

Убойная трасса

Каждый россиянин, да и не россиянин тоже знает, что в Иркутск летать на самолетах очень опасно. Можешь с жизнью проститься. Однако тот факт, что в Иркутск ездить на автомобиле не менее опасно известен только дальнбойщикам, перегонщикам и экстремалам. Все они, как один говорят, что хуже, чем в Иркутской области дорог в России нет нигде.

Причем, на вопрос, когда они такими стали, никто из них не может дать точного ответа. По их словам так было всегда, по крайней мере, сколько они крутят баранку, то есть с начала 90-х годов. Как пересекаешь границу Красноярского края, дорога заканчивается и начинается направление, с ямами, рытвинами, ухабами, местами напоминающими стиральную доску. Ехать по такой трассе можно с максимальной скоростью 40, а то и 30 км в час. Дорожных знаков на ней тоже нет. Дальнбойщики знают, на каких участках федеральной трассы М-53 они могут распротиться со своим грузом, а то и с жизнью.

Самый опасный участок дороги, по их рассказам, в районе Тайшета. Сразу за ним, неподалеку от села Байроновка, есть крутой подъем на сопку. Многотонная фура в нее ползет словно черепаха. Остановить машину на таком подъеме нельзя. Она после этого уже никогда не тронется с места. Именно на этом подъеме водитель вместе со своим тяжелогрузом становится легкой добычей разбойников на дорогах. Пристраиваясь сзади, грабители выдергивают у грузовика двери и начинают выгружать товар прямо на ходу. Водителю ничего не остается, как наблюдать происходящее в зеркала дальнего вида. Случается также, когда дальнбойщика, следующего на медленной скорости в дремучей иркутской тайге, прижимают к обочине и под дулом автомата заставляют покинуть машину. Как рассказал мне дальнбойщик Сергей из Москвы, совсем недавно таким образом его друг лишился грузового американца, забитого под завязку замороженным мясом.

Именно поэтому найти камикадзе, который отважится доставить груз на восток страны, становится все тяжелее. Но еще тяжелее становится найти владельца груза, который отважится использовать столь рисковую логистику для своего товара. Отвратительное состояние дорог, огромные пустынные расстояния и как следствие разгул криминала, сказываются на объемах грузоперевозок и создают угрозу существованию дальнбойного бизнеса.

Перегонщикам несколько легче, поскольку они передвигаются колоннами и, разумеется, вооружены. Да и крайней точкой следования японских иномарок из Владивостока, как правило, становится Иркутск. Парадоксально, но в большей степени состоянием федеральной трассы, проходящей через иркутскую землю, возмущены экстремалы. Вернее, они возмущены не трассой, как таковой, а тем фактом, что информацию о ее реальном плачевном виде невозможно нигде получить. По их словам, если бы соответствующие федеральные службы позаботились о распространении информации о состоянии трассы хотя бы среди тех, кому эта информация важна, очень много трагических случаев можно было бы избежать и предотвратить человеческие жертвы.

Однако информацию о состоянии федеральной трассы М-53 и разгуле на ней бандитизма вы не найдете нигде. Если, конечно, вы не пойдете в народ и не спросите у дальнбойщика, какой ценой он зарабатывает свой хлеб. Впрочем, такие мелочи разве когда-нибудь волновали тех, кого они волновать обязаны.

И дальнбойщиков и экстремалов в одинаковой степени мучает один вопрос, на который они никак не могут найти ответа. Почему на всей российской территории от Петербурга до Владивостока, иркутский участок самый разбитый и самый тяжелый. Причем, глядя на транзитные дороги через сибирские города, такие как Тайшет, Тулун и Усолье, просто рыдать хочется. Особенно когда у тебя за плечами остались сказочная, но не более богатая Тува, мощный Красноярск и как будто вылизанные, сверкающие чистотой деревни Алтайского края.

Иркутск, находящийся на стратегической транспортной развязке с Китаем, в представлении дальнбойного люда должен иметь мощные транспортные узлы, удобные и просторные подъездные пути к местам погрузки-разгрузки, объездную дорогу, комфортабельную перевалочную базу для транзитников и расторопных

сотрудников ГИБДД. Вместо этого Иркутск является практически ни чем не отличающееся зрелище от своих младших по иркутской земле собратьев, и проезд по нему - это закономерное продолжение нападений, преследующих водителей с момента въезда на злосчастную М-53.

