

Дороги в никуда

Наша страна так устроена, что проблема дорог в ней всегда будет одной из важнейших. Огромные расстояния требуют налаживания связи с разными частями даже в каждом отдельном регионе. Когда между городами сотни километров – без транспорта, без дорог выжить им не удастся.

Поэтому так важно у нас дорожное строительство и содержание ранее построенных дорог. Но похвастаться нам тут очевидно нечем. Недавно была бурная дискуссия о сравнении стоимости строительства дорог в России, в Америке, Европе и Китае. Мы снова впереди планеты всей – причем в 3-5 раз обгоняя по стоимости постройки километра автодороги любую другую страну мира. Конечно, есть и фактор климата, и морозы у нас, и весенние заморозки. Но тем более – эти факторы должны компенсироваться мудрой, грамотной, гибкой организацией процесса.

А что у нас на самом деле? А на самом деле – искусственно создаваемый монополизм и, как следствие – бесконтрольное удорожание стоимости заказов в угоду единственному субъекту. Которым, как мы понимаем, является все та же Дорожная служба Иркутской области (ДСИ). Была она и областным госпредприятием – ОГУП, стала она и акционерным обществом – а ничего не меняется. Ни с дорогами – как были они разбитыми, такими и остаются. Ни с самой Дорожной службой – как не вылезала она из убытков, так и не вылезает.

В 2009 году на рынке дорожно-строительных работ появился новый участник – компания «Новая Эра». Несколько вопросов мы задали ее генеральному директору Руслану Таирову:

- Руслан, ведь «Новая Эра» раньше не занималась дорогами? Что привело компанию в эту сферу деятельности?

- Да, у группы компаний «Новая Эра» много различных направлений. Среди наших интересов - организация туризма на Ольхоне, и проблема дорог в этом районе была и остается для нас важной.

- Но ведь это требует определенного опыта, не так ли?

- Разумеется, нам пришлось многому научиться. Мы организовали свой коллектив строителей, оснастили его техникой и выиграли конкурс на содержание региональной дороги в Ольхонском районе. К концу года мы приобрели несколько единиц техники, отладили взаимодействие и сотрудничество с местными органами власти. Практически за свой счет и своими силами ликвидировали чрезвычайную ситуацию в отдаленном поселке Онгурен. Смогли предложить людям достойную оплату их труда, которая примерно в два раза превышала сложившуюся по отрасли в этом районе. И готовились к торгам на следующий год.

- И все это прошло у вас без проблем?

- Заказчик изменил правила игры, принял решение объединить все лоты в один, включающий в себя дороги всей области. Для нас высшие интересы – это прежде всего интересы дела. Так что мы решили участвовать в торгах. Для этого была проведена огромная работа, мы объехали половину области, кто-то сам к нам приезжал. В результате к намеченному сроку сдачи документов были заключены предварительные договоры о сотрудничестве с десятком дорожных предприятий, базирующимися по всей территории области, имеющими необходимый опыт, людские и технические ресурсы. Аукционной комиссией мы были признаны соответствующими всем требованиям. Но в последний момент она сняла нас с аукциона и антимонопольная служба признала это законным. Сейчас кстати мы на руках имеем решение суда о признании незаконными размещение заказа и заключенного по его результатам контракта. В результате нашей деятельности на базе предприятий из Иркутска, Бодайбо, Братска, Тулуна, Ольхонского и других районов области создано Некоммерческое партнерство «Дорожники Иркутской области».

- Какие функции и задачи у этого партнерства дорожников?

- Создавалось оно прежде всего для координации действий областных дорожных предприятий малого бизнеса, находящихся по всей области, для создания условий благоприятного развития дорожной отрасли

Иркутской области. А это сами дороги и люди, которые на них работают.

- Ситуация, получается, складывается так: есть один крупный субъект – Дорожная служба Иркутской области, есть множество мелких, сегодня объединившихся в Некоммерческое партнерство. И как вы видите возможное развитие событий? Не приведет ли это к «войне за заказы»?

