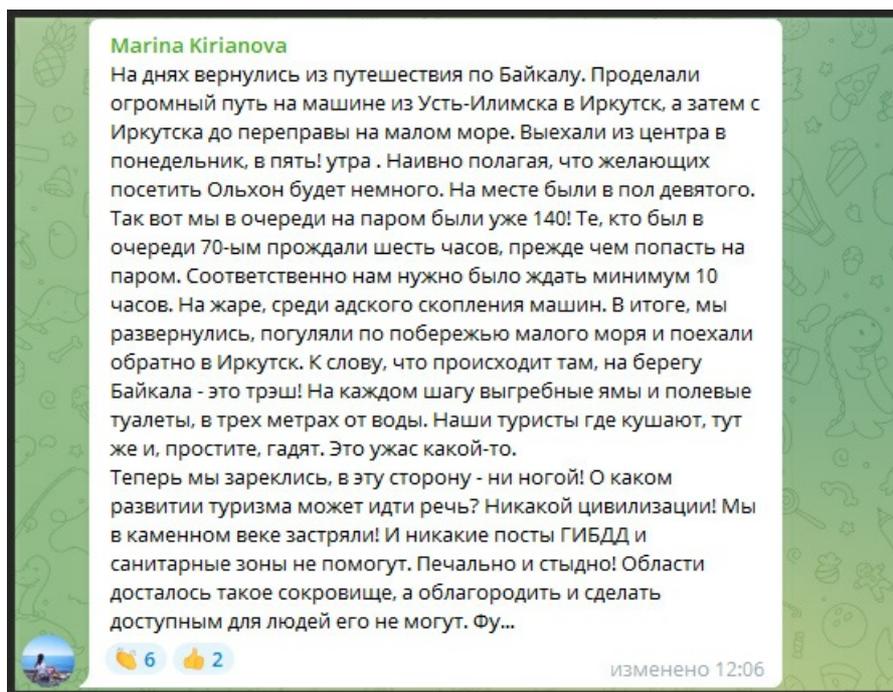


## Ольхонская переправа как апофеоз некомпетентности губернатора Кобзева

На Ольхоне творится настоящий ад. В 2022 году поток туристов на обетованный остров вырос почти в четыре раза, а переправа осталась всё той же. Автомобили перевозят три парома, один из которых часто стоит на ремонте. Еще два не справляются с потоком машин.

Как следствие, уже к середине недели на остров выстраивается очередь, в которой можно простоять два дня. В воскресенье точно такая же картина - в обратную сторону.

Ситуацию многократно ухудшает отсутствие минимальных цивилизованных условий. Если в 2022 году на материковой части соорудили какое-то подобие нормального туалета, то на островной части его нет. У сотен людей, томящихся на адовой жаре в очереди, альтернатива крайне сомнительная - или пользоваться отвратительным сортиром модели «дырка в полу» с обилием мух, или гулять в сопки, щедро удобряя ольхонскую травку.



Еще хуже ситуация с общепитом. Магазинов на обоих берегах нет, весь сервис ограничивается убогими и совершенно антисанитарного вида кафешками, предлагающими еду подозрительного вида.



Вся очередь на материковой части находится на узкой дороге посреди поселка Сахюрта. Деваться с дороги некуда. Нет никаких парковок, беседок, малейшей тени. Со стороны Ольхона такая же дорога зажата между сопок. Дорога там грунтовая, и каждая проезжающая машина несет за собой облако пыли и песка.



В теории два из трех ольхонских паромов могут перевозить по 450 автомобилей в сутки, третий паром - около 200. Итого 550 автомобилей в каждую сторону. Но это в теории. Как мы уже говорили, один из паромов часто находится в ремонте, по факту ходят только два. Местные жители и маршрутки проезжают без очереди, так же проезжают и все автомобили, обслуживающие остров, спецслужбы, представители властей и просто «блатные». Как следствие, очередь для туристов движется вдвое-втрое медленнее, чем могла бы.



На фото слева - очередь тех, кто едет без очереди, справа - обычная очередь.

