

Зона вылета

У Дмитрия Каменщика могут отобрать «Домодедово» за то, что он сделал лучший аэропорт в России.

Не успела «Люфтганза» демонстративно уйти из «Шереметьева» в «Домодедово», нанеся тем самым прямой ущерб государственному аэропорту и косвенный — базирующему в нем «Аэрофлоту», чей совет директоров возглавляет могущественный Виктор Иванов, как империя нанесла ответный удар: по иску Росимущества комплекс зданий «Домодедова» признан судом Федеральной собственностью как приватизированный незаконно. Что возвращать — непонятно. Тех труб, которые приватизировали, давно нет. На их месте стоит современный аэропорт — лучший в Восточной Европе.

История создания этого аэропорта восходит к началу 90-х годов, когда молодой свердловчанин Дмитрий Каменщик создал компанию «Ист-лайн», которая занималась тем, что доброжелательный наблюдатель назовет оптимизацией логистических цепочек при транспортировке членками китайских товаров в Россию, а наблюдатель недоброжелательный — чистой, беспримесной контрабандой. Короче: Каменщик — это человек, благодаря которому мы могли дешево купить китайские вещи на рынке в Москве.

Тогда «Домодедово» было даже не дырой. Это был кусочек африканской помойки недалеко от Москвы. По каждой части тела разлагавшегося государственного аэропорта, как вши, ползали подвиды бандитов. Билеты в кассе нельзя было купить — только с рук. Такси сопровождали бригады наперсточников. Грузовые терминалы контролировались бандитами. Их было четыре группировки, они дежурили сутки через трое.

Владелец грузовой авиакомпании «Ист-лайн» Дмитрий Каменщик не стал воевать с бандитами. Он просто выстроил свой терминал. Бандиты пришли за данью и туда. «Когда мой борт разгружается у вашего терминала, я плачу, — ответил Каменщик. — А этот-то терминал — мой. Чего мне платить?».

Потом выстроили второй терминал. Потом — третий. Потом — весь аэропорт. Контрабандистов в России было достаточно. Но только Каменщик потратил заработанные деньги не на виллу в Ницце, а на аэропорт в России. (Кстати, сейчас от государства Каменщик пытается защититься по той же методике, что от бандитов. У него отбирают собственность, а он заявляет о строительстве нового терминала за 20 млрд руб. Чем больше он построит, тем больше государству придется возместить.)

Первые проблемы у Каменщика начались в 2000 году и, как говорят, были связаны с Гульназ Сотниковой. Гульназ Сотникова — любимый перевозчик Русской православной церкви — решила тогда с помощью государства создать «единого перевозчика», а по-простому — монополизировать китайский поток в свою пользу.

С этой идеей Гульназ Сотникова, как рассказывают, пришла по протекции патриарха в кабинет всесильного тогда начальника департамента экономической безопасности ФСБ Юрия Заостровцева. Г-н Заостровцев тогда вел за контроль над таможней затяжную позиционную войну с начальником таможни Ваниным. Г-н Заостровцев слушал вполуха. «Единый перевозчик»... «богоугодное дело»... «на благо церкви»... «Ванин и Каменщик».

— Что? Ванин? — поднял голову Заостровцев.

У «Ист-лайна» наступили тяжелые времена. В аэропорт пришли с обыском. Самолеты «Ист-лайна», бывшие в воздухе, попытались развернуться и улететь в Китай. Топлива не хватило, их посадили в Нижнем. Помню одну декларацию, которую я тогда видела: кажется, на 10 тонн пин-понговых шариков.

Времена тогда были вегетарианские: Ходорковский еще сидел в «ЮКОСе», а не в Краснокаменске. Владелец крупного оборонного холдинга Борис Кузык, когда на него наехали, пришел на прием к Путину и попросил помочь. На встрече был православный банкир Сергей Пугачев, который тогда был финансовым центром силовиков. «А почему бы вам не продать половину акций Сергею Пугачеву?» — спросил гарант. Продали, разумеется.

С Каменщиком было точно то же. Он пробился к Путину и попросил помочь. Президент, как говорят, порекомендовал ему партнера: питерского бизнесмена Валерия Михайловича Когана. Трудно сказать, какое отношение Коган имел к аэропортам, самолетам и логистике грузовых перевозок, но с тех пор их там двое партнеров: Коган и Каменщик.

Аэропорт продолжал развиваться. Пассажиропоток увеличился сначала до 15, а потом до 20 млн чел. в год, оставив позади и «Внуково», и «Шереметьево». Он стал аэропортом другого типа, где не пассажир — для аэропорта, а где аэропорт — для пассажира. Где не перевозчик — для аэропорта (лопайте, что дают, буржуйские суки), а аэропорт — для перевозчика. Где не воруют топливо и антиобледенитель. Где время обслуживания самолета минимально (а чем меньше самолет проводит на земле, тем выше прибыль).

Рассказывают, что Каменщик писал все переговоры с клиентами на пленку, увольнял за грубость, а когда у него были собственные самолеты, подсаживал в рейс специальных пассажиров, которые провоцировали стюардесс. Как-то, заметив, что порядки в компании немного напоминают не то концлагерь, не то «Счастливый новый мир», я полюбопытствовала: зачем столько камер, такое недоверие персоналу — на Западе такого нет? «Я работаю с другим человеческим материалом», — отрезал владелец компании.

И он добился своего: «Ист-лайн» — это компания с западным менталитетом и стратегическим видением будущего. Это компания, которая ставит одну (!) врачающуюся дверь в терминал и замеряет, сколько это экономит тепла по сравнению с обычной дверью, что ездит туда-сюда. Которая расселяет поселки в десятке километров от аэропорта, потому что, когда Россия станет нормальной страной, жители этих поселков будут жаловаться на шум.

И вот выяснилось, что хозяин «Ист-лайна» не понимает одной простой вещи: что строительство современного аэропорта в средневековой стране — это глупость, потому что это строительство того, что можно отнять. А успех сам по себе есть преступление: ведь он уменьшает количество бабла у чекистов, сидящих в неэффективных госкомпаниях. Стратег-то стратег, а что надо было строить виллу в Ницце, а не аэропорт в России, не догнал.

История «Ист-лайна» показывает, что Путин не контролирует своих силовиков. По понятиям Путин поставил своего человека смотреть за компанией, а компанию все равно жрут. Уж кто-то, а Каменщик не играл в политику. Наоборот, был готов дружить и класть, куда надо. Политикой — и роковой — оказалось само технократическое, логистическое превосходство выстроенного им современного аэропорта над государственными структурами, которые могут выжить только за счет уничтожения более продвинутых конкурентов. Не может быть современного аэропорта в Риме времен Нерона.

Умный человек Каменщик, а этого не понял. Как в анекдоте. «Ну и помог ему его английский?».

Автор: Юлия Латынина © Новая газета ПОЛИТИКА, РОССИЯ 4337 16.04.2008, 12:34

URL: <https://babr24.com/?ADE=44960> Bytes: 6510 / 6510 Версия для печати Скачать PDF

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/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](#)