- Нас интересует, как уже сказано, в первую очередь дело - состояние дорог. Постоянно заявляя о развитии региона, областное правительство обязано понимать, что за этими красивыми словами кроется. Ведь современная инфраструктура – основа роста региона. И это особое внимание должно выражаться в продуманной политике и программе развития. Как при достаточно ограниченных средствах правильно ими распорядиться. На что в первую очередь направить, что поддержать. Правильно расставленные приоритеты помогут избежать распыления средств тонким слоем практически в никуда ради определенных корпоративных интересов.

Что касается содержания дорог, сумма на содержание конкретной дороги должна определяться от социальной значимости направления и интенсивности движения по ней. У нас выделено направление на Листвянку. А в остальном идет одинаковое финансирование, что 30 машин в сутки проходит, что 300. Понятно, чем выше интенсивность движения, тем требования к безопасности выше, больше количество происшествий – в общем, и к самой дороге требования строже.

- Да, Байкальский тракт Иркутск-Листвянка всегда был «образцово-показательным» - по нему возили и Фиделя Кастро, и Гельмута Коля... А в то же самое время многие дороги в области доступны лишь для внедорожников.

- Конечно, есть дороги, объективно получающие особое внимание. Но, к примеру, и направления Баяндай – Еланцы - Хужир, Иркутск – Большое Голоустное заслуживают большего внимания, чем имеют сейчас, так как являются важными туристическими направлениями, туризм – одно из составляющих развития области. Но любые дополнительные деньги на региональные дороги, должны идти не в общем «на содержание», а на конкретные работы по строительству, ремонту и реконструкции.

Ну и, конечно, денег, выделяемых на дороги, соединяющие сельские поселения, может хватить только на установку знаков аварийно-опасных участков. А по этим дорогам, между прочим, школьные автобусы ходят. Если мы говорим о приоритетах поддержки сельского хозяйства, то это должно рассматриваться комплексно, иначе они постепенно превратятся в лесовозные направления.

- Вероятно, у вас уже сложились какие-то предварительные предложения, как, наконец, с мертвой точки сдвинуть решение одной из главных наших проблем?

- По нашему мнению, стоит переходить на долгосрочные контракты по содержанию дорог, что позволит дорожным предприятиям эффективно планировать свои ресурсы и трудовым коллективам уверенней смотреть в завтрашний день, вкладываться в повышение квалификации своих сотрудников и планировать приобретение техники за свой счет, а не за счет бюджета. Такие развитые страны как Канада, США, Норвегия, Финляндия имеют опыт долгосрочных контрактов, и по общему мнению, это благотворно сказалось на улучшении состоянии дорог.

В области должно быть как минимум 3-4 подрядчика, способных выполнять работы по содержанию дорожной сети. Как пример - опыт содержания федеральных дорог. Излишняя централизация влечет за собой увеличение себестоимости работ, пагубно влияет на скорость принятия и исполнения решений, взаимодействия с местными органами власти и здоровую хозяйственную инициативу подразделений. Из нескольких предприятий с разными формами собственности с разной структурой можно будет извлечь и применить наиболее эффективные и полезные наработки.

Проводником дорожной политики (и во многом генератором идей) должна быть Дирекция по управлению автодорогами, которой, к сожалению, при сегодняшнем положении дел и при отсутствии четких ориентиров, отведена роль статиста при единственном подрядчике, все той же Дорожной службе, которая фактически и определяет дорожную политику, исходя из своих возможностей и проблем. Вряд ли с подобным подходом возможно рассчитывать на сколько-нибудь положительные результаты и на то, что наши дороги когда-нибудь станут хоть не «европейского», но хотя бы минимально приемлемого для современной страны качества. Так мы и останемся с «направлениями вместо дорог», если не сделаем выводов из наглядных уроков всех последних лет.

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Михаил
Кулехов.**

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](#)