

## Удар по бездорожью

Новая госкорпорация займется одной из главных бед России.

Бедственное состояние наших дорог, а так же малая их протяженность давно стали притчей во языцех. Пожалуй, в стране не найти журналиста, который бы хоть раз не написал о "второй главной беде России". Что характерно – дорожная проблема возникла не вчера. Это, если можно так выразиться, хроническая, застарелая болезнь нашей страны.

Начиная со времен "Путешествия из Петербурга в Москву" и "Мертвых душ" русская дорога во всей своей первобытной неухоженности становится постоянной героиней произведений классиков литературы. Появление в дорожном строительстве новых технологий, замена щебня на булыжник, а булыжника на асфальт не изменили ситуацию ни на йоту. Даже индустриализация и освоение новых территорий в 30-70 годы прошлого века не привели к "дорожному буму". Тут, видимо, дело в том, что советская мобилизационная экономика всегда ориентировалась на минимизацию затрат, и если грунтовые проселки позволяли пройти строительной технике, самосвалам и армейским "Уралам", это считалось вполне достаточным, чтобы считать такой проселок дорогой.

В этом плане весьма любопытна разошедшаяся в миллионах грампластинок радиопостановка 60-х годов о приключениях барона Мюнхгаузена, в которой есть вот такой диалог между бароном и турецким султаном:

Мюнхгаузен: "Россия вообще удивительная страна. Возьмем, к примеру, дороги. Зимой их делают из снега, а летом – из лужи".

Султан (удивленно): "А что такое "лужа"?"

Мюнхгаузен: "Это когда много-много глины и много-много воды в одном и том же месте".

Однако намеки авторов постановки остались не услышанными. И по сей день, как и двадцать, и сорок, и семьдесят лет назад, проехать из Европейской части России в Северо-восточный регион, в Магаданскую область, попросту невозможно, а поездка во Владивосток может стоить автомобилю подвески, а водителю – здоровья.

Автору этих строк довелось два года шоферить на строительстве восточного участка Байкало-Амурской магистрали, так что могу со всей ответственностью сказать: легендарный барон прав. Дороги в зоне вечной мерзлоты, так называемые "зимники", по сути эксплуатируются только в холодