

## Большая "дорожная" ловушка для президента



[Агія Загребельська засновниця "Ліга антитрасту"](#)

22 червня, 2020

*Делать предвыборную ставку на пронизанную злоупотреблениями отрасль - чрезвычайный риск*

**Наприкінці минулого року в Україні стартувала так звана «Програма Велике будівництво».**

**Так звана, бо вона жодним чином не оформлена офіційно та фактично існує лише в публічних висловлюваннях чиновників, презентаціях, відеороликах і постах "Укравтодору".**

В рамках цієї програми президент В.Зеленський пообіцяв українцям серед іншого **збудувати 2020 року 4000 км доріг**.

На фінансування програми виділяються чималі кошти. За очікуваннями, розмір "дорожнього" бюджету перевищить 100 млрд грн, і до нього буде включено в тому числі частину коштів, отриманих від "Газпрому" та з антикоронавірусного фонду. Крім цього, "дорожній" бюджет частково юридично, частково "понятійно" захищений від зменшення фінансування, на відміну від інших, навіть медичних, програм.

2018 року тодішній президент П.Порошенко у виборчій кампанії зробив ставку на "Армію. Мову. Віру". І якщо "мова" та "віра" здебільшого, принаймні у мене, не викликали запитань, то ставка на "армію" була занадто ризикованим кроком. Що в подальшому підтвердилося, в тому числі скандальним розслідуванням «Bihus.info».

На місцевих виборах 2020 року, судячи з усього, діючий президент В.Зеленський вирішив зробити одну із найбільших ставок на "Велике

будівництво", яка є не менш ризикованою, ніж ставка П.Порошенко на "армію". І от чому.

## 1. Корупція та старі схеми в дорожньому будівництві нікуди не зникли.

Робити передвиборну ставку на просякнуту зловживаннями галузь - великий ризик. Адже навіть якщо сам президент не бере з дорожнього будівництва відкати, у що я охоче повірю, то "почет" не викликає навіть 1% подібної довіри. Численні журналістські розслідування, викривальні матеріали, зв'язки між членами президентської команди та гравцями дорожньої галузі, дороговартісні закупівлі асфальту та щебеню, звернення працівників автодору до правоохоронних органів і президента щодо корупції в галузі та інше є яскравим свідченням того, що за пів року дива не сталося, і корупції в дорожньому будівництві не подолано.

Узагалі говорити про можливість подолання корупції на дорожніх тендерах за пів року чи навіть рік - трохи наївно. І абсолютно недосяжною така мета стає, коли особи, яким ввірений дорожній бюджет, проводять непослідовну та маніпулятивну політику, приймають непрофесійні, а іноді навіть емоційні рішення та спираються на досвід тих, кого ще вчора звинувачували у розкраданні дорожніх коштів.

Враховуючи проведення паралелей симпатиками "Великого будівництва" з аналогічною програмою в США, що була започаткована президентом Гувером, а потім продовжена Рузвельтом та Ейзенхауером, нагадаю трохи історію.

*Під час так званого Великого будівництва в США аналог нашого "Укравтодору" очолювали люди, яких називали легендою або епохою галузі.*

*Спочатку це був Логан Пейдж, а після його смерті від серцевого нападу після робочої наради на його місце прийшов Томас Х.Макдональд, який до цього працював головним інженером Комісії автомобільних доріг і тісно співпрацював з Пейджем. Ці люди не тільки жили дорожньою галуззю та мали значний досвід й авторитет у цій сфері, а ще й мали бездоганну репутацію: за час їх роботи не залишилося жодних згадок у відкритих джерелах щодо будь-яких звинувачень у корупції чи політичних зв'язках з окремими представниками партії. 1983 року у "Вашингтонських новинах" Джон Т.Флінн написав: "Підприємство (аналог нашого "Укравтодору". - А.З.) повинно підпорядковуватися найбільшій, найздібнішій, найсильнішій людині, яку тільки міг знайти президент, чия здатність протистояти політичній і діловій корупції відома".*

## 2. Картелізація галузі унеможлиблює подолання корупції

Усім відомо та ні для кого не є таємницею, що **більш як 80% тендерів, оголошених цього року в системі "Укравтодору" за новими правилами, було розіграно між шістьма компаніями - лідерами ринку, які входять до однієї професійної асоціації.**

Компанії або взагалі не конкурують між собою на тендерах, або знижують вартість під час аукціону на мізерні 1–5%. Крім того, між компаніями є сталі господарські відносини, вони наймають одна одну на субпідряд. Іноді навіть можемо спостерігати відкриття однією компанією своєї пропозиції на користь іншої або ознаки, що можуть свідчити про спільну підготовку пропозицій на тендер. Під час розмов із представниками галузі відсутність конкуренції між лідерами позиціонується як необхідна складова виконання планів з будівництва значної кількості кілометрів за короткий термін.

Паралельно із цим "Укравтодор" почав застосовувати так звану **«типову тендерну документацію»**, яка не дає можливості іншим компаніям пробитися на тендери та позмагатися з лідерами.

