

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

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.

стечные 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.

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 властям 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 хозяйствственные 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 выиграли 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.