Что же это за область такая куда ни доехать, ни самолетом долететь без риска для жизни нельзя? А это та самая, где добывают уголь и золото, плавят алюминий и везут на экспорт лес. Та самая, где тарифы на электроэнергию самые дешевые и валовый региональный продукт один из самых низких. Куда никто не хочет вкладывать деньги, потому, что инфраструктуры нет. Где самый известный в стране долгострой - мост через Ангару, где самые плохие дороги и убийные трассы в тайге. И где теперь начальник Дорожной службы вместе с вице-губернатором арестованы и находятся под следствием по делу о разворовывании денег, предназначенных для строительства и ремонта дорог. Речь идет о нецелевом использовании 42 млн руб. кредитных средств, которые Дорожная служба получила в 2006 году.

Можно теперь ликовать и говорить, что справедливость восторжествовала и что виновники должны понести наказание. Можно хлопать от радости в ладоши и с воодушевлением ждать, когда прольется кровь коррупционеров. Только вот громкое дорожное дело не такое простое, как кажется на первый взгляд. И если идти по его следам, то можно очень долго блуждать во времени и пространстве, потому, что его начало было положено не в прошлом году. Дорожная история - это убийная трасса длиной почти в десять лет.

Условной датой ее начала может стать первая бетонная конструкция, заложенная в основание иркутского долго строя - моста через Ангару, а может, постановление о решении его строительства не столь важно. Примечательно то, что этот объект стал ровесником, невольным участником, а заодно и памятником таинственных метаморфоз, происходящих со средствами тогда еще называющегося территориальным дорожным фондом. К сожалению, бетонные плиты говорить не могут, а значит, мы никогда не узнаем, сколько средств было зарыто, отмыто и так далее через этот громкий объект.

По объяснению иркутских дорожных строителей, кризис в автомобильной инфраструктуре, а именно с дорогами областного значения случился по причине крайне низкого финансирования отрасли из областного бюджета. Начиная с 2000 года, объемы этого финансирования катастрофически сокращались и в 2005 году вообще дошли до ручки и составили 990 млн руб. Для сравнения - в Красноярском крае эта цифра составила около 2 млрд руб., а в Омской области более 3,5 млрд руб.

Как сетуют дорожные строители, упраздненный распоряжением Правительства в 2005 году территориальный дорожный фонд за все время своего существования, а именно с 2000 по 2004 годы подвергался нецелевому использованию средств. Иными словами, деньги из него расходовались куда угодно, только не на дороги. Особенно популярной не целевой статей расхода служил северный завоз. Посвященные и приближенные в то время "к телу" бизнесмены, до сих пор ностальгически вздыхают о тех баснословных прибылях, которые им обеспечивала эта пресловутая статья.

Использование средств территориального дорожного фонда, в том числе и федеральных, время от времени вызывало вопросы у столичных властей. В 2000 году Контрольно-Счетная палата РФ выявила, что администрация области использовала не по назначению 326,1 млн руб. А Контрольно-счетная палата Иркутской области в то же самое время, выясняя причины медленного строительства моста через Ангару, обнаружила, что десятки миллионов рублей из территориального дорожного фонда также использовались не по назначению. Тогда налогоплательщикам пообещали, что в 2001 году будет начато расследование. Было ли оно начато и чем закончилось, налогоплательщики так никогда и не узнали. Между тем, дороги области продолжали разваливаться, а дорожные службы деградировать.

Через четыре года федеральные власти, обеспокоенные неблагоприятными дорожными условиями в Иркутской области, предприняли вторую попытку ревизии дорожных средств. Повод для беспокойства уже тогда существовал серьезный. За 10 месяцев 2004 года, по сравнению с соответствующим периодом 2002, на иркутских дорогах произошел рост ДТП на 25,7%, на 45,5% увеличилось количество погибших и на 24% возросло число получивших увечья. Причиной этой скорбной статистики стало неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, отсутствие дорожных знаков, некачественное состояние обочин и т.д. Контрольно-счетная палата России акцентировала внимание федеральных властей на том, что в 2002 году область получила в виде субвенций и субсидий на строительство и реконструкцию дорог 674 405 тыс. руб. В 2003 году объем финансирования составил 750 277 тыс. руб. На счетах фонда на 1 января 2004 года осталось 12 190,4 тыс. руб. Судя по тому что выделенные средства были освоены не в полном объеме, в 2004 году область получила ассигнования в 3,7 раза меньше, чем в предыдущем, а именно 200 000 тыс. руб.

