

## ЛОГИСТИКА. ТРАНСПОРТ

## Краевые власти присели на дорожку

## инфраструктура

В условиях кризиса власти Пермского края намерены не снижать, а наоборот — наращивать темпы строительства автодорог. Чиновники преследуют двойную цель — на волне падения цен на стройматериалы они стараются сэкономить на строительстве в целом, одновременно — через систему госзаказов — поддержать дорожные компании рублем. Крупных проектов в регионе хватает — только строительство автодороги Пермь — Кунгур оценивается в несколько десятков миллиардов рублей. Сами дорожники прогнозируют, что в борьбе за государственные под-ряды развернется серьезная борьба.

## Кризисом по колее

По данным Росстата, Пермский край в 2008 году стал лидером в Приволжском федеральном округе по объемам строительства дорог. Такой результат удалось достичь благодаря масштабным финансовым вливаниям в дорожную отрасль на протяжении последних нескольких лет. Примечательно, что, невзирая на кризис, губернатор Олег Чиркунов дал региональному правительству установку — в 2009 году продолжить возведение ключевых объектов. «Нам надо оставаться лидерами и дальше. Для этого у нас есть все шансы», — прокомментировал данные Росстата глава региона и поручил в начале года руководителю дорожного агентства края Елене Громовой найти эффективный механизм финансирования дорожного строительства в условиях кризиса.

В Прикамье сейчас реализуются два масштабных дорожных проекта — «Большая Пермь» и «Магистраль Север-Юг». Добавим, что оба проекта входят в так называемые «Семь важных дел» Олега Чиркунова, которые глава региона поставил в приоритет правительству.

В рамках проекта «Большая Пермь» в 2008 году были построены и сданы в эксплуатацию такие объекты, как переход Чкалова-Старцева, Южный обход Перми, Красавин-

ский мост, дорога на Краснокамск и обход этого города-спутника. В 2009 году планируется продолжить строительство магистрали от ул. Стахановская в сторону Восточного обхода Перми — участок Старцева-Ива.

В рамках проекта «Магистраль Север-Юг» в 2009 году должны продолжиться работы по расширению Восточного обхода со стороны Чусовского моста. Также продолжится строительство второго участка обхода Полазны, который позволит избежать больших пробок в северном направлении. Примечательно, что первоначально на дорожное строительство в краевом бюджете 2009 года было заложено более 9 млрд руб. Однако это лишь половина необходимых ресурсов.

Несмотря на это, в правительстве отмечают, что в кризис строить выгодно: себестоимость возведения объектов существенно снижается. «Себестоимость дорожного строительства должна снижаться существенно, поскольку строительные материалы подешевели. Например, металл, который используется в строительстве мостов, подешевел вдвое. Очевидно, стоимость строительства должна ориентировочно снизиться процентов на 30%, даже с учетом ускорения работ», — подчеркивал Олег Чиркунов, инспектируя



Строительству дорог глава региона Олег Чиркунов уделяет особое внимание. ФОТО АНАТОЛИЯ ЗЕРНИНА

ход строительства крупнейших дорожных объектов региона.

Кроме чисто финансовых предпосылок, краевые власти преследуют и другую цель — это поддержка за счет госзаказов строительной отрасли, которая тяжело переживает неблагоприятные экономические условия. Участники рынка соглашались, что без подобной дорожной «активности» им бы пришлось не просто. «Стройки могут прекратиться, а строительство, содержание дорог — это стабильный денежный поток», — признаются дорожники.

## Федеральный подряд

Получить отличный шанс побороться за государственное финансирование пермские дорожники смогут уже в ближайшее время. В этом году должно завершиться проектирование одного из самых масштабных дорожных проектов в Пермском крае за последние годы — рекон-

струкции трассы Пермь-Кунгур длиной 71 км, которая будет вестись за счет федеральных средств.

Дорогу предполагается отремонтировать к осени 2012 года. Суть работ будет состоять в расширении трассы до четырех и шести полос. Сейчас началась разработка проектной документации первого участка трассы длиной 20 км до Бершети. Конкурс на проведение этих работ прошлой осенью выиграла воронежская компания ООО «Центр Дорпроект». Проект первого участка дороги на Кунгур должен быть готов в сентябре этого года.

