

ИЗ ПЕРВЫХ УСТ



«Мостобуд» вытягивает госзаказы за счет своих средств. Правительство, подставь плечо!

Если мостостроители не будут услышаны и не будет запущен процесс финансирования, с 1 июня строительство всех мостов в Украине будет остановлено.

— Владимир Степанович, это ультиматум? — задаю вопрос председателю наблюдательного совета акционерного общества «Мостобуд» Владимиру Продивусу, от которого и узнал эту новость.

— Мы политикой не занимаемся, и никаких ультиматумов не выдвигаем. Просто отрасль доводит до черты вымирания. Это при том, что украинские мостостроители — общепризнанные лидеры в СНГ.

Посмотрите, что получается в мостостроительной отрасли? «Мостобуд» одновременно строит два крупнейших объекта — Подольский мостовой переход через Днепр в Киеве и автотранспортную магистраль через Днепр в Запорожье. Подобного не знала история Украины! Казалось бы, вся страна должна помогать. А мы... кредитруем государственные стратегические объекты. Бюджет должен нам более 200 миллионов гривен. И... кормит обещаниями.

В прошлом месяце все информационные агентства сообщили, что правительство пообещало выделить средства на запорожскую стройку: в апреле — 60 миллионов гривен и в мае — еще 40 миллионов. Этого крайне мало, но где они? А ведь у нас тысячи работников. Мы не можем выплатить им зарплату. У нас поставщики. У нас зарубежные партнеры. Мы всем должны. Как работать и кому верить, если правительство не держит слово? По некоторым работам «Укравтодор» не рассчитывается с нами уже два года. Скажу больше: необходимый для строительства мостов бюджет урезан процентов на 90. Он и так обеспечивает лишь самый минимум, но и эти деньги где-то зависают. Мы просим: если вы правительство — проконтролируйте, чтобы деньги доходили вовремя. Хотя бы те, которые уже запланированы.

— Такая ситуация только в «Мостобуде»?

— Я говорю о проблемах всех мостовиков. Вся корпорация остановит работы, потому что мы не можем больше за счет собственных средств вытягивать госзаказы. Давайте не забывать, что отечественная мостостроительная корпорация — это более 15 тысяч работников высочайшей квалификации. Своими неплатежами государство оставляет их семьи без куска хлеба. Мы потеряем этих людей — вот, что страшно.

— В каком смысле?

— В самом прямом. Придут те же турки, придет кто угодно и будут нанимать наших специалистов. Только уже под другим соусом. Как дешевую рабсилу. Деньги будут выкачивать из Украины.

— Все так запущено и безвыходно?



Владимир Продивус

— Запущено, но не безвыходно. Еще есть возможность сохранить мощнейшую в мире мостостроительную отрасль. Во-первых, рассчитывать с нами по долгам. Хотя бы вернуть те деньги, которые государство должно по зарплате, а мостовики — партнерам.

Во-вторых, дать нам право самим привлекать деньги. Мы найдем финансовые инструменты привлечения ресурсов, коль у власти не получается (а ведь только на строительство двух уже названных мостовых сооружений нужны миллиарды). Но необходимы гарантии возврата этих средств, включая проценты по кредитам. А они, кстати, выросли вдвое. И, наконец, то, что может выделить правительство — пусть хотя бы это сделает. Я понимаю так: если принято решение Кабмином — через два дня средства должны быть у генпродюжника, а не зависать месяцами в разных казначействах и у заказчиков. Строители за уши тянут страну из кризиса, но нам нужна поддержка государства.

— Почему именно строители?

— Металл мы берем в Украине, другие стройматериалы — тоже. Только для металлоконструкций ежегодно заказываем 40—50 тысяч тонн металла. До 100 тысяч тонн металла ежегодно берем на арматуру и т.п. Представьте, сколько металла отечественного производителя мы потребляем на внутреннем рынке! Аналогично — и по другим стройматериалам. Что это значит? А то, что деньги не уходят за рубеж, обращаются



День работы этой итальянской буровой установки обходится «Мостобуду» более 20 тыс. грн.