Тогда же, в 2004 году, областные власти в поисках наиболее правдоподобной версии для народа о причинах

легендарного долгостроя, заявили, что главный враг строительства моста - областное налоговое ведомство, которое не собирает налоги, стало быть, мост строить не на что. В ответ глава областной налоговой службы Владимир Васьков опроверг гнусные инсинуации, заявив, что налоговики перечислили в территориальный дорожный фонд около 2 млрд. руб., что составило 118,4% к плану. Кроме того, он заявил, что данным вопросом, то есть строительством моста, должна заняться контрольно-счетная палата.

Таким образом, только в 2004 году территориальный дорожный фонд получил только в виде налогов 2 млрд руб. и федеральные субвенции в размере 200 млн руб. На эти деньги дорожники построили 31,7 км новых дорог, три моста протяженностью 568,6 метров.

Контрольно-счетная палата России выявила много разных нарушений. Например, обнаружила отдельные акты приемки выполненных работ, в которых допускались не оговоренные и не заверенные должностными лицами различные исправления. В результате, итоговые суммы видоизменялись в сторону увеличения, разумеется. Цифры просто заштриховывались корректором и сверху изображались другие. Проекты строительства автодорог не утверждались и не согласовывались, по многим объектам чертежей нет, как и отсутствуют ссылки на сертификаты или результаты испытаний, подтверждающих качество применяемых материалов.

И вот еще один любопытный факт. У иркутских дорожников стоимость содержания и ремонта дорог росла, а стоимость строительства новых и реконструкции старых снижалась. Так, удорожание содержания 1 км дорог в 2003 году по сравнению с 2002 увеличилась на 18,8%, а стоимость ремонта на 49,2%. А вот стоимость строительства и реконструкции 1 км автодорог за тот же период снизилось на 351 тыс. руб. А что тут такого нелогичного? Содержать дороги и проводить на них регулярный косметический ремонт выгоднее, чем строить новые и реконструировать. Затрат меньше, списать можно больше.

Кроме того, было установлено, что в 2003-2004 годах область не получила 35 400 тыс. руб. на строительство объектов, входящих в переченьстроек и объектов для федеральных государственных нужд. В результате чего проверяющие органы сделали заключение, что в области отсутствует четкая инвестиционная политика, структурные подразделения администрации действуют разрозненно и контроля за своевременным утверждением проектно-сметной документации нет. Летом этого года депутат Государственной Думы Виталий Шуба заявил, что федеральные дорожные субсидии для Иркутской области в 2007 году возрастут втрое до 1 млрд 250 млн руб. Во столько же раз увеличится финансирование строительства федеральных дорог М-53 и М-55. Продолжится строительство объездной дороги в Тайшете и начнется ремонт федеральной трассы в Тайшетском и Нижнеудинском районах. На эти цели в федеральном бюджете предусмотрено 730 млн руб. В июне регион получил 500 млн руб. на строительство моста и 465 млн руб. на реконструкцию дорог областного центра. По его словам, к 2010 году должна быть построена объездная дорога в Иркутске.

На прошлой неделе иркутяне узнали, что завершение долгостроя-моста отодвинулось в 2010 год.

Виталий Шуба озвучил большие суммы и грандиозные планы, которые ставят перед властями трудные задачи и новые соблазны. Это значит, что нас с вами ждут громкие коррупционные дела, а дальнбойщиков - бандиты на дорогах. Все как всегда.

Автор: Светлана Батутене © Иркутская торговая газета ПРИБАЙКАЛЬЕ, ИРКУТСК 3218 02.11.2007, 09:49
181

URL: <https://babr24.com/?ADE=40868> Bytes: 12434 / 12434 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:
irkbabr24@gmail.com

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](#)