

Финансовое затишье на "стройке нового века"

Объем работ на строительстве нового моста через Ангару продолжает сокращаться, словно шагреновая кожа. Запланированные суммы на объект не поступают. Как сообщили в дирекции по строительству мостового перехода, не поступают из-за отсутствия прогнозируемых доходов в территориальном дорожном фонде в текущем году.

Руководству строительного консорциума ничего не остается, как приостановить работы на новостройке и отправить на два месяца в отпуск без содержания три сотни опытейших специалистов. Отправить, не рассчитавшись по зарплате за сентябрь и октябрь. А есть еще поставщики, которые ждут - не дождутся денег за материалы и оборудование.

Отказ депутатов Госдумы выделить в 2005 году средства на строительство нашего моста оставил область один на один с непростой проблемой. Ситуация обострилась в связи с исчезновением целевого дорожного фонда, изменениями в налогообложении, перекладыванием сбора акцизов с производителей на продавцов ГСМ. И, конечно же, с продолжающейся инфляцией.

Первоначально в 2001 году стоимость строительства мостового перехода определялась в 6 млрд. рублей, через три года эта сумма возросла уже до 7 миллиардов. И хотя большая часть объемов строительно-монтажных работ по мосту уже позади, оставшиеся работы при нынешнем уровне цен потянут еще как минимум на 1,8 млрд. руб. Это не считая подходов и развязок, за которые по-настоящему так и не брались. При таком отношении стоимость их с нынешних 1,8 млрд. руб. через три-четыре года может подпрыгнуть до 4-5 млрд. руб. И удивляться тут нечему: если год назад тонна арматуры стоила 8 тыс.рублей, то сегодня - уже 18. Дорожают также бензин, мазут и т.д.

Из-за отсутствия цемента мостостроители не могут завершить бетонирование трех необходимых для завершения фундаментного цикла буронабивных столбов на опоре N12, оплатить зимние технологические укрытия для производства работ по навесному бетонированию "птичек", рассчитаться с речниками за аренду судов... Больше того, подрядчик вынужден приостановить покупку заказанной французской фирме "VSL" третьей пары агрегатов для навесного бетонирования, что, несомненно, ускорило бы работы по сооружению русловых пролетов в 2005 - 2007 годах.

В тайне мостостроители рассчитывают на изменение ситуации в 2005 году. Но случится ли это? Сколько закладывается в бюджет области на сооружение моста, пока никто не знает.

- Если, к примеру, сумма останется прежней, то есть в пределах нынешних 400 млн.рублей, каким образом будут спланированы работы? - спрашиваю у главного инженера по строительству мостового перехода Сергея Козынкина.

- После расчета с подрядчиками за выполненные объемы нынешнего года в нашем распоряжении останется в пределах 200 млн. руб., - говорит Сергей Григорьевич. - Таких средств хватит лишь на сооружение двух опор и одного руслового пролета ("птички").

Это при том, что подрядчикам предстоит возвести еще три русловых опоры и восемь 105-метровых пролетных строений. При таких темпах на ввод мостового перехода в 2007 году рассчитывать не приходится.

Нет нужды доказывать нашим читателям пагубность такой отсрочки. Иркутяне ежедневно видят, что творится на улицах в часы пик. А представляете, что нас ждет с пуском дороги Чита - Хабаровск? Спасти может только новый мост. Его ввод позволит перераспределить потоки с плотины ГЭС и старого моста; произвести капитальный ремонт старого моста, которому уже 70 лет; улучшить экологическую обстановку в городе. По новому мосту пойдет троллейбус, на нем будет шестирядное автомобильное движение. Специалисты подсчитали, что народно-хозяйственный эффект от нового моста составит в пределах 300 млн. руб. в год. Это и экономия времени работающих в центральных районах, и сокращение перепробега транспорта (на 10-13 км), и экономия ГСМ, и сокращение дорожно-транспортных происшествий...

Сбой в строительстве несет и экономические, и социальные потери. Особенно это отразится на семьях работающих на мосту и отправленных в длительные отпуска специалистов. Это расхолаживает людей, они теряют ритм, приобретенные навыки и веру во власть, которая не в состоянии обеспечить им даже запланированную часть работ. 404 млн. рублей были утверждены всеми ветвями власти, а теперь не могут их обеспечить. Не собрали необходимые налоги? Кто не собрал? Почему? Это плановая стройка, а не частный инвестор, который взял и прогорел. В результате остановлен отлаженный строительный конвейер, простаивает современная техника, не у дел остались высокопрофессиональные кадры, на приколе - эффективнейшие современные опалубки, американские и германские бетононасосы для подачи бетона на большую длину и высоту, без которых не может быть качественного бетонирования.

Неспособность бюджета вести стройку в заданном режиме требует серьезных корректировок финансового обеспечения. И прежде всего в высоких инстанциях. Надо работать с правительством и Государственной Думой. Добиться, чтобы федеральная составляющая, официально узаконенная постановлением правительства Российской Федерации в 1999 году, присутствовала в нашей стройке.

Пора, наверное, заканчивать и поднадоевшие разговоры о привлечении заемных средств. Сколько было радужных надежд на иностранные банки? Вспомним обувную фабрику в Топкинском микрорайоне, лесоперерабатывающие заводы, нефтяные и газовые производства... Где все это? Может, хватит уповать на "забугорные" финансовые институты, а привлечь свои, российские, банки? Пока не поздно, надо выработать единую направленность, единый подход к решению проблемы и повести разумную, понятную и прогнозируемую политику. Иначе не скоро удастся прокатиться по новому красавцу-мосту.

P.S. Из дирекции по строительству моста пришло сообщение: административным комитетом при губернаторе принято решение о частичном погашении задолженности мостостроителям за выполненные работы. Речь идет о максимально возможной сумме - 40 млн. руб. В первые дни декабря было перечислено платежей на сумму 24 млн. рублей.

Автор: Александр Антоненко
☎ 298

© Восточно-Сибирская правда ИРКУТСК , РОССИЯ

👁 2465 07.12.2004, 13:09

URL: <https://babr24.com/?ADE=18150> Bytes: 5910 / 5910 [Версия для печати](#)

👍 [Порекомендовать текст](#)

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](https://t.me/bur24_link_bot)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/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](#)