

У «Раздолья» крутые пороги и нет ровной дороги

Статистика знает всё. Эта фраза, вынесенная И. Ильфом и Е. Петровым в предисловие к одной из глав своего бессмертного романа "12 стульев", как нельзя лучше подошла бы в качестве эпиграфа и к сегодняшней истории. Впрочем, речь у нас пойдет о вещах куда как более приземленных, нежели поиски бриллиантов, правда оттого никак не менее прибыльных. Говорить мы будем о строительстве дорог, механике этого процесса и отдельных особенностях его осуществления в условиях российской глубинки.

Так вот, по данным статистики, протяженность дорог общего пользования в России на середину 2016 года составляла 1452,2 тыс. километров.

А вот с качеством, как показывает практика, возникают очень серьезные проблемы. И если в городах федерального значения и прилегающих к ним территориях за последние пару десятилетий вопрос с дорогами сдвинулся с мертвой точки, то вот в провинции дела на этом фронте обстоят неважно.

И это, несмотря на то, что промышленность нашей страны напрямую зависит от уровня развития инфраструктуры, в том числе и дорожной.

И если до сих пор возможны ситуации, когда и федеральные трассы находятся в таком состоянии, что проехать по ним может лишь внедорожник, то стоит ли говорить о дорогах местного значения? Ведь денежные средства, которые выделяются государством на содержание и ремонт автомобильных дорог, чаще всего должным образом чиновниками на местах не расходуются, вместо чего растекаются неуловимыми ручейками по карманам причастных лиц. То есть, чиновники не видят для себя какой-либо выгоды в целевом использовании выделяемых денежных средств. Но и это бы еще полбеда: отчего-то ответственные работники органов власти абсолютно не заинтересованы в проявлении инициативы в вопросах привлечения бюджетных средств, хотя закон им подобные полномочия предоставляет.

Иркутская область в этом отношении исключением не является, и коррумпированность дорожной отрасли в нашем регионе за последние полтора десятка лет не обсуждалась только ленивым.

Мы не будем сейчас перечислять всех граждан, занимавших разной степени ответственности посты, кто поплатился за свое желание запустить руку в бюджет на содержание и строительство дорог – нет им числа. Однако страсть к стяжательству у новых поколений дорожников от этого меньше не становится, а наоборот, лишь усиливается...

Название поселка сельского типа Раздолье мало что говорит даже жителям Иркутска, расположенного от него в двух часах езды.

А ведь на территории этого муниципального образования находятся четыре месторождения по добыче угля, два из которых в настоящее время активно разрабатываются, а на еще двух за счет частных инвестиций ведутся

подготовительные работы.

Значимость добываемого там угля сложно переоценить: поставки идут, в том числе, и на одно из градообразующих ангарских предприятий, "Ангарский цементный завод", не говоря уже о многолетних обязательствах по федеральным контрактам. Также на территории МО добывают золото и железную руду (благодаря месторождению по добыче железной руды в п. Михайловка Черемховского района восстановлен Восточно-Сибирский огнеупорный завод), активно развиваются сельскохозяйственные предприятия (район относится к крупнейшим районам по развитию сельского хозяйства), а в последнее время за счет государственных средств идёт строительство линии электропередач. Что, само собой, также свидетельствует о том значении, что власть придает муниципальному образованию.

Кроме разрабатываемых, на территории района расположено много еще не освоенных месторождений по добыче известняка, руды, угля, золота. То есть перспективы у района – имеются.

Но здесь нужно понимать важную вещь: существование района, равно как и перспективы его развития, напрямую зависят как от существования и эффективности работы указанных выше предприятий, так и от привлечения новых.

Казалось бы, производство – это замечательно, остается только пожелать процветания предпринимателям, трудящимся в этой сфере, да и дело с концом. Но не все так просто: есть трудности чисто технического характера.

Проблема заключается в том, что единственная дорога направления "Тельма – Раздолье" не отличается качеством дорожного покрытия. Что круглый год создает серьезные проблемы как для местных жителей, так и для упомянутых выше предприятий.

