

СТРОИТЕЛЬСТВО/НЕДВИЖИМОСТЬ

ЕСТЬ МНЕНИЕ

# Дорожно-строительные парадоксы

*Цена вопроса на аукционе важна, но она не должна быть главным критерием. Главное — сроки и качество*



**Борис Юшков,**  
заведующий кафедрой  
автомобильных дорог и мостов  
Пермского научно-  
исследовательского  
политехнического университета,  
действительный член  
Российской академии транспорта,  
кандидат технических наук,  
профессор

Встречные потоки производительных сил, их перемещение по стране — это огромные затраты для экономики. Да, бюджет как таковой вроде бы не несёт нагрузки, так как речь идёт прежде всего о частных предприятиях. Но это только на первый взгляд. Взять, к примеру, ОАО «Пермдорстрой», коллектив которого трудится сейчас в Якутии. Большие затраты здесь связаны с передислокацией техники, перемещением рабочей силы, обслуживанием машин и механизмов в сложных климатических условиях, организацией быта для вахтовиков и т. д. Все эти затраты — излишние, так как уменьшают прибыль, а налоги у нас — от прибыли, и бюджет в налоговой базе, значит, несёт потери. Подчеркну, что «Пермдорстрой» трудится в Якутии уже более трёх лет. Вот мы приехали в Якутию, почти за 8 тыс.

В дорожно-строительной отрасли страны в настоящее время сложилась парадоксальная ситуация. В Пермский край, к примеру, могут приехать сооружать объекты с Дальнего Востока, а из Прикамья — отправиться в обратном направлении. Это связано с тем, что законом не ограничено участие в аукционах представителей различных регионов России. Таковы нынешние правила игры.

км от Перми. Там срывы бывают, хотя сроки контрактные выполняются. Но можно эффективнее работать. Однако мешают отдалённость, растянутость коммуникаций, сложность управления. Погодные условия влияют, трудно с ремонтом техники. Да и других причин немало. В то же время ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой» работает на Восточном обходе Перми, а ЗАО «Строительное управление №1» (Москва) — на втором пусковом комплексе автодороги Пермь — Екатеринбург. Есть ли пути решения проблемы? Можно ли избежать встречных потоков? Я считаю, что можно. Сразу оговорюсь, что конкуренция — это неизбежно. Но вот по известному федеральному закону №94 сталкиваются в одном регионе «пришлые» и местные компании, а правила на аукционах одни и те же, в которых изначально

заложены некоторые противоречия. И показатели у той и другой стороны практически равные. Иногда доходит до абсурда: у местных фирм бывают более выгодные предложения, но по «правилам игры» они не становятся победителями. И это неправильно. Всё необходимо рассматривать в комплексе. Цена вопроса на аукционе важна, но она не должна быть главным критерием. Главное — сроки и качество. Ведь бюджет когда лучше наполняется? Когда деньги, вложенные в объект (строительство дороги), окупаются быстрее, когда потребительские свойства этого объекта выше. Ввели досрочно трассу — государство от этого явного экономического эффекта не имеет, и он у нас не учитывается, а жаль. Наша российская экономика имеет выгоду от транспортных расходов — перевозки грузов и прочее. Для того чтобы всё это устранить, нужно предусматривать определённые преференции для местных производительных сил. Ведь использование местных материальных и трудовых ресурсов гораздо эффективнее. Например, установить в аукционной цене порог в 5% стоимости. Если у местной фирмы на 5% будет выше цена, то она и работы будет производить в более короткие сроки. Если бы цена аукционная у местного предприятия была выше, пусть на 5%, то у него выше была бы и прибыль, и часть денег вернулась бы в бюджет от налогооблагаемой базы. Такие правила должны быть обыграны экономистами, они, следовательно, не просчитали. В новом законе, который готовится, ничего подобного не предусмотрено, то есть его разработчики не просчитали экономических последствий. Эти вопросы поднимались в своё время местными властями, которые признавали важность проблемы, обещали рассмотреть пред-