Формально за порядком следит полиция - но она приезжает только в «часы пик» и контролирует только отсутствие драк. Которые на переправе возникают регулярно - одичавшие от жары и невыносимых условий туристы готовы схлестнуться со всеми теми, кто едет без очереди. Островные мужчины тоже люди суровые и всегда готовы дать отпор. За порядком заезда на паром полиция не следит, и в принципе это не является ее работой.



Дело в том, что паром считается частью автодороги Еланцы-Хужир, и за нее отвечает региональная Дирекция автодорог. Именно поэтому переправа является бесплатной, хотя многие готовы заплатить за то, чтобы проехать без очереди. Ночевать посреди автотрассы безо всяких удобств, в смутной надежде попасть на заветную островную турбазу - удовольствие сомнительное, способное испортить любой отдых.

Только к концу июля ситуация наконец дошла до Игоря Кобзева, несмотря на постоянно произносимую им мантру о высокой значимости туризма на Байкале. Справедливости ради заметим, что ситуация с переправой через пролив «Ольхонские ворота» тянется годами, и в ней очень мало что меняется к лучшему. В частности, мы **подробно описывали проблему еще в 2016 году**, и с тех пор ситуация только ухудшилась.

Специфика нынешнего лета - именно в политической ситуации, когда туристический поток на Байкал вырос в разы.



В бытность губернатора Сергея Ерощенко, который является конечным бенефициаром Восточно-Сибирского речного пароходства, была сделана попытка решить вопрос с переправой. В частности, началось строительство большого причала и речного вокзала. Был построен третий паром. Однако с приходом губернатора-коммуниста Сергея Левченко на этих новшествах был поставлен крест.

Второй причал нужен прежде всего для запуска платного коммерческого парома. Такой паром как альтернатива бесплатному, мог бы существенно разгрузить очередь.

Отметим, что на переправе через пролив используется один и тот же тип парома, вмещающий достаточно небольшое число автомобилей. Причина выбора такого типа парома непонятна. В природе существуют недорогие модели паромов российского производства, вмещающие гораздо больше автомобилей, чем ольхонские паромы. К примеру, самоходная баржа-паром М-25 на 20 автомобилей компании «Интермарин» стоит всего 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. Однако их почему-то использовать отказываются наотрез.

**Natalya Bakhmatova**

Санитарные кабинки это конечно хорошо, но проблемы долгого ожидания не решит. Там ходит 3 парома 1 маленький и 2 больших. Проблема в тех кто едет без очереди это маршрутки, буханки с экскурсиями, ассенизаторы и местные жители, ну и доставки продуктов не много. Вот и получается пришло 2 парома большой и маленький машины стоящие в очереди думают ну хоть 10 штук сейчас нас уедет, а по факту набили эти паромы теми кто без очереди, а из основной только машины 4-5 взяли. Вот и получается очередь из 100 машин стоишь 6 часов. Не проще один паром отдать под тех кто без очереди? А остальные 2 пусть возьмт туристов. И местные жители в сезон туризма могли бы со всеми постоять.

NB    👍 20    💬 4    🏠 1    21:51

Что мешает купить или сделать еще несколько паромов? Ничего. В структурах ВСРП утверждают, что ольхонский паром - это некое чудо инженерной мысли, уникальное произведение науки и техники, которое удастся повторить лишь раз в десятилетие. Это прямая ложь.

Паром - это обычная, сваренная из листовой стали и покрашенная баржа, на которую установлены два двигателя и пневматический пандус с каждой стороны. Двигатель на пароме устанавливается, к примеру, ЯМЗ-238 (заводская цена 250 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, хватит и одного. Таким образом, паром типа «Ольхонские ворота», без учета откатов и взяток, никак не может стоить больше 30 миллионов рублей. За такую цену паром может приобрести любой предприниматель.

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 передает другим структурам - как правило, «Дорожной службе Иркутской области».



Однако своих паромов у ДСИО нет, поэтому Дирекция автодорог находится в сложных взаимоотношениях с другой частной организацией - Восточно-Сибирским речным пароходством (ВСРП).