И если даже тяжелая техника не справляется с дорожными неурядицами, стоит ли говорить о легковом транспорте, рейсовых автобусах и каретах скорой помощи? В результате, предприятия-собственники автомобильного транспорта несут многомиллионные убытки, так как техника постоянно выходит из строя и нуждается в дорогостоящем ремонте. В связи с тем, что средства, выделяемые из бюджета, настолько малы, выход из этой ситуации сегодня только один: предприниматели обеспечивают ремонт и содержание автомобильной дороги за счет собственных средств.

Но почему же власти, спросите вы, не решают эту проблему? Несмотря на то, что дорога сегодня нуждается не просто в текущем содержании, а в капитальном ремонте? Эти мероприятия, несомненно, позволили бы повысить привлекательность территории для развития бизнеса. Не говоря уже об удобстве для местных жителей, не желающих лишаться своих подсобных хозяйств. Все объясняется максимально просто. Как, впрочем, и всегда.

Дело в том, что денежные средства на капитальный ремонт части дороги, ведущей в Раздольинское МО, протяженностью 4,5 км (при общей протяженности дороги в 59 км), были из бюджета выделены, причем в сумме, превышающей 100 миллионов рублей. И были эти деньги соответствующим образом разыграны, а проведение ремонта поручено некой организации.

Казалось бы – наконец-то поступили средства, за счет которых можно решить наболевшую для всех проблему! Однако некая организация, как следует из отчета общественных экспертов-контролеров (имеется в распоряжении редакции), вероятнее всего, большую часть денег пустила не на ремонт дорожного полотна, и не на качественное выполнение работ, а совсем на иные цели. На какие именно – остается только догадываться, однако мы со своей стороны сильно сомневаемся, что в их перечне были какие-то социально-значимые проекты.



И здесь следует особо отметить, что качественный ремонт дороги был возможен – но только при том условии, что выделенные бюджетом средства были бы использованы по назначению в полном объёме. А этого, как мы видим, не произошло.

Не прошло и нескольких месяцев с момента завершения строительства, как дорога начала приходить в то же самое состояние, в котором она находилась и до освоения суммы бюджетных денег с большим количеством нулей. И для того, чтобы избежать необходимости проведения гарантийного ремонта дороги, организация, которая осуществляла ее "ремонт", сейчас занимается поиском виноватых, в том числе и с помощью размещения ложной информации в социальных сетях – ставя все выявившиеся недочеты в вину автомобилям и их интенсивному движению по этой дороге.

Несмотря на то, что автомобили являются сертифицированными и имеют все необходимые допуски для движения по дорогам общего пользования. Проще говоря, подрядчик полагает, что дорога разрушается не потому, что он некачественно выполнил ремонт, а потому что по ней ездят автомобили. Логика впечатляет.

Там они винят в текущем состоянии дорожной сети всех: от администрации района до автомобилей, осуществляющих перевозку угля, руды, леса, прочего материала, из-за которых, по мнению некоторых жителей района, все проблемы и возникли. Но что, если посмотреть на проблему немного под другим углом? И озадачиться поисками причин ее возникновения, а не описанием последствий?

Федеральная власть неоднократно говорила о том, что без развитого частного бизнеса невозможно построение прогрессивного, правового и инновационного государства. Именно поэтому власть последовательно убирает административные барьеры между собой и бизнесом, делая всё для создания комфортных условий реализации частной инициативы. И это движение вперед можно было бы только приветствовать, если бы оно действительно имело место в тех объёмах, которые заявляются политиками в своих выступлениях. На практике же ситуация обстоит не так радужно: и ситуация вокруг Раздольинской дороги достаточно убедительно это подтверждает.

Ведь власть, выделив деньги на ремонт дороги, после этого фактически самоустранилась от процесса. По свидетельству местных жителей, в ходе выполнения работ и по их завершению, реального контроля за их качеством со стороны заказчика фактически не производилось.

Потому они и были приняты, и в полном объеме за счет государственных средств оплачены. А кто знает, нет ли в этой истории, как и во многих, связанных с дорожным строительством, коррупционной составляющей? Впрочем, оставим судить об этом компетентным органам, которые, мы уверены, рано или поздно, этой ситуацией заинтересуются.