внутри страны. Когда мы, наши смежники, выплачиваем людям зарплату — от нее идут отчисления в пенсионный фонд, бюджет. В конце концов, люди пошли в магазины, купили продукты, одежду, другие товары — и деньги возвратились в экономику, крутятся в ней. Вот где выход из кризиса! Мостостроение — огромная консолидирующая отрасль, на ко-

торую завязана масса производств. Мы согласны на любые формы контроля, но дайте работать и зарабатывать.

— Но мостостроители вынуждены уходить за границу...

— А куда нам деваться? Уже давно пора прекратить относиться к мостостроению как к вспомогательной отрасли. Пусть дорожники не обижаются, но поврежден-

ный участок дороги все же можно объехать. А разрушенный мост? Или если моста вовсе нет? Вот почему я говорю, что строительство мостов должно быть «забито» в бюджет отдельной строкой. Мы же не можем отправлять людей на полгода-год в неоплачиваемые отпуска. Уже хотя бы потому, что растеряем их. А подготовка каждого мостовика обходится очень дорого и занимает до 10 лет.

— Владимир Степанович, ваш рецепт выхода из кризиса...

— Прогнозируемость. Мы должны знать: выделенные средства до нас дойдут немедленно и в полном объеме. Тогда мы сможем честно разговаривать с работниками, а не кормить их «завтраками». Тогда мы будем прогнозируемыми партнерами, а это в бизнесе чрезвычайно важно. Ведь поймите, получить металлоконструкцию — это не пачку сигарет купить. Надо за полгода внести предоплату. Потому что завод металлоконструкций, в свою очередь, должен сделать проект, заказать соответствующий металл... Одним словом, каждый мост — это клубок и социально-бытовых проблем. Пробки на дорогах сами по себе не рассосутся.

— И все же, если...

— Даже думать об этом не хочу. Отечественные мостостроители славятся за рубежом, нас приглашают, и мы вынуждены будем уйти в закордонные регионы. Но проблемы в стране только обострятся. Потому что содержать остановленное строительство стоит чуть ли ни столько же, сколько строить.

...А когда по Запорожью обещают 60 миллионов, из которых (парадокс!) 80 миллионов должны «Мостобуду»... Как продолжать стройку?

Интервью взял Виктор КОРОБКОВ, журналист (специально для «ВЕДОМОСТЕЙ»)



Если Кабмин подставит плечо «Мостобуду», в Киеве и Запорожье появятся современные новые мосты

КСТАТИ ▶

...А КРАН «ЗАГОРАЕТ» НА ТАМОЖНЕ

ЕЖЕГОДНО «Мостобуд» тратит большие средства на приобретение новой техники. Единица такой техники стоит от нескольких сотен тысяч до нескольких миллионов евро. Например, за последние полтора года приобретены четыре итальянские буровые установки фирмы Soilmes (одну из которых вы видите на снимке) и две немецкие — Bauer. Стоимость только этих приобретений превышает 12 миллионов евро. Деньги буровой установки Soilmes обходится свыше 20 тысяч гривен.

Специально для запорожской стройки в прошлом году был закуплен уникальный башенный кран Terex Comedile, грузоподъемностью 16 тонн и высотой подъема груза более 150 метров. Это уникальное оборудование, аналога которого в Украине нет. Кран сам себя наращивает, сам себя снимает, крепит. В общем, какая-то фантастика. Без подобного крана строительство автомагистрали в Запорожье очень проблематично.

Только в управлении механизации «Мостобуда» более 130 единиц специализирован-

ной строительной техники. Это примерно столько же, сколько во всех строительных организациях отрасли.

...Уже месяц на таможне «загорает» уникальный автомобильный кран грузоподъемностью 300 тонн. «Мостобуд» не может его растаможить. Денег нет. В соответствии с графиком строительства, кран уже должен работать и приносить пользу. Подобных в Украине тоже нет. Сам кран стоит почти четыре миллиона евро. Чтобы он сегодня работал, деньги надо было заплатить еще год назад. Вот в чем парадокс!