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) стремится максимально снизить затраты, и при этом получить максимум из бюджета.



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

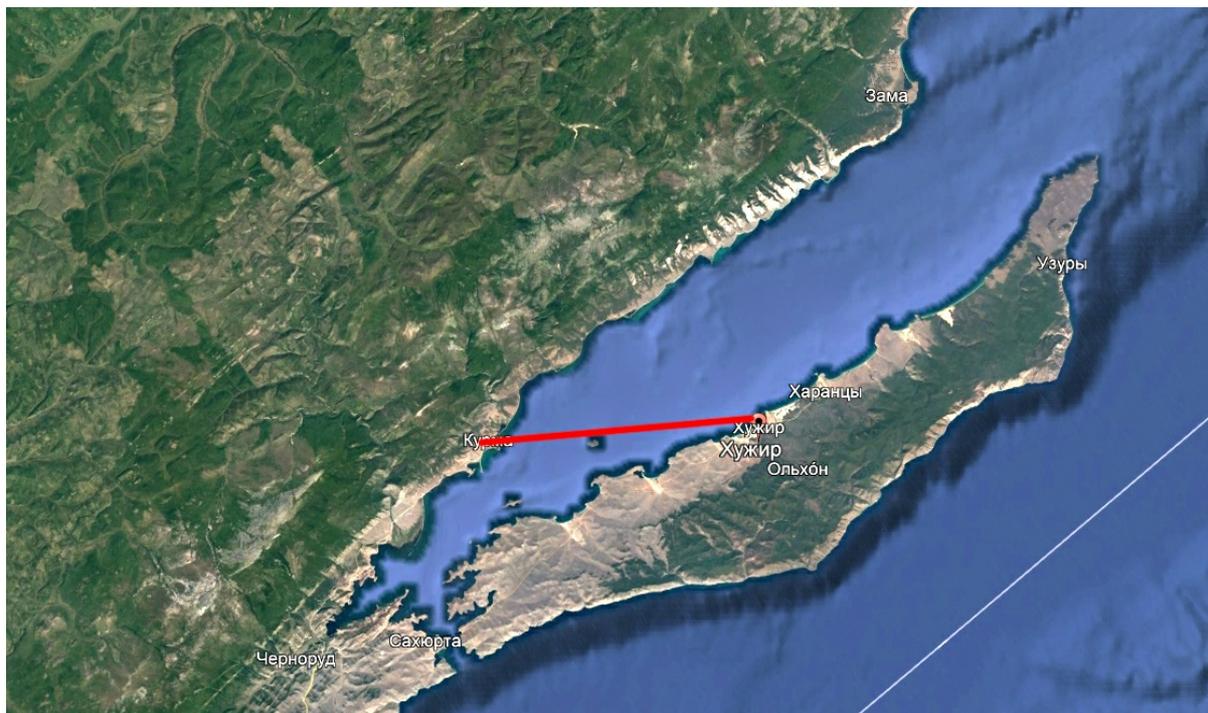
Именно поэтому для решения проблемы упорно **не используется** самый простой способ: круглосуточная работа паромов, а также снижение числа длительных технических перерывов, для которых нет никаких объективных оснований. Однако ВСРП ссылается на нормативы рабочего дня у экипажей. Для увеличения числа экипажей (и, отметим, увеличения пресловутого числа рабочих мест) нужна всего лишь политическая воля и небольшие деньги. Такой воли и желания, как мы видим, ни у кого нет.



Между прочим, можно было бы соорудить еще одну паромную переправу - к примеру, от поселка Курма прямо в поселок Хужир. Расстояние там, конечно, около 20 километров, но оно того стоит. Никаких принципиальных

препятствий для этого, кроме лишнего крюка по автодороге в тридцать километров, для этого нет. Туриста, который проехал 250 километров от Иркутска, вряд ли остановит еще тридцать. Зато он попадает с парома прямо к месту назначения, минуя 35 километров безумной разбитой гравийки на Ольхоне.

Причем Байкал в этом районе гораздо спокойнее, чем в проливе Ольхонские ворота, в которые напрямую дует ветер Сарма, и поэтому паром в этом месте существенно безопаснее.



