я услышал главную причину – недофинансирование. Качество наших дорог всем известно, а знаете ли вы размеры откатов на госзакупках на строительство дорог, железнодорожного транспорта и т. д. На этот вопрос нам не ответили. Левитин, уйдите в отставку и мы вас поддержим», - заявил министру транспорта депутат из «Справедливой России» Валерий Гартунг.

Но, более всех на отставке Левитина настаивали коммунисты, которые прозвали Игоря Евгеньевича «министром катастроф», и даже сняли про него сатирический ролик для YouTube.

Однако, к сожалению, партия «Единая Россия» поддержала министра (что вполне логично для партии власти) и не стала рекомендовать президенту РФ отправить Левитина в отставку.

Поговаривают, что после этого позора глава транспортного комитета Думы Сергей Шишкарёв даже собрался выйти «Единой России» в знак несогласия с партией власти сохранять неприкосновенность для Игоря Левитина.

В общем, тогда (в конце сентября) Игорь Евгеньевич был крайне близок к отставке. Однако, все же ему удалось сохранить свой пост. Но, тем не менее, по информации источника из Администрации президента РФ, «господин Левитин не сможет войти в состав нового кабинета министров, которым будет руководить Дмитрий Медведев, по целому ряду причин»

Среди них источник из кремлевской администрации выделил слишком большое количество катастроф на транспорте, высокий уровень коррупции (и казнокрадства) в Минтрансе, а так запятнанную репутацию самого министра.

Кстати, население так же с критикой относится к деятельности Левитина, так, по последнему опросу ВЦИОМ,

Левитин набрал всего 17% одобрения против 23% негатива. Это означает, что большая часть либо отрицательно относится к Левитину, либо вообще не имеет представления о его деятельности.

В принципе, действительно очень сложно понять, что делает министр на своем рабочем месте. Ведь самолеты продолжают падать, поезда продолжают взрываться и сталкиваться, корабли тонуть и т.д. А что же делает министр Левитин?

Он все обещает и обещает... Прямо, как Дед Мороз. Правда, пожалуй, у Дедушки Мороза обещания сбываются чаще, чем у Левитина, не смотря на то, что главный хозяин новогоднего праздника — это персонаж сказочный, а Игорь Левитин — чиновник вполне реальный. Впрочем, есть и в нем немного «сказочного».

Так, к примеру, не ясно, благодаря какому именно «волшебству» Левитин смог так сильно возвыситься в правительстве, и в марте 2004 года в правительстве Фрадкова смог возглавить Министерство транспорта и связи РФ, если совсем еще недавно (с 1998 года) Игорь Евгеньевич был заместителем генерального директора компании «МашинСтрой».

Впрочем, и сейчас в Минтрансе много его загадочного. К примеру, неясно, почему российскую авиацию в последнее время буквально преследует «злой рок». Взять, к примеру, катастрофы за последний год. Так 20 июня 2011 года произошла катастрофа с самолетом Ту-134А под Петрозаводском. Погибло 47 человек. 11 июля — на севере Томской области Ан-24 совершил вынужденную посадку на Обь из-за пожара двигателя. Погибли 7 человек (всего на борту было 33 пассажира и 4 члена экипажа). 9 августа — Магаданская область, катастрофа Ан-12А. Погибли 11 человек (9 членов экипажа и двое пассажиров, сопровождавших груз). 7 сентября — Ярославль, самолет Як-42 с командой «Локомотива». Погибло 44 человека.

А водный транспорт?! Так крушение теплохода «Булгария» унесло жизни 122 человек, в том числе 28 детей. А сколько еще людей погибло в автокатастрофах и при трагедиях на железнодорожных путях?

И кто же ответит за все эти трагедии?! Если верить мнению экспертом, то в большинстве случаев так или иначе виноваты власти, а это значит, что, в конечном итоге, вся ответственность лежит на министре транспорта Игоре Левитине.

Впрочем, если внимательно изучить биографию Игоря Левитина, то многие «черные пятна» в работе Минтранса становятся гораздо «прозрачнее». Так нужно помнить, что до прихода на госслужбу Игорь Левитин работал в компании «Северсталь-транс», которую принято связывать с владельцем «Северстали» Алексеем Мордашевым. По словам известного политолога Станислава Белковского, «в свое время Левитин к Мордашову был направлен путинским окружением, когда тот захотел заручиться дополнительной поддержкой в борьбе против Дерипаски»

В тот момент, когда аффилированные с «Северсталью» физические лица вошли в бизнес Gunvor и IPP, все проблемы металлургической компании волшебным образом разрешились. В частности, внезапно «заглох» иск экс-супруги Алексея Мордашова, которая требовала себе в качестве алиментов пакет акций «Северстали», а так же провалилась попытка перехвата управления на Оленегорском ГОКе.

Таким образом, становится ясно, что изначально Левитин и не думал управлять транспортной отраслью, а всего лишь «состоял на службе у олигархов» Что же...

Очевидно, за эту службу он и получил в «подарок» пост министра транспорта.

Впрочем, на заре своей карьеры, по слухам, господина Левитина связывали «деловые отношения» не только с «олигархами», но и с «ворами в законе», а так же прочими криминальными лидерами. В частности, в СМИ упоминалось о том, как при «содействии Игоря Левитина» структуры короля питерской антикварной торговли Ильи Ильича Трабера (кличка в криминальном мире - «Антиквар») смогли не только удержать контроль над ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», но и значительно усилить свой бизнес.

По информации журналистов, Трабер и Левитин стали сотрудничать тогда, когда тот был как раз главой «Северсталь-транса» (ныне «Н-транс»), и занимался скупкой контрольных пакетов акций портов Таганрога и Туапсе. Но, как только Левитин стал министром, ситуация в корне изменилась. Так с увеличением влияния Игоря Евгеньевича в Правительстве РФ бизнес Ильи Ильича получил свое стремительное развитие. В 2007 году ЗАО «Портовый флот» и другие фирмы, связанные с командой Трабера, завладели причалами Балтийского судомеханического завода (БСМЗ), составляющими весьма существенную часть портовых мощностей Северной столицы. Одновременно к буксировочным операциям в Балтийском и Северном морях приступили суда ООО «НЕБ — Буксирный сервис». Его соучредителями оказались совладельцы БСМЗ и

бывший директор «Портового флота» Олег Кобелев. Что касается другого уважаемого «авторитетного бизнесмена» Игоря Русу, то этот старейший сподвижник Трабера после прихода в Минтранс Игоря Левитина вышел на федеральный уровень. В феврале 2008 года он стал замглавы подчинённого Минтрансу Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), а с 2009 года возглавляет Росморпорт — подведомственную Минтрансу и Росморречфлоту организацию с бюджетом в миллиарды рублей.

Таким образом, наглядно видно, что Левитин раздаёт важные министерские должности выходцам из криминальной среды. Ну и как тут можно говорить о борьбе с коррупцией в транспортной сфере?!!

В данном случае нужно помнить о том, что, согласно документам фирма «Северсталь-транс», не смотря на свое название, напрямую «Северстали» Алексея Мордашева никогда не принадлежала, ведь собственниками «Северсталь-транса» всегда считалась «группа лиц, аффилированная с металлургией». Хотя, поговаривают, что на самом деле собственником этой структуры был сам Игорь Левитин.

Как выяснилось, после того, как Левитин стал министром, он не бросил свой бизнес, а напротив — его родственники взяли транспортный бизнес под собственный контроль .

Так СМИ писали, что теперь «Северсталь-транс» (ныне «Н-Транс») специализируется 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, что вскоре Игорь Евгеньевич подключил к своему транспортному бизнесу близких родственников.

Так в СМИ утверждается, что «компанию «Стальтехинвест» перед своим назначением в министерство Игорь 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, в ЕГРЮЛ учредителем того же «Стальтехинвеста» значилась уже не Юлия Игоревна Левитина, а Юлия Игоревна Зверева. Ещё несколько фирм были зарегистрированы близкими деловыми партнёрами дочки госчиновника, а потому формально с министром не ассоциировались. Сложная даже по российским меркам схема управления бизнесом практически скрыла фигуру главного бенефициария. К примеру, по данным СМИ, «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».

Более того, будучи назначенным министром, господин Левитин фактически лоббирует интересы учрежденных им компаний. Так «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.

Далее, уже будучи министром, Левитин продолжил решать свои бизнес-проблемы за бюджетный счет. Здесь характерно то, что у Игоря Евгеньевича «внезапно» обнаружились деловые интересы в ОАО «Новороссийский морской торговый порт».

Напомним, 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.

Но на этом финансовые вливания «транспортных денег» в фирмы, связанные с Игорем Левитиным, отнюдь не заканчиваются. Так 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»

Из этого следует, что Игорь Левитин, будучи министром транспорта РФ, по всей видимости, отказывает финансовую поддержку своим аффилированным структурам с помощью средств Министерства транспорта, что уже явно незаконно.

По мнению экспертов, в случае начала проверки деятельности Левитина Генеральной прокуратурой РФ этого чиновника ждет в лучшем случае отставка, а в худшем – тюремный срок.

Впрочем, похоже, что Игорь Евгеньевич не унывает, не смотря на слухи о своей скорой отставке.

В частности, поговаривают, что его ставленник (либо даже он сам) сможет возглавить Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта Российской Федерации («Росавтодор»)

Так же продолжение карьеры Левитину пророчат в специально основанной для этого государственной корпорации «Российские автомобильные дороги» («Автодор»), которая занимается управлением платными автотрассами.

Вот лишь небольшой перечень трасс которые станут (или уже стали) платными. Это М10 Москва – Петербург, «Дон», «Украина», ЦКАД, М5 «Урал», М8 «Холмогоры», М9 «Балтия», М6 «Каспий». На сборах за проезд по трассе «Дон» госкомпания собирается зарабатывать до 11,9 млрд в год (к 2015 году). Это будет возможно, если пропускная способность автодороги не уменьшится по сравнению с сегодняшними показателями (от 9000 до 33 000 машин в сутки на разных участках).

Планируется, что к 2015 г. в управлении у госкомпании «Российские автомобильные дороги» («Автодора») будет находиться 13 объектов: не только федеральные, но и региональные дороги (после переоформления их в федеральную собственность), и два платных моста через Волгу – в Саратовской и Ульяновской областях.

К 2023 г. «Автодор» по этому плану будет управлять уже более 8000 км дорог, а к 2030 г. – 20 000 км, в том числе международным транспортным коридором «Западная Европа – Китай».

Отметим, что «Автодор» неразрывно связан с «Росавтодором». Таким образом, федеральные чиновники смогут собирать для бюджета (а, быть может, и для себя любимых) астрономические суммы денег.

Так что, уйдя с министерского поста и возглавив «Автодор», Игорь Евгеньевич сможет получать не меньше, а, быть может, даже больше «навара». Исходя из этого, приходишь к выводу, что даже лишившись должности министра транспорта, Игорь Левитин найдет способ набить свои «бездонные карманы» бюджетными финансами. Как говорится, «наш пострел – везде поспел»...

Автор: Олег Александров © The Moscow Post ПОЛИТИКА, РОССИЯ 👁 3913 25.11.2011, 12:05 👤 304
URL: <https://babr24.com/?ADE=100017> Bytes: 15271 / 15271 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Олег Александров**.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)