

Как воруют на дорожном строительстве

Скандал вокруг реконструкции Байкальского тракта в Иркутске реанимировал старую тему: как воруют на строительстве дорог в России.

Известно, что в России самое дорогостоящее строительство дорог - в среднем 14-18 миллионов долларов за километр. Сами дорожники объясняют это суровым российским климатом и многократным переходом в течение весны-осени от минусовой к плюсовой температуре и обратно. Из-за этого якобы приходится строить дороги повышенного качества.

Однако эта милая ложь не выдерживает никакой критики. В мире есть много мест, в которых климат еще более суров и изменчив, чем в России: к примеру, Канада, Аляска, Швеция. Однако дороги там гораздо дешевле российских, а срок их службы в разы дольше. В России дороги ремонтируются минимум раз в год. Во всем мире - раз в 15-20 лет.

К тому же любой человек, хоть раз столкнувшийся с дорожным строительством, понимает: в большинстве случаев высоким качеством там и не пахнет.

В чем же дело? Почему километр строительства российской дороги равен пяти километрам нероссийской? Ответ на этот вопрос якобы дал еще бессмертный Карамзин (на самом деле он этого не говорил, но так и есть): - Воруют.

По официальным данным Росфиннадзора, при строительстве российских дорог воруют около 40% от сметной стоимости. Иногда больше.

Давайте рассмотрим, как это делается.

Главная "кормушка" на строительстве дорог - это гравий, щебень и песчано-гравийная смесь (ПГС). Их возят тысячами тонн - гравий и ПГС с карьера, щебень с завода. Основные затраты на этом этапе строительства - это перевозки. При разработке проекта для добычи гравия и ПГС выбирается подходящий карьер - но не очень близко. И вся смета рассчитывается, исходя из расстояния до этого карьера. А на деле гравий добывается где-то рядом - причем желательнее не очень законно, чтобы не платить еще и за использование карьера. Прибыль посчитать нетрудно - если один рейс до карьера на расстояние 25 километров обходится, условно, в 3-4 тысячи рублей, то до карьера на расстояние 2 километра - 200 рублей. А таких рейсов в день совершаются сотни.

Некачественные стройматериалы. Эта тема настолько банальна, что о ней даже говорить смешно. В самом деле, никакая проверка не станет ковырять асфальт и смотреть, какого качества туда заложен геотекстиль. А если с контролирующими органами договорились, что называется, "на берегу" - тогда его можно вообще не класть.

Если в проекте указан дорогой калиброванный песок, то никто не станет копать яму глубиной два метра и выяснять, что песок был обычный. В смете может предусмотрен строительный городок, а строители обходятся дешевыми утепленными вагончиками. И так далее.

Асфальт. Схема проста: асфальт не докладывают в машину. При такой схеме, само собой, необходим сговор с асфальтобетонным заводом. Нехватка 10% асфальта в машине малозаметна. У мастера на участке конвейер, машины подъезжают и уезжают, их надо разгружать, простои недопустимы. Отправлять машину перевешивать груз - значит терять минимум час на каждой машине. Итог: асфальт тоньше и менее качественный.

О таких мелочах, как воровство бензина, солярки, запчастей, можно даже не упоминать - это скорее норма.

Отметим, что в Европе в заказ на строительство дороги включают 15 лет ее обслуживания. У нас - нет. Соответственно, никакого стимула строить качественно у дорожников нет.

Ну и пара слов о том, почему российские дороги так быстро выходят из строя. Виногато в этом не только низкое качество строительства.

У заказчика строительства дороги изначально до смешного заниженные требования. Дорога строится по ГОСТам 70-х годов, и должна выдерживать нагрузки, соответствовавшие тем нагрузкам. Максимальный вес автомобиля по тем ГОСТам - 40 тонн. У современного - вдвое больше. Именно большегрузные автомобили создают "колеи" на асфальте, которые потом выкрашивают быстро движущиеся "легковушки". Кроме того, ГОСТы на всю страну одинаковые, а нагрузки на дороги в разных районах - разные. Как и климат.

Между прочим, и производительность дорожных машин по тем ГОСТам ощутимо ниже - что тоже позволяет украсть серьезные средства.

На фото: Аляскинская трасса в США в 1942 году и в наше время.



Автор: Алексей Муравьев © Babr24.com РАССЛЕДОВАНИЯ, МИР 👁 30836 06.04.2015, 16:29 🔄 2229
URL: <https://babr24.com/?ADE=134507> Bytes: 4281 / 4163 Версия для печати Скачать PDF

[👍 Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

ДРУГИЕ СТАТЬИ В СЮЖЕТЕ: ["РЕКОНСТРУКЦИЯ БАЙКАЛЬСКОГО ТРАКТА В ИРКУТСКЕ"](#)

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Алексей
Муравьев.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@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](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@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: equatoria@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](#)