**Отже, ми бачимо не тільки явні ознаки присутності картелю, учасники якого заздалегідь розподіляють між собою дороги, тендери та перемоги. А й закриття (консервацію) ринку під такий картель, що убезпечує картелістів від конкурентів ззовні.**

*За звітом [Світового банку](#), присутність картелю на ринках дорожнього будівництва підвищує вартість ремонту кілометра дороги на 40%. У цьому ж звіті Світовий банк стверджує, що картелізація сприяє корупції. Адже тільки відсутність конкуренції дає можливість завищити вартість так, щоб вистачило на відкат чиновникам. А враховуючи те, що відкати зазвичай розраховуються у відсотковому відношенні від вартості контракту, то чиновники мають мотивацію дозволяти картелістам дедалі більше і більше завищувати вартість, бо від неї прямо залежить рівень їх корупційних доходів.*

Додамо сюди ще той факт, що **лідерами є ті компанії, які за останні більш як п'ять років освоювали найбільші суми бюджетних коштів на дорожньому будівництві за процедурами, які здійснювалися, як каже нова влада, "корумпованими папередніками".** Тож очікувати на те, що корупція в дорожній галузі вже подолана, однозначно не варто.

***Відмова влади здійснювати перевірки за повідомленнями про корупційні оборудки на дорожньому будівництві знищує будь-які шанси на подолання корупції.***

В останні місяці будь-які повідомлення у ЗМІ чи офіційні звернення про корупційні оборудки в галузі ігноруються. Президент пішов шляхом надання безумовного карт-бланшу "Укравтодору" та підрядникам-фаворитам. Схоже, що готовність заплющити очі на зловживання є свідомою та сприймається як втрати, яких неможливо уникнути при великому і швидкому будівництві. "Крадуть, але ж будують".

*Повернуся знову до Великого будівництва у США. Вони так само, як і ми, під час дії програми зіткнулися з картелями та корупцією. І на певному етапі навіть порушувалося питання про зупинення програми задля унеможливлення подальших бюджетних і репутаційних втрат. Однак влада та американський автодор проявили жорсткість і принциповість, яка заслуговує на повагу. За три роки було викрито десятки картелів у різних штатах, більш як 40 осіб отримали реальні строки ув'язнення, сотні мільйонів штрафів і збитків було стягнуто у дохід державного бюджету. В парламенті на постійній основі функціонувала слідча комісія, що забезпечувала парламентський нагляд і контроль за боротьбою з корупцією на дорожніх тендерах. Були створені "летючі групи" з представників правоохоронних органів, конкурентного відомства та контролюючих органів, які займалися тільки розслідуванням порушень на дорожніх тендерах і демонстрували приголомшливі результати.*

Саме така реакція держави на повідомлення про корупцію та картелі врятувала Велике будівництво в США та внесла його в історію як один із найуспішніших світових проєктів. І відсутність такої реакції в Україні не дозволить нам повторити успіхи Америки та перетворить нашу програму на невдалу карикатуру відомого шедедру.

До гарантованого найбільшого за останні роки тендерного розпилу ціною в 100 млрд грн можна ще додати й інші маніпуляції, що підвісили над президентом серйозну загрозу "викривального землетрусу".

**Обіцяне створення десятків тисяч робочих місць завдяки "Великому будівництву" як інструмент виходу з коронакризи - також фейк.**

У дорожніх кошторисах на заробітні плати виділяється в основному до 5% коштів і близько 50% спрямовується за кордон на закупівлю матеріалів і техніки. Є величезна кількість ринків, вливання коштів у

які забезпечить набагато більший відсоток залишених в Україні коштів і зайнятості населення.

*А згадування Великого будівництва в США як ліків від Великої депресії через створення робочих місць - смішний приклад, бо кількість задіяних на дорожніх роботах працівників тоді була в десятки разів більшою, ніж сьогодні, враховуючи здобутки прогресу та автоматизацію процесів. Левова частка матеріалів у США також була вітчизняного виробництва. Та й самі витрачені на будівництво кошти поверталися до бюджету через запровадження платних доріг.*

Суттєво перебільшений і вплив Великого будівництва на виборців. Адже останні здебільшого рухаються дорогами в містах і селах, і лише незначний відсоток постійно користується міжміськими та міжобласними трасами. Стан місцевих українських доріг настільки жалюгідний, що розповіді президента з екранів телевізора про "Велике будівництво" можуть сприйматися українцями як цинічне знуцання.

І наостанок. Я дуже сумніваюся, що хоча б половину з обіцяних 4000 км буде побудовано. Адже лідери набралися підрядів більше, ніж вони фізично можуть за рік виконати. Їм доведеться йти до тих самих конкурентів, яких з допомогою нової документації "Укравтодору" було викинуто з тендерів, і пропонувати їм субпідряд. Але, враховуючи, м'яко кажучи, напружені відносини в галузі, навряд чи така співпраця буде успішною. Тим більше що наприкінці року субпідрядна картина, за якою 90% робіт за тендером виконуватимуться субпідрядниками за суттєво нижчою ціною, ніж лідери виграли тендер, додасть корупційних відтінків і ще більше девальвує довіру до програми.

У сучасному світі події розвиваються дуже швидко, однак люди не схильні довго пам'ятати обіцянки. Отже, президент ще може встигнути, не очікуючи появи у найвідповідальніший момент антикорупційного "землетрусу", врахувати та виправити помилки, позбутися радників, що тягнуть його в пастку, і за прикладом тих же США за свою каденцію побудувати багато кілометрів без відкатів і червоних стрічок. І це буде оцінено людьми на виборчих дільницях, але не 2020-го, а 2024 року.