

## Безумные паромы острова Ольхон

В масштабной мифологии относительно "великого будущего" туризма на Байкале, Ольхон занимает особое место.

Это совершенно уникальное место в масштабах не только России, но и мира. И остров, естественно, ежегодно привлекает сотни тысяч туристов. Однако поток туристов влечет за собой целый комплекс проблем, главная из которых - переправа на остров из поселка Сахюрты.

### Паромные страдания

Парома через пролив Ольхонские ворота, как известно, всего два. Относительно новый и вместительный паром "Ольхонские ворота" начинает навигацию с 8 мая, старый паром "Дорожник", построенный еще в советские времена, с 1 июня. Оба парома ходят до самого ледостава.

"Дорожник" успевает за рабочий день совершить не больше 13 рейсов, "Ольхонские ворота" - 14. У паромов есть несколько технологических перерывов по 2-3 часа. В "Дорожник" помещается максимум 12 легковых автомобилей, в "Ольхонские ворота" - около 18.



На паром автомобили набиваются буквально битком

Таким образом, ежедневная пропускная способность паромной переправы на Ольхон не превышает 400 автомобилей в каждую сторону, или 36 тысяч автомобилей за летний сезон.

**Между тем в 2016 году, по самым скромным прогнозам, Ольхон намерены посетить не менее миллиона туристов.**

Даже если предположить, что в каждом автомобиле находится по пять человек (что совсем не так), то через паромную переправу за летний сезон смогут переправиться не более 180 тысяч человек.

Безусловно, некоторая часть туристов прибывает на остров на катерах, кто-то - на самолете, кто-то - пешком. Но это капля в море. Основной поток приезжает на личных автомобилях и туристических автобусах.

Как следствие, уже в середине июня 2016 года очередь на паром составляла двое суток. Учитывая абсолютное отсутствие инфраструктуры на обеих сторонах переправы, эта очередь способна наповал убить всякий настрой на хороший отдых.

**Со стороны Ольхона на переправе даже отсутствуют туалеты, и несчастные туристы вынуждены прятаться за совершенно голыми сопками.**

**На переправе нет нормальных кафе, помещений для отдыха, воды, душа, и прочих благ цивилизации. Сильнее всего страдают дети.**



В сезон переправа на Ольхон тянется на несколько километров

Проблемы паромной переправы многократно усугубляются творящимися на ней безобразиями. Все туристические автобусы (в том числе частные перевозчики) проезжают вне очереди. Закон распространяется только на официально зарегистрированные рейсовые автобусы. Однако ольхонские частные перевозчики давно сформировали своеобразную транспортную мафию, и имеют договоренность с экипажами паромов, и с местной полицией. Каждый "дикий" перевозчик зарабатывает за летний сезон около миллиона рублей, совершая, вопреки всякой технике безопасности, за сутки полный рейс Иркутск-Хужир-Иркутск. Само собой, столь досадное препятствие, как очередь на паром, способно помешать такому прибыльному бизнесу, что и порождает многочисленные проблемы и нарушения.

Также, вопреки правилам, вне очереди проезжают жители острова Ольхон. Никакими законными актами данное правило не урегулировано, на переправе действует только право силы и все тех же мафиозных договоренностей. Чаще всего регулярно ездят с острова и на него предприниматели и владельцы турбаз, завозящие продукты и товары для туристов, а также продавцы браконьерски выловленного омуля и хариуса. Местные жители иногда совершают по 3-4 поездки в день, создавая дополнительную нагрузку на переправу.

Таким образом, рядовой турист в разгар сезона может простоять в очереди не сутки, а двое-трое. Напомним, в условиях полного отсутствия какого бы то ни было намека на сервис - даже на туалеты. В прежние годы на переправе регулярно возникали драки и даже перестрелки, сейчас там дежурит полиция. Что совершенно не снимает саму проблему.

На паром всегда выстраиваются две очереди. Одна - из простых смертных, длиной в пару-тройку километров. Вторая, покороче - из местных жителей, сотрудников полиции, МЧС, знакомых паромщиков, представителей властей всех видов. Местные перевозчики, возящие туристов, едут вообще мимо всех очередей. Русский сервис, бессмысленный и беспощадный.