Первоначально федеральные власти планировали реконструкцию трассы лишь до Бершети в срок до 2013 года. Однако после визита в прошлом году в Пермский край руководителя Росавтодора Олега Белозерова властям региона удалось достичь договоренности с федеральными чиновниками о том, что магистраль бу-

дет отремонтирована вплоть до Кунгура и в более сжатые сроки — к осени 2012 года. Стоимость этого проекта была оценена в 25-30 млрд руб. Для ускорения реконструкции Олег Чиркунов предложил разбить трассу на шесть-восемь участков и расторгнуть их между несколькими компаниями, что, по его мнению, должно позволить вести работы одновременно по всей длине дороги.

Впрочем, в пермском филиале федерального управления автомобильных дорог «Урал» поясняют, что на состоявшемся в прошлом году конкурсе было разыграно проектирование лишь одного лота — участка длиной 20 км. Тем не менее, уже проектируемый дорожный подряд оценивается в несколько миллиардов рублей. Таким образом, этот подряд станет крупнейшим в регионе за последние годы.

В краевой администрации рекон-

струкция дороги Пермь-Кунгур на-зывают «принципиально важным для себя проектом». «На федеральные деньги можно построить заново дорогу, которая является сейчас самой опасной в крае», — говорят собеседники в правительстве.

Пермские дорожники полагают, что за право вести работы на кунгурской дороге развернется серьезная борьба. Гендиректор КТ «Пермская ДПМК» Михаил Трухин ранее сообщил, что его компания намерена включиться в розыгрыш лотов. «Объект очень интересный. Но лучше бы, если на каждом участке работал свой подрядчик. Зачем драться?» — отмечает господин Трухин. В то же время он заметил, что поскольку конкурсы на право реконструкции дороги будут проходить в Екатеринбурге (их проведет управление «Урал»), то в них обязательно включатся местные компании, а также тюменцы и, не исключено — москвичи.

Гендиректор одной из крупнейших в регионе дорожных компаний ОАО «Пермдорстрой» Сергей Пантелеев также рассчитывает, что компания сможет претендовать на максимальное количество лотов. «Если финансирование будет вестись, то в год должно выделяться около 5 млрд руб. Наверняка в конкурсе будут участвовать только крупные федеральные игроки — из Екатеринбург, Тюмени, те, кто имеет опыт работы с Росавтодором», — рассуждает господин Пантелеев. В качестве примера иногороднего игрока он привел группу компаний «Аэропортдорстрой», у которой уже был опыт работы в Пермском крае — они обслуживали дорогу в Суксуне.

## Кредиты — в асфальт

Между тем, подобный подход к организации строительства дорог является далеко не единственным. Сейчас чиновники разрабатывают и другие варианты по привлечению дополнительных средств в дорожную отрасль. Во многом это происходит из-за того, что краевое правительство с начала года начало пересматривать статьи расходов на дорожное строительство. И это не удивительно — в условиях кризиса в приоритет выйдут траты на социальные нужды и борьба с безработицей.

Как сообщила вице-премьер Елена Зырянова (после инспектирования строительства участка дороги

Пермь-Березники на обходе Полазны, состоявшиеся в феврале), дефицит между региональной инвестпрограммой строительства дорог и краевым бюджетом на трехлетний период составляет около 10 млрд руб. В пике такой ситуации в правительстве была создана специальная рабочая группа, которой, по словам госпожи Зыряновой, поручено «отработать механизмы и источники привлечения дополнительных средств».

В правительстве поясняют, что речь идет о привлечении кредита. Как объясняют власти, ситуация на дорожном рынке такова, что крупные объекты сейчас можно построить за меньшие деньги. Поэтому губернатор Олег Чиркунов распорядился, чтобы правительство рассмотрело возможность построить ключевые трассы в кратчайшие сроки. Схема будет выглядеть следующим образом: само правительство не станет занимать деньги, а выступит лишь поручителем. Кредитоваться будет подрядчик, а правительство во время выполнения работ должно аккумулировать средства, которые после сдачи объекта пойдут на погашение кредита. Стоит отметить, что к привлечению заемных средств региональные власти с тех пор, как стал приниматься профицитный бюджет, не прибегали.

По мнению участников рынка, такая схема не смутит дорожников. Сергей Пантелеев отмечает, что схожая форма финансирования используется во всем мире, и пермские чиновники в данном случае «не изобретают велосипед». Господин Пантелеев вспомнил, что региональные власти уже применяли эту схему, когда около десяти лет назад строилась дорога на Полазну. Ранее топ-менеджер «Пермдорстрой» говорил, что его компания намерена бороться за подряды на переходе Стахановская — Ива и готова брать кредиты. Начальник пермского филиала «Мостоотряд №123» Челябинского ЗАО «Уралмостострой» Юрий Истягин называет разрабатываемую властями технологию «вполне хорошей». «Мы будем выходить на все объекты. Кредит, наверное, смогут взять очень крупные компании, хотя и игроков на местном рынке осталось немного. Может быть, таким образом будут «выдавливаться» оставшиеся», — считает господин Истягин. ДМИТРИЙ АСТАХОВ

## ВИДЕТЬ ПЕРСПЕКТИВУ

Кризис — не лучшее время для бизнеса, но вполне подходящее для того, чтобы строить планы на будущее. Чтобы создать современный город, нужно менять приоритеты в развитии отрасли, считает начальник мостоотряда 123 ЗАО «Уралмостострой» Юрий Истягин.



## ПОСЛЕДСТВИЯ КРИЗИСА

— Мировой финансовый кризис и последовавший спад во многих отраслях экономики как сказались на мостостроении?

— Кризис застал мостоотряд в хорошей форме. У нас были заключены госконтракты до конца 2009 года по основным объектам — второму участку обхода Полазны (магистраль Север-Юг) и мостовому переходу Стахановская-Чкалова на участке Старцева-Ива.

Единственное, с чем мы столкнулись в конце прошлого года — это подписание дополнительных соглашений на 2009 год. В связи со снижением стоимости стройматериалов, произошло общее снижение сметной стоимости на 15% и более.

Удешевление материалов дало повод подрядчикам корректировать суммы подрядов. Взаимоотношения с «Пермдорстроем» по оплате работ на обходе Полазны нам удалось урегулировать. Таким образом, мы остались на том же уровне объемов, но, к сожалению, за меньшие деньги. Но ведь очевидно — нельзя получать сверхприбыли в стране, которая находится в кризисе. Сейчас мы работаем с минимальной рентабельностью с целью сохранить коллектив. Но об итогах рано говорить, сезон только начался.

— Как вам идея краевых властей о том, чтобы строить дороги в кредит? Реально ли применить эту схему в мостостроении?

— Я считаю, что эта схема очень надежна. Это стабильное финансирование, ведь банковский кредит будет ежемесячно пополнять бюджет организации — не произойдет удорожания, отклонений от сметы. Господдержка мотивирует подрядчика не отставать от сроков и инициативно решать вопросы.

Кроме этого, такая схема предусматривает обеспечение гарантийных обязательств. Банковский процент выплачивается государством подрядчику, а подрядчик возвращает его банку в течение определенного времени с момента сдачи объекта. И на этот срок (в развитых европейских странах) заключается договор содержания и гарантийных обязательств. Получается, что строить некачественно невыгодно, поскольку это несет затраты на исправление, которые ложатся опять же на подрядчика. Сейчас мы анализируем возможности нашего участия в этой схеме.

— Основным объектом для вас сейчас является автодорога Старцева-Ива?

— Этот объект претерпел существенные изменения. Там было запланировано два моста: предполагалось снести рынок в микрорайоне Садовый и построить большой мост в створе улицы Уинской. Но в связи со сложной экономической ситуацией, отсутствием средств в бюджете Пермского края на 2009 год и плановый период (2010-2011 годы), краевые власти приняли решение выделить мост через Иву отдельным этапом реализации проекта строительства магистрали Стахановская-Ива с отложенным сроком финансирования. С большой долей вероятности можно предположить, что реализовать проект полностью удастся нескоро. Нет ничего более постоянного, чем временное.

## ДОРОГИ СТРОИМ, МОСТЫ — В ЗАПАСЕ

— Но ведь довольно трудно ответить на вопрос, что первично — мосты или дороги?

— Строительство мостов — это технически более сложная задача. И более длительная.

Грубо говоря, дорога строится год, а искусственные сооружения — два, три и даже четыре года, в зависимости от сложности. Это связано с трудоемкостью и инженерной сложностью работ.

Пока мы строим мост, дорогу успеют подвести. Поэтому надо сначала планировать и проектировать искусственные сооружения, а потом — строить дороги. А у нас здесь происходит разрыв: сначала строим дороги, а потом кажется — вроде можно ездить и так. Вот мы построили мост через Егосиху, там называемую третью дамбу, и... он уперся в гору. Сейчас его объезжают по временной схеме. Несколько лет назад «Космос» построил туннель с выездом на улицу Васильева. Там был запланирован мост на полное развитие — через лог, в микрорайоне Крохалева. Его тоже отложили, поехали временно по Васильева. Так и ездим. Сейчас строится дорога с Восточного обхода в сторону моста через Чусовую. Отличная автодорога в четыре полосы уперется в реку, потому что нужен мост через реку. Возникает вопрос: почему дороги строятся, а мосты от-

кладываются? Получается, что мы экономим на искусственных сооружениях, а в результате упираемся в проблемы — сужение дороги, пробки, туники. И всегда движемся по временной схеме...

Привычка экономить на проектировании появилась в Перми лет десять назад. А в середине 2000-х годов, когда появились деньги и возможность начать строительство, оказалось, что проектов нет. В то время как единственный способ хоть как-то разгрузить город, увеличить его пропускную способность — это многоуровневые развязки, непрерывное движение без светофоров. Это тем более странно, ведь современные искусственные сооружения сопоставимы со стоимостью дорог.

Мостоотряд 123 всегда занимал лидирующие позиции на Урале — мы строили больше, чем Екатеринбург, Челябинск, Тюмень, Курган. Нам периодически говорят, что мы монополизируем рынок. Но на самом деле, нам одним работы в Прикамье недостаточно — мощности мостоотряда 123 обычно загружены на 60-70%. А двум организациям ну просто делать нечего. Мы, не имея объемов, тоже «проедаем», но все еще остаемся лидерами.

— Вы принимаете участие в рабочей группе, которая занимается разработкой транспортной модели Перми?

— Да, нас привлекают как экспертов.

## СОХРАНИТЬ КАДРЫ

— Как решаете проблему с незагруженностью мощностей?

— Развиваем тему дорожных ремонтов, активно участвуем в тендерах. На рынке ремонтов наша доля сейчас около 45%. Но в нашем обороте ремонты составляют менее пяти процентов. Сейчас мостоотряд загружен на 60%, а к осени эта цифра снизится до 20%. Что будем делать в октябре 2009 года, когда основные объекты сдадим, четкого понимания нет. В конце года мы сдаем обход Полазны и участок Восточного обхода. И у нас остается только Старцева-Ива, но и этот объект будет на 65-70% построен к осени. Надеемся, что какие-то объекты, включенные в краевую инвестиционную программу, будут разыграны в этом году.

## — Придется пойти на сокращение штатов?

— Мы не можем себе позволить потерять специалистов. Строительство мостов — очень сложная работа, и обучение — длительный и непрерывный процесс. Человек, пришедший к нам без профессии, получает должность транспортного рабочего второго разряда. Чтобы дорасти до пятого разряда, ему потребуется не меньше 8-10 лет. У нас работают династиями, ремесло передается «по наследству». Если взять и уволить всех сотрудников, на восстанов-

ление производственного коллектива уйдут годы. Просто набрать людей «с улицы» и отправить их строить мосты — невозможно.

Мы можем строить мосты любой степени сложности — подвесные, арочные, вантовые и прочие. Владеем самыми последними технологиями по сварке металла, навдвижке, бетонным работам. Сейчас работаем с нанотехнологиями. Если бетон имеет марку 500, то бетон, изготовленный по нанотехнологиям, — 1400. Это уже материал с другими свойствами, его можно считать композитным. Если пролеты из обычного бетона можно строить не более 33 метров, то из нанобетона — до 1,5 тыс. км.

Чтобы не потерять людей, мы сейчас тесно работаем с администрацией Дзержинского района по загрузке высвобождающейся у нас рабочей силы на общественных работах в рамках федерального финансирования. Мы вынуждены идти на это, чтобы сохранить специалистов. Сейчас мощности мостоотряда загружены на 60%, а к осени ожидаем, она снизится до 20%. Мы будем вынуждены увольнять людей, отправлять в отпуск без содержания. А ведь одно наше рабочее место дает экономике региона еще шесть рабочих мест — субподряд, поставщики в основном — это местные компании. Строительство инфраструктуры всегда являлось базовой основой экономики.