ложения, обсудить, но так ничего и не предприняли. Нужна политическая воля! Да, есть антимонопольное законодательство, но важно всё обосновывать. Экономисты должны всё просчитать, причём, в масштабах страны, и сделать свои выводы. Однако положение в настоящее время не меняется. Есть ведь и вторая сторона проблемы — социальная. Получается так: отдали объект другому региону, а у самих тормозится развитие производительных сил. А если нет уверенности в стабильных объёмах работы, ни одна фирма не может себе позволить приобретать новую технику, внедрять современные технологии. Иметь затраты и не знать, окупятся они или нет, — кто на это пойдёт? Теряются рабочие места, бюджет принимает на себя нагрузку по выплате пособий по безработице... Говоря о преференциях, подчеркну, что их нельзя огульно распространять на всех. Их надо просчитать и доказать власти необходимость такого подхода. Почему так происходит? Мы не можем показать прямую связь с коррупцией — нет доказательств, но когда возникают подобные ситуации, то не исключено, что это вынуждает искать обходные пути. Сказанное относится к системе торгов. Это — камень преткновения. Надо доказывать, поправлять законодательство. Закон разрабатывают люди, и ошибок там предостаточно. Не случайно закон только выходит, а к нему уже пишутся дополнения, разъяснения, комментарии. Дальше начинаются хозяйственные споры, судебная практика, вызванная нерешаемыми проблемами, и прочие неприятности. Только набивая шишки, можно добиться более эффективного решения парадоксальной ситуации, сложившейся в настоящее время в дорожно-строительной отрасли в стране. ■

ТЕКУЩИЙ МОМЕНТ

## Тендер на капитальный ремонт трёх мостов в Перми при поддержке земляков выиграла выходцы из Нагорного Карабаха

Аукционная комиссия администрации Перми 17 апреля подвела итоги аукциона по выбору подрядчика для капитального ремонта проезжей части трёх мостовых переходов — Коммунального моста, плотины Камской ГЭС и Новой дамбы, соединяющей Мотовилихинский и Свердловский районы города. Победителем аукциона признано ООО «Компания «П.Р.З.К. — Автобанстрой».

На участие в торгах с максимальной ценой контракта в 35,35 млн руб. было подано четыре заявки. Отказов в допуске к аукциону не было, но одна из компаний самоустранилась от борьбы, так и не назвав своих условий.

Возглавляемое Александром Варламовым ООО «Альянс АиО» ограничилось предложением дисконта в 0,5% от начальной цены, выбыв из числа претендентов на контракт после первого же шага торгов. Второй шаг аукциона оказался последним. Дисконт в 1% от максимума и цену контракта в 35,001 млн руб. предложили ООО СКФ «АТМ» (директор и владелец Айк Аветисян) и компания «П.Р.З.К. — Автобанстрой». По условиям торгов, победителем был признан участник, назвавший итоговую цену первым.

Согласно сведениям реестра участников электронной торговой площадки «Росэлторг», президентом и соучредителем ООО «Компания «П.Р.З.К. — Автобанстрой» является Рузанна Казарян. Двое других участников — братья Залик и Крист Казарян. По информации «Нового компаньона», и Рузанна Казарян, и владелец СКФ «АТМ» Айк Аветисян — уроженцы села Цаккар, расположенного в Мартунинском районе Нагорного Карабаха. Ожидать конкуренции между земляками было бы излишне.

Напомним, что согласно техзаданию торгов, на замену верхнего слоя асфальта на Коммунальном мосту отводится 115 дней с момента заключения контракта. Графиком работ предусмотрен технологический перерыв с 9 по 14 июня — в это время в Перми будут проводиться мероприятия, связанные с празднованием Дня города.

Капитальный ремонт плотины Камской ГЭС и Новой дамбы также включает в себя замену верхнего слоя асфальтового покрытия. На выполнение работ на обоих объектах отводится 70 календарных дней с момента подписания контракта, что позволяет предположить, что ремонт будет завершён в июле.