Три очереди на переправу. Слева - для всех, посередине - для маршруток, справа - для белых людей

## Кто есть ху

Переправа на Ольхон юридически является элементом автомобильной трассы, и принадлежит Иркутской области - вернее, Дирекции автодорог Иркутской области. Сама дирекция занимается исключительно управлением и распределением денежных потоков, а ответственность за содержание дорог передано вполне частной организации - "Дорожной службе Иркутской области" (ОАО ДСИО).

Однако своих паромов у ДСИО нет, поэтому Дирекция автодорог находится в сложных взаимоотношениях с другой частной организацией - Восточно-Сибирским речным пароходством (ВСРП), принадлежащей структурам бывшего губернатора Иркутской области Сергея Ерощенко. Сама переправа бесплатная, так как она - элемент автодороги. Соответственно, все расходы на переправу оплачиваются из бюджета Иркутской области. Учитывая, что конечным получателем бюджетных средств являются частные организации, нетрудно догадаться, что шкурные интересы в данном вопросе всегда берут верх над общественными. Естественно, что конечный исполнитель (то есть ДСИО и ВСРП) стремятся максимально снизить затраты, и при этом получить максимум из бюджета.

**Искреннее, чистое и всем понятное чувство. Правда, туристам от этого не легче.**

Вся система была любовно отстроена структурами Сергея Ерощенко еще до его восшествия на престол губернатора, и многократно усугблена после этого радостного события. Учитывая, что доходы ни ДСИО, ни ВСРП никак не зависят от потока туристов, понятно, что в улучшении переправы они мало заинтересованы.

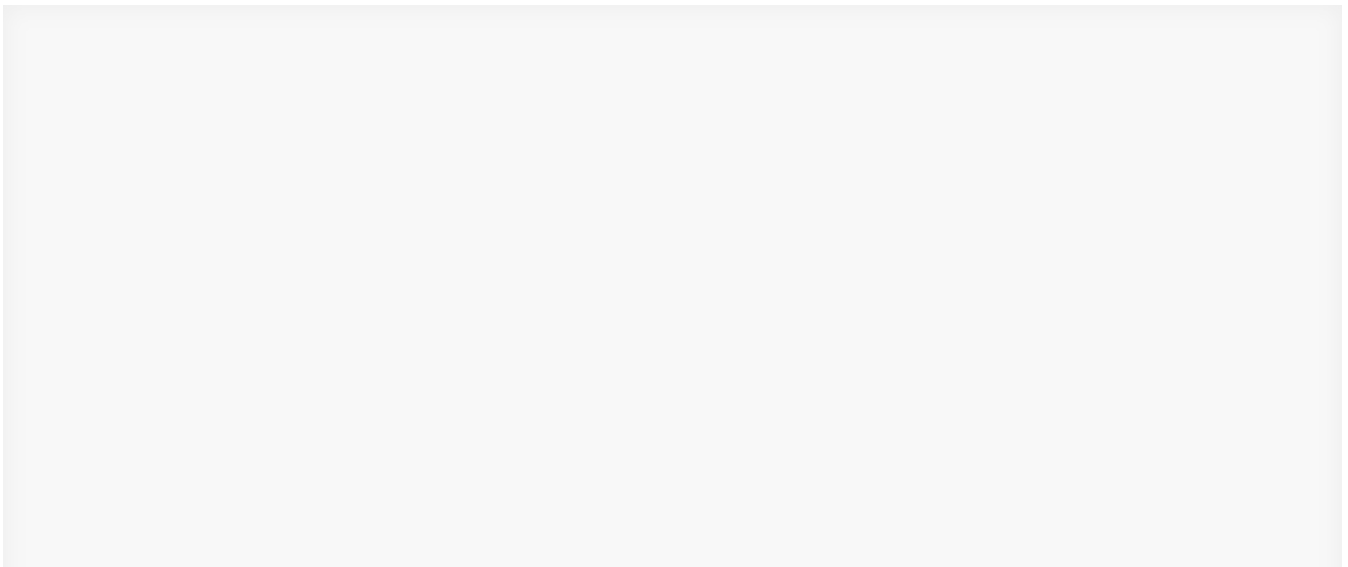
Проблема экономически усугбляется еще и тем, что реальным наплывом туристов отмечается лишь неполные три месяца в году. Всю остальную навигацию паромы ходят полупустыми, а зимой, естественно, вообще простаивают. На переправе можно поставить современный супермаркет, вокзал с душем и туалетами - но при полном отсутствии зимнего туризма, эти объекты будут пустовать девять месяцев в году.



