

## Под омофором Зеленского с Шефиром

22 декабря, 2020



- [Юрий Николов](#)

Трусливость прокуроров и окружения замглавы офиса президента Андрея **Смирнова** защищает от проблем с Национальным антикоррупционным бюро Украины подрядчиков Укравтодора, находящихся под омофором Владимира **Зеленского** и Сергея **Шефира**.

После избрания Владимира Зеленского президентом Украины основной «расходной отраслью» госбюджета стал ремонт дорог.

Из-за дискриминационных требований Государственного агентства автомобильных дорог Украины (Укравтодора) и практики укрупнения тендеров до миллиардных сумм сформировался картель из шести фирм:

- 1) «Автомагістраль-Південь»,
- 2) «Онур»,
- 3) «Ростдорстрой»,
- 4) «Автострада»,
- 5) «Техно-Буд-Центр»,
- 6) «Альтком»,

объединившихся осенью 2019 года в **Национальную дорожную ассоциацию Украины**.

**Эти фирмы поделили между собой 67% всех подрядов Укравтодора на ремонт и строительство дорог.**

Летом в коллаборации с ними начала выигрывать тендеры фирма «ПБС» из окружения Игоря **Коломойского**, у которого сейчас 9% дорожного пирога.

**Пока что *Антимонопольный комитет Украины* официально отказывается расследовать деятельность картеля и действия Укравтодора, которые привели к его созданию.**

Хотя мировая история доказывает, что создание картелей в дорожной отрасли вызывает повышение до 30–40% цен на ремонт дорог за счет стоимости стройматериалов (США, Швеция). По данным [CoST](#), в Украине в 2020 году стоимость ремонта дорог увеличилась вдвое. Это также иллюстрируется почти [троекратным ростом](#) стоимости строительства бетонной трассы Н-31.

**Резкое увеличение дорожного пирога до 100 млрд грн в год — рекорд Украины за все времена. Эта сумма составляет десятую часть всего (!) государственного бюджета Украины и в три раза превышает расходы воюющей страны на оборонный заказ.**

Таким образом, обычаи в этой отрасли испортились так же стремительно, как выросла тендерная маржа. Масштабами коррупции в «Большом строительстве» озаботились даже в Европе, которая обычно щедро и без лишних вопросов кредитовала наши ремонты. **На прошлой неделе Европейский банк реконструкции и развития впервые в истории отношений с Укравтодором включил специальный антикоррупционный раздел** в контракт от 18 декабря по предоставлению кредита на [450 млн евро на ремонт трассы](#) Киев—Одесса и обхода вокруг Львова.

**Этому «прорыву» предшествовал неслыханный ранее [скандал](#).**

В ЕБРР узнали, что в начале 2020 года некоторые сотрудники Укравтодора могли содействовать фирме «Онур» в подмене тендерного предложения, чтобы она выиграла тендер на ремонт участка одесской трассы стоимостью 65 млн евро. Европейцы потребовали от руководителя Укравтодора, чтобы он отстранил от европейских проектов четырех конкретных клерков, и Александр **Кубраков** выполнил это требование.

Контуры антикоррупционного «десанта» сейчас неизвестны, но уже понятно, что уровень проникновения европейцев в схемы Укравтодора будет более высоким, чем раньше. И, **возможно, им удастся проникнуть так глубоко, что строительство дорог в Украине перестанет быть тем, чем стало при Владимире Зеленском, — **наибольшей кормушкой политических коррупционеров нового режима.****

**Основная схема «дорожного крадительства» очень проста.**

В стоимости любого ремонта или строительства дорог 85% составляет стоимость строительных материалов как товара. То есть из 100 млн грн на ремонт дороги вы должны отнести 85 млн в магазин за асфальт, щебенку и т.п. На зарплату, прибыль, налоги и оплату строительной спецтехники направляют жалкий остаток в 15 млн грн.

То есть нечистым на руку игрокам достаточно завысить стоимость строительных материалов ([примеров множество](#)), и дальше все просто. «Маржа» через «скрутки» обналичивается в «конверты» и распределяется среди всех, кому надо. Поскольку речь идет о десятине от всего госбюджета, то крошек от распила хватает многим.

Крошки долетают и до **СБУ**, которая уже десятилетиями смотрит на любой схематоз общеукраинского масштаба через инкассаторское окошко.

До Ирины **Венедиктовой** крошки долетают в виде спасательного круга. Она недавно испугалась возможной отставки, поэтому устроила ревизию всех (!) дел всех региональных прокуратур на предмет плюс-минус перспективных производств о хищениях на дорогах. Размер ее папки с делами неизвестен, но он точно будет солидным аргументом в мотивации Зеленского оставить ее на должности.

Государственная аудиторская служба заняла страусиную позицию, поскольку то ли не смогла, то ли не захотела добиться расторжения ни одного соглашения, заключенного на тендерах с очевидными нарушениями.

И все вместе с радостью кивают на институт государственной экспертизы, который со времен Януковича курирует глава Киевского научно-исследовательского института судебных экспертиз Александр Рувин. Его коллеги не смогли найти ни одной серьезной проблемы у крупных ремонтников ни по качеству, ни по цене их работ.