При всем том власть, даже когда недовольство жителей района стало нарастать, не сделала фактически ничего для того, чтобы исправить проблему. На сегодняшний день подрядчик, выполнявший "ремонт", пытается "заплатами" прикрывать образовавшиеся в результате некачественно выполненных работ разрушения, тем самым просто маскируя проблему, но не решая её по существу. Надолго ли хватит подобного "ремонта"? Ответ очевиден. Сама дорога находится в ужасном состоянии, при этом присвоенная ей в далеком прошлом 5 категория не позволяет выделять на нее необходимый объем денежных средств с нужной периодичностью. Что автоматически и ведет к имеющимся проблемам.

А кто должен предпринимать меры к тому, чтобы у дороги сменилась категория?

Ответ очевиден: власти соответствующего уровня должны выходить с инициативой в компетентные органы исполнительной власти, от которых во многом и зависит судьба Раздольинского муниципального образования.

Да и не только его, но еще и предприятий и населения, проживающего и работающего на его территории. Граждане сами этого сделать не могут, да и не должны – иначе зачем за счет бюджета финансируется целая армия чиновников?

Или, к примеру, если вспомнить о том, что в Иркутской области действует государственная программа "Развитие дорожного хозяйства на 2014-2020 годы", в рамках которой можно было бы изыскать необходимые для приведения дороги в нормальное состояние, средства? Но вот отчего-то столь важная, без преувеличения, дорога, в эту программу не попала. И в результате мы имеем то, что мы имеем. Недовольных жителей, отсутствие развития указанного района и находящихся на его территории производств, растворившиеся неизвестно где деньги, разбитую дорогу и начисто игнорирующих проблему чиновников.



А ведь без этой дороги Раздольинское МО очень скоро перестанет существовать. Если из этих мест уйдет бизнес, тогда тысячи людей, получающих достойную заработную плату, позволяющую, в частности, оплачивать кредиты и поддерживать нормальный уровень жизни, останутся без средств к существованию, а государство, в свою очередь, лишится крупных налогоплательщиков. Что фактически будет означать одно: Раздолью будет уготована судьба десятков таких же небольших поселков, жизнь в которых остановилась, и они тихо, сами собой, угасли.

На сегодняшний день процесс еще можно остановить – если взяться за дело незамедлительно. Провести независимую оценку качества произведенных работ и принудить подрядчика осуществить качественный гарантийный ремонт "отремонтированной" им дороги. Проработать вопрос о смене категории дороги и изменении порядка финансирования ее ремонта и использования. И, в конце концов, адаптировать ее под реальные нужды района, а не под некие мифические нормативы, утратившие свою актуальность за много лет до момента рождения автора этих строк.

Да и включить раздольинскую дорогу в упомянутую выше госпрограмму также было бы не лишним.

И вот когда все это будет сделано – можно будет смело говорить о том, что региональные и местные власти действительно сделали что-то полезное, и неотступно выполняют указы руководства страны. А пока что все происходящее гораздо больше смахивает на тихий саботаж, нежели на эффективную работу. Как ни жаль это констатировать.

Информационное агентство «СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТЁР» специально для «БАБР24».

Новости Прибайкалья - в Вайбере. Только эксклюзив! Подписывайтесь!

Читайте нас в Одноклассниках!

Читайте нас в Телеграме!

Автор: Михаил Бломберг © Babr24 РАССЛЕДОВАНИЯ, ЭКОНОМИКА И БИЗНЕС, ТРАНСПОРТ, ИРКУТСК
👁 16101 30.06.2018, 09:58 🗨 1202

URL: <https://babr24.com/?ADE=178189> Bytes: 13000 / 12202 [Версия для печати](#)

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

[\[email protected\]](#)

Автор текста: **Михаил
Бломберг.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: [\[email protected\]](#)

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [\[email protected\]](#)

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: [\[email protected\]](#)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: [\[email protected\]](#)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: [\[email protected\]](#)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: [\[email protected\]](#)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: [\[email protected\]](#)

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: [\[email protected\]](#)

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: [\[email protected\]](#)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)