Между прочим, такой вариант парома - от Курмы до Хужира - не только вдохнул бы новую жизнь в поселок Курма, но и в принципе решил бы массу экологических вопросов на Ольхоне. Дело в том, что подавляющее число туристов едет именно в Хужир, и крайне редко пытается самостоятельно доехать до Хобоя и других интересных мест Ольхона на своей машине. Проблема заключается в ольхонских дорогах - они настолько плохого качества, что одна поездка до Хобоя и обратно может вылиться затем в дорогостоящий ремонт. Поэтому на Хобой туристов возят местные «джигиты» на неубиваемых УАЗиках.



Таким образом, можно организовать большую платную автостоянку в Курме, а в Хужир возить только пешеходов. Даже на небольшой паром помещается около сотни пассажиров, что радикально решит вопрос с очередями. Точно то же самое можно сделать и на существующей переправе - платная автостоянка в Сахюрте и маршрутные автобусы от переправы до Хужира.

Проблема экономически усугубляется еще и тем, что реальный наплыв туристов отмечается лишь **два 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 практическом отсутствии зимнего туризма, эти объекты будут пустовать девять месяцев в году.

Вопрос с потоком туристов на Ольхон можно было бы решить не просто цивилизованным, но и очень выгодным для Иркутской области способом - сделав посещение острова платным. Для этого есть все условия: Ольхон является частью особо охраняемой Центральной экологической зоны Байкала. То есть для решения вопроса нужна, опять же, политическая воля и голоса хотя бы тридцати депутатов Заксобрания. Платный въезд на остров существенно сократил бы число желающих на него попасть, и внес бы хороший вклад в бюджет региона.



Вернемся к губернатору Игорю Кобзеву. То, что для губернатора на третьем году правления стало откровением наличие проблемы попасть на Ольхон, еще как-то можно понять. Регион огромный, проблем много. Но то, как именно губернатор собирается решать проблему переправы, насмешило всех иркутян.

Вместо того, чтобы самому приехать на остров и увидеть проблему своими глазами, Кобзев прислал руководителя Дирекции автодорог Юлию Гордину и недоминистра транспорта Максима Лобанова. Те, естественно, ничего решить не способны в принципе в силу всех озвученных выше причин. Юлия Гордина вообще предпочла ретироваться, наскоро оценив очередь в 75 машин как «нормальную». Начальство предусмотрительно приехало в среду, а не в пятницу, иначе говорить было бы нечего. Максим Лобанов выдал откровенно домашнюю заготовку о проекте электронного табло с информацией об очереди - почему-то установленного в Баяндае.



Именно этот бред с табло в Баяндае и озвучил губернатор Кобзев, озадачив всех потенциальных туристов. Что должны делать люди, собравшиеся на Ольхон, купившие проживание на турбазе и увидевшие, что очередь на паром составляет 200-300 автомобилей? Менять все свои планы и ехать обратно?

Управленческий идиотизм иркутских чиновников невероятен. Со здравым смыслом и экономикой они явно не дружат. Конечно, гораздо проще потратить деньги на никому не нужное электронное табло (которое вполне можно заменить бесплатным выводом информации на сайт правительства), чем реально решать проблему переправы на остров.

Утешает только одно: еще дней 20-25, и туристический ажиотаж закончится. А в следующем году будут новые очереди, новые скандалы, новые обещания чиновников... и ничего не изменится.



Фото: Дирекция автодорог Иркутской области, Роман Шевченко

Автор: Максим Бакулев © Babr24.com ТУРИЗМ, ТРАНСПОРТ, РАССЛЕДОВАНИЯ, ИРКУТСК, БАЙКАЛ 👁 57355  
25.07.2022, 06:08 📄 716

URL: <https://babr24.com/?IDE=232224> Bytes: 13036 / 11607 Версия для печати Скачать PDF

👍 [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: **Максим Бакулев**, политический обозреватель.

На сайте опубликовано **3434** текстов этого автора.

## 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](#)