Ольхон встречает туристов совершенно убогим, зато дорогим сервисом

Сами туристы готовы без разговоров платить за переправу, что, конечно, могло бы в корне изменить проблему. Однако закон запрещает это делать, так как отсутствует бесплатная альтернатива государственной переправе, а это было бы нарушением конституционных прав граждан. Для решения проблемы можно было пустить еще два парома - платных, но для этого нужен второй причал. Причал с большими проблемами строят все те же структуры Сергея Ерощенко. После его провала на губернаторских выборах в 2015 году бюджетный поток в сторону "Истленда" иссяк, и интерес к строительству причала иссяк вместе с ним.

Собственно, еще два парома можно пустить и одновременно с существующими - расстояние и время позволяют. Но, как уже было сказано, бесплатность переправы никак не стимулирует занимающиеся ей частные организации к улучшению условий перевозок.







Безумная дорога от  
переправы до Хужира.  
Сотни автомобилей  
оставляют здесь свои  
детали. На память

Также можно было бы сделать паром круглосуточным, а также ликвидировать многочасовые технические перерывы, для которых нет никаких объективных оснований. Для этого нужно лишь приложить политическую волю, а также увеличить число экипажей паромов - то есть незначительно увеличить бюджетную нагрузку. За счет ликвидации перерывов и эксплуатации паромов в ночное время можно как минимум вдвое увеличить пропускную способность паромов, а пустив еще два парома - даже в четыре раза.



Ширина пролива -  
всего пара километров.  
В любой  
цивилизованной стране  
государство уже  
построило бы мост

Можно было бы соорудить еще одну паромную переправу - к примеру, от поселка Курма прямо в поселок Хужир. Никаких принципиальных препятствий для этого, кроме лишнего крюка в десяток километров, для этого нет. Туриста, который проехал 250 километров от Иркутска, вряд ли остановит еще десять.

Однако политической воли нет - ни у губернатора, ни у руководства Дирекции автодорог, ни у мэрии Ольхонского района.

## **Ситуация устраивает всех - кроме туристов.**

### **А экологи против**

Любые разговоры об увеличении потока туристов на Ольхон сразу пресекаются криками так называемой природоохранной общественности о бедственном положении экологии острова.

Экология Ольхона, в самом деле, не блещет. Остров буквально завален мусором, который, как считается, оставляют после себя "дикие туристы". Потоки машин, рвущихся на мыс Хобой, уничтожают растительный покров. Но главное - многочисленные пожары выжигают немногочисленные ольхонские леса.

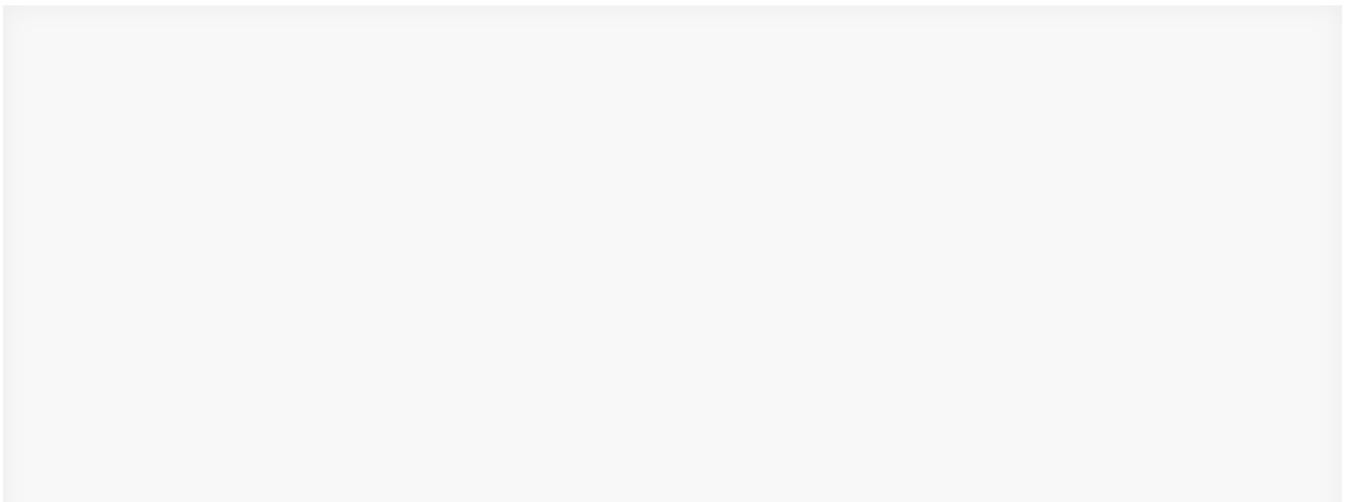


На Ольхоне нет дорог,  
на Ольхоне  
направления. Каждая  
проехавшая машина  
уничтожает чахлый  
растительный слой,  
превращая остров в  
пустыню

Однако, как известно, громче всего кричит "держи вора" сам вор.

Ситуация с мусором вообще была бы смешной, если бы не была столь печальной. Дело в том, что на самом деле грандиозную свалку около поселка Хужир создают преимущественно сами местные жители, а особенно - владельцы гостиниц и турбаз. Которым совсем не хочется платить деньги за вывоз мусора на "материк" - проще в ночное время вывалить грузовик-другой твердых бытовых отходов в соседний лес. Туда же, кстати, "уходят" по ночам и жидкие отходы, в быту именуемые фекалиями. Все это, так или иначе, со временем стекает в самое чистое озеро мира.

Вопрос с мусором решался много раз на различных уровнях. Мэрию Ольхонского района неоднократно финансировали именно с целью организации вывоза мусора. Деньги исчезали как дым, мусор не вывозился.







Мусор на переправе не убирается весь сезон. Непередаваемые ароматы и полчища мух приятно украшают быт туристов

Любому компетентному в вопросе уборки мусора человеку очевидно, что проблема заключается не в туристах и не в их количестве, а в отсутствии системного подхода и банальной коррупции.

**Для регулярного вывоза всего мусора со всего побережья Ольхона (210 километров, включая отвесные скалы) достаточно четырех специализированных автомобилей и четыре бригады волонтеров.**

При этом мусор должен вывозиться не в Иркутск (это дорого и неэффективно), а на промежуточный полигон, организованный вблизи паромной переправы (с той или с другой стороны). С промежуточного полигона частично отсортированный и прессованный мусор вывозится большегрузными автомобилями на полигон постоянного захоронения.

Технология отработана давно, применяется во всех цивилизованных странах мира. Для ее реализации хватило бы десятой доли тех средств, которые уже вброшены в проблему мусора на Ольхоне.



Так выглядит накопитель мусора для туристов. Мусор вывозится в лучшем случае раз в месяц. Обычно раз в сезон, причем на свалку около Хужира

Что касается недобросовестных владельцев турбаз - то на них есть природоохранная прокуратура, полномочий которой хватит, при желании, закрыть вообще все турбазы на Байкале. Правда, желания не наблюдается от слова "совсем". Что наводит на грустные мысли о том, что прокуратура - в доле.

Вопрос с "дикими туристами" также решается без каких-либо проблем. Простым категорическим запретом организовывать палаточные кемпинги за пределами специально организованных мест. А за аренду места в специально отведенном кемпинге турист, само собой, должен платить.

В целом, естественно, въезд на Ольхон тоже должен быть платным. Конечно, следить за этим должны не нетрезвые гопники в камуфляже, как это делается на въезде в Тункинскую долину, а полиция в содружестве с представителями органов власти.

**Платный въезд на Ольхон решил бы разом массу проблем - в первую очередь финансирование все того же вывоза мусора и мер по рекреационному обустройству.**

Такая схема давно реализована соседями-монголами на юге острова Хубсугул - любая попытка поставить палатку или развести костер за пределами кемпинга немедленно пресекается полицией и влечет за собой серьезные штрафы. Причем в кемпинге обязательно есть современные туалеты, душ с горячей водой, а до ближайшего магазина - полчаса пешком.

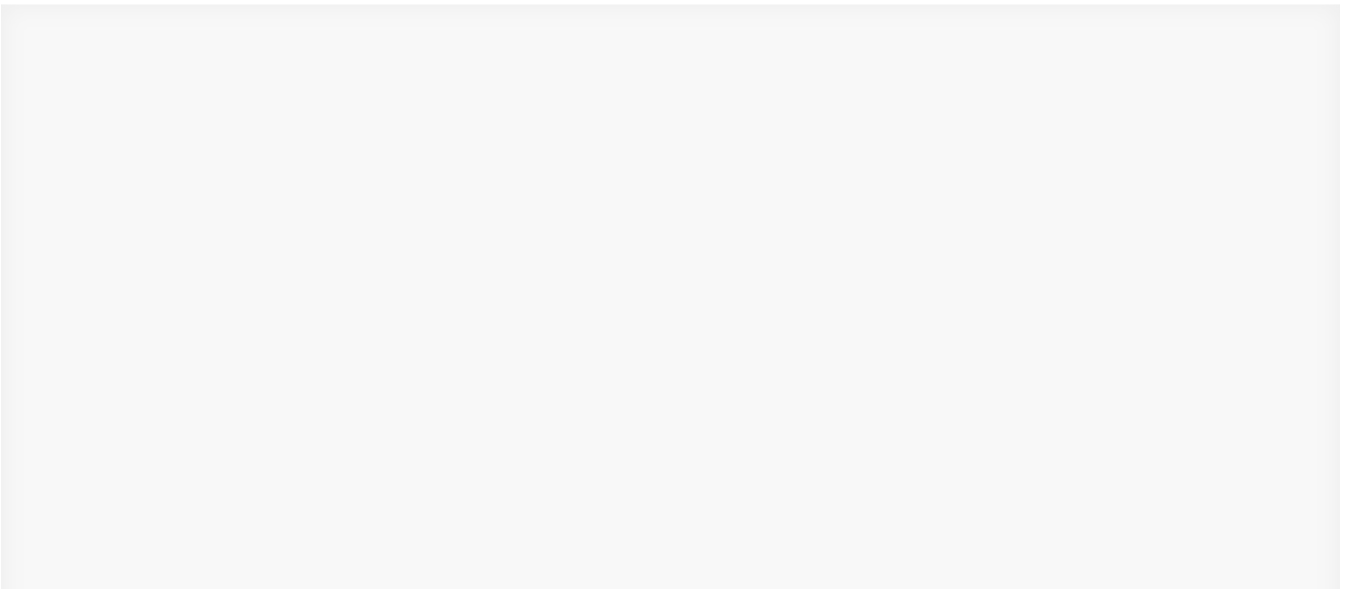




Ольхонские гостиницы.  
Неуютные, зато  
дорогие. Две дощечки,  
между ними пенопласт  
- вот и все  
строительство

Сделать платным въезд на Ольхон могут депутаты Законодательного собрания с подачи органов власти Ольхонского района, объявив территорию, к примеру, особо охраняемой. Но депутатам не до этого. Как всегда.

Снизит ли поток туристов скромная плата, к примеру, в 500 рублей с человека и 1000 рублей с машины? Нисколько. А это, между прочим, миллиард рублей в год. Минимум. Хватит на то, чтобы построить современный промежуточный полигон для мусора, или проложить многополосное скоростное шоссе от парома до Хужира, или хотя бы засыпать гравием и прикатать дорогу от Хужира до Хобоя, где каждый день насмерть убиваются подвески десятков автомобилей. И уж точно хватит на организацию новой паромной переправы из Курмы.







Строгие распоряжения  
никем не выполняются  
и никем не  
проверяются

**Чем последние 25 лет занималось пресловутое агентство по туризму Иркутской области, в том числе хваленая якобы эксперт в сфере туризма Лариса Забродская - непонятно. Но на такую банальность, как нормальная организация туристических потоков на Ольхоне, их все время не хватало.**

Что касается лесных пожаров. Естественно, лес жгут не туристы. Пожары возникают как из-за за природных причин, так и из-за безалаберности местных жителей. Поток туристов на число пожаров не влияет никак - туристы, как правило, просто валяются на пляже, где нет леса, или гуляют по Хобою, где тоже нет леса.

Резюмируем. Экологи, безусловно, правы. В существующем положении дел поток туристов на Ольхон убивает природу острова. Но проблема - не в туристах и не в их количестве, а в отсутствии организации туристической деятельности. Туристы все равно попадают на Ольхон, и природа все равно гибнет. Гигантский жирный минус всем правительствам Иркутской области.



Бесконечным пляжам  
Сарайской бухты может  
позавидовать любая  
Европа

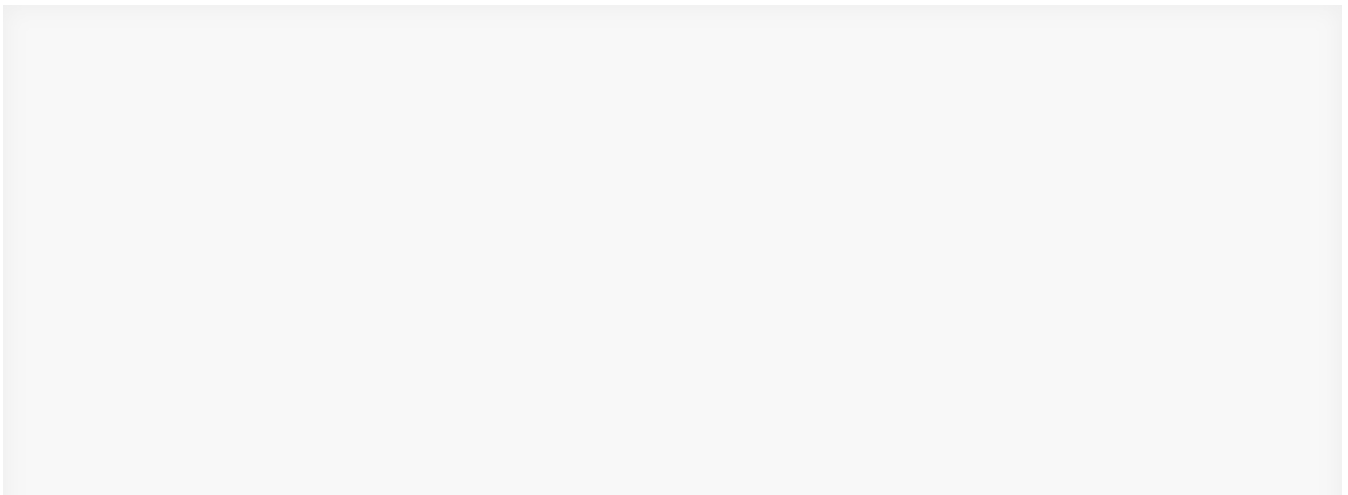
### Есть нюансы

На самом деле и вопросы экологии, и проблемы **автомобильного** паром на Ольхон можно решить совершенно иначе.

Практически все автомобили, за крайне редким исключением, едут только до поселка Хужир. Так как почти все гостиницы и турбазы находятся именно там, а если нет - владельцы турбаз с большой охотой довезут туристов от Хужира до места отдыха. Даже бесплатно.

На мыс Хобой и другие красивые и труднодоступные места на своих автомобилях мало кто решается ехать - подвеска не казенная, пройдет там только серьезный внедорожник. Поэтому, как правило, туристов от Хужира возят местные жители на УАЗах.

Однако значительной части туристов вполне хватает Сарайской бухты, Шаманки и пеших походов до ближайшего бара.







Ольхонские пляжи в сезон не уступают Сочи. Правда, без малейшего намека на сервис и спасателей. Впрочем, в воду никто не лезет - холодно

Что из этого следует?

**То, что проезжать на своем автомобиле на Ольхон совсем необязательно. А вместимость паромов для пешеходов такова, что хватит и двух паромов в день.**

Для реализации схемы "паром для пешеходов" нужно приложить лишь некий минимум энергии и средств. А именно.

Либо организовать в поселке Сахюрты огромную автостоянку (само собой, платную), а от паромной переправы на Ольхоне до Хужира - постоянно действующий комфортабельный рейсовый автобус. С местами для груза и кондиционером. Многие туристы, чем мучиться в многочасовой очереди на жаре, предпочтут именно такой вариант.

Либо организовать альтернативный паром от Курмы напрямую в Хужир. Само собой, с аналогичной автостоянкой уже в Курме. Тогда и вопрос автобуса снимается полностью - паром с пешими туристами, оставившими автомобили в Курме, прибывает прямоком в Сарайскую бухту. Для особо ленивых, кому трудно пройти пятьсот метров от берега до гостиницы, есть такси.





Основной контингент туристов не выходит за пределы Хужира

Причем оба проекта - совершенно окупаемые и даже прибыльные. Ведь речь идет о курортном отдыхе, а не о социальном автобусе для пенсионеров. Соответственно, и цена билета на автобус может быть рублей сто-двести.

Такая схема разгрузит очередь на паром в разы, если не снимет ее полностью. Паром останется лишь для перевозки грузов, и тех редких туристов, которые хотят ехать везде самостоятельно.

Что для этого нужно? Ничего. Просто разрешить это сделать местным предпринимателям. Может быть, дать ссуду. И **не мешать**.

## Цена парома

Есть один великий секрет, который никак не хотят раскрывать в бизнес-структурах Сергея Ероценко.

Это стоимость изготовления одного парома на Ольхон. Считается, что паром - это некое чудо инженерной мысли, уникальное произведение науки и техники, которое удается повторить лишь раз в десятилетие.

Это ложь.



Умудренные опытом туристы берут с собой палатку и пережидают очередь, ночуя на берегу Байкала

Что такое паром? Это обычная, сваренная из листовой стали и покрашенная баржа, на которую установлены два двигателя и пневматический пандус с каждой стороны. И все. Двигатель на пароме устанавливается, к примеру, ЯМЗ-238 (заводская цена 425 тысяч рублей). Корпус за полцены сварят на Жигаловском судостроительном заводе, который задыхается от отсутствия заказов. Пандус с пневмоприводом - самая дорогая деталь в пароме, но и ему красная цена 4-5 миллионов рублей. Учитывая, что на обоих действующих ольхонских паромах второй пандус никогда не используется (что заставляет автомобилистов совершать сложные и опасные маневры на причале), хватит и одного.

Таким образом, паром типа "Ольхонские ворота", без учета откатов и взяток, никак не может стоить больше 30 миллионов рублей. Еще раз, медленно и по буквам - **тридцати миллионов рублей**. В масштабах не только Иркутской области, ДСИО или ВСРП, но и любой коммерческой фирмы, это просто копейки.

Впрочем, тратить время на постройку парома нет никакого смысла. Посмотрим, к примеру, предложение архангельской судостроительной компании "Интермарин" - первое, что попало в Гугле. Самоходная баржа-паром М-25 на 20 автомобилей - заводская цена 20 миллионов рублей. Самоходный плашкоут-паром проекта 5101 на базе танкодесантной баржи - вместимость 150 (!) автомобилей, заводская цена в максимальной комплектации 30 миллионов рублей. Самоходная морская баржа-паром типа "Сандал" на 300 (!) автомобилей - заводская цена 40 миллионов рублей. Причем и паром проекта 5101, и "Сандал" - это аналоги военных десантных кораблей, которые могут причаливать на любом мелководье, и которым вообще не нужен причал.

**Возникает резонный вопрос - что мешает купить еще три-четыре-пять нормальных, вместительных парома, которые стоят буквально копейки (в масштабах даже бюджета Ольхонского района) и решить раз и навсегда проблему переправы на Ольхон?**

А вот что.



Следим за руками.

В начале июля 2016 года, то есть через неделю, Министерство строительства и дорожного хозяйства Иркутской области принимает новый паром, который будет ходить через пролив Ольхонские ворота. Он придет на смену древнему парому "Дорожник", который давно пора отправлять на капитальный ремонт. Вместимость нового парома - 8 грузовых и 16 легковых автомобилей (сравниваем с упомянутой выше баржей-паромом "Сандал").

А теперь, внимание, Правительство Иркутской области потратило на постройку нового парома 252 108 540 рублей. Нет-нет, мы не ошиблись в ноликах, и не пропустили запятую. На паром, красная цена которому 30 миллионов, из бюджета Иркутской области потрачено **252 миллиона рублей!!!** На минуточку, за эту сумму можно купить **шесть!** морских паромов "Сандал", каждый вместимостью 300 автомобилей!

А кто же был подрядчиком строительства нового парома? Ну конечно, старый знакомый - Восточно-Сибирское речное пароходство, любимое детище семьи Ероценко. Причем, заметим, что Сергей Ероценко совсем не губернатор целых девять месяцев, и какие-то невероятные деньги за новый паром платит уже новое, коммунистическое правительство. Платит и не возражает.

**Судя по цене, корпус парома сделан из сотового углепластика, покрыт внутри и снаружи сусальным золотом, винты крутят двигатели от космического корабля, а на должность капитана принят Брэд Питт.**



Туалеты марки "сортир" на переправе завалены фекалиями по колено и заколочены. Ароматы, мухи - местный колорит во всей красе.

Вдумчивый читатель уже наверняка подсчитал ту разницу между реальной и оплаченной из бюджета стоимостью парома, который кто-то положил в карман. Мы далеки от мысли, что вся сумма перетекла в



карманы семьи Ерощенко. Конечно же, нет. Длинная и четко действующая цепочка отмывки бюджетных денег предусматривает, что каждый ее участник (в том числе и те люди в погонах, которые должны бдить и контролировать) получит свою долю. Кто-то больше, кто-то меньше - но получит. И цвет политической ориентации губернатора, который стоит у власти, тут ни при чем - деньги обычно свистят мимо него. Он, бедный, наверное, даже не в курсе тех махинаций, которые проворачивают и за его спиной, и под его носом, и даже от его имени.

Ему некогда. Он слушает голос каждого.

## Лакмус

В качестве резюме хотелось бы сказать следующее.

Все прекрасно понимают, что задача властей - красиво говорить.

И власть это делает.

Еще одна задача властей - решать проблемы. Иногда власть это тоже делает.

Длинная очередь на Ольхон является отличной лакмусовой бумажкой, которая наглядно показывает, насколько первое расходится со вторым. И до тех пор, пока эта очередь стоит - власть в Иркутской области работает неэффективно.

Аминь.

Автор: [Марьяна Шабалина](#) © Babr24.com

ТУРИЗМ, ЭКОНОМИКА И БИЗНЕС, РАССЛЕДОВАНИЯ, БАЙКАЛ, ИРКУТСК, БУРЯТИЯ 👁 52628 28.06.2016, 08:50  
👤 2455

URL: <https://babr24.com/?ADE=146319> Bytes: 24315 / 21453 Версия для печати Скачать PDF

[👍 Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)



Автор текста: **Марьяна Шабалина**, обозреватель.

На сайте опубликовано **4** текстов этого автора.

### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## **ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:**

---

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto: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](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

эл.почта: [kraasyar.babr@gmail.com](mailto:kraasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

## **ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

---

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_bot](https://t.me/babrobot_bot)

эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

## **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

---

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)