С точки зрения настоящей правоохранительной деятельности, больше всего продвинулись детективы **НАБУ**.

Им в кооперации с Центральным антикоррупционным бюро Польши удалось взять Славомира Новака, возглавлявшего Укравтодор во времена Кононенко—Порошенко. Сразу после задержания [в июле стало известно](#), что ему инкриминируют получение взяток от участников тендеров Укравтодора. И тут началось самое интересное — украинское и польское расследования пошли с разной скоростью.

Польские следователи начали допрашивать всех причастных и заподозрили не только Новака как взяточполучателя, но и подрядчиков как взяткодателей.

### Зато украинское следствие забуксовало.

Я подал запрос в **Офис генпрокурора** с вопросами, расследуется ли в Украине так же, как и в Польше, причастность компаний «Онур» и «Альтком» к взяткам и планируется ли вручение каким-либо лицам подозрение в совершении преступления, предусмотренного статьей 369 Уголовного кодекса Украины — «Предложение, обещание или предоставление неправомерной выгоды должностному лицу».

У *Венедиктовой* соизволили сказать лишь одно: в рамках украинского уголовного производства №52019000000000809 подозрение сообщено лишь Новаку по части 4 статьи 368 УКУ как взяточполучателю.

А вот на вопрос о подозрениях взяткодателям согласно статье 369 УКУ отвечать отказались, спрятавшись за тайну следствия. Фактически это означает, что любимцам Укравтодора обвинений в даче взяток не предъявляли. Более того, есть основания считать, что эти любимцы Укравтодора находятся под омофором офиса президента.

Оказалось, что обысканные детективами подрядчики Укравтодора отбивали и отбили изъятое в ходе обысков добро (деньги, телефоны и т.п.) через Высший антикоррупционный суд. Из [судебного реестра](#) стало известно, что адвокатом обысканных по этому делу является [Ким Веремийчук](#). Ранее он был помощником нардепа Святослава Олейника из группы юристов Андрея Портнова, которые с 2000-х годов работали в основном на Игоря Коломойского. Но в последнее время Веремийчук известен как совладелец адвокатских объединений [«Призма»](#) и [«Энджи Лекс»](#). Вместе с ним их бенефициаром значится Юрий Иващенко — партнер заместителя главы офиса президента Андрея Смирнова по фирме Smyrnov Law Office. Того самого Смирнова, который пришел в ОПУ под шлейф слухов о близких отношениях с тем самым Портновым и вместе с которым на Банковой появился скандально известный Олег Татаров, которого НАБУ как раз хочет задержать за взяточничество.

Еще раз — партнеры заместителя главы офиса президента защищают бизнесменов, которые являются одними из крупнейших участников программы президента Владимира Зеленского «Большое строительство».

### Добавим еще одну траекторию связей.

Юрий **Иващенко** когда-то был одноклассником Елены **Лукаш**, в 2013 году стал ее заместителем в Министерстве юстиции, а потом — ее адвокатом по делу о хищениях в Минюсте. Андрей Портнов, публично защищавший Лукаш, называл Иващенко «нашим коллегой».

В фирме «Энджи Лекс» в 2019 году партнером Веремийчука и Иващенко был адвокат Игорь Черезов. Он известен как адвокат экс-руководителя государственной «Объединенной горно-химической компании» Руслана Журило по делу НАБУ. Прокурорами в этом деле, которое на каком-то этапе едва не завершилась мировым соглашением прокуроров с подозреваемым, были Владимир Кричун и Тарас Щербай из САП. В свою очередь, Щербай является процессуальным руководителем в деле НАБУ по Новакк, по которому прокуратура до сих пор не отважилась объявить подозрения взяточникам из любимых фирм Укравтодора.

Не объявляя подозрение подрядчикам Укравтодора за взяточничество, правоохранители тем самым консервируют систему трансляции опыта в поколениях.

Когда после изменения власти молодое вино государственных менеджеров попадает в старые мехи бывалых подрядчиков, всегда происходит одно и то же. Сколько ни меняй Новака на Кубракова, Кононенко на Шефира, ненаказанные носители институциональной памяти развратят кого угодно. Эмре Карахметоглу из «Онура» прекрасно находил общий язык и с Борисом Колесниковым во времена Януковича (тогда турецкая фирма вместе с «Альткомом» была любимым ремонтником дорог к Евро-2012), и со всеми руководителями Укравтодора при Порошенко, и лично с Владимиром Зеленским, еще когда он гастролировал в турецком отеле «Онура».

Рецепт разрыва этой цепи прост и сложен одновременно — это политическая воля на настоящее преследование расхитителей.

Например, в США картельщиков не просто штрафуют. Недавно там реально посадили в тюрьму директора одной из фирм картеля производителей консервированного тунца. Его фирма виновата в завышении цены консервов «всего» на 8% вследствие ценового сговора с «конкурентами». И директор получил три года реальной тюрьмы. За 8%. Теперь вернитесь к началу статьи и посмотрите, насколько завышены цены у дорожного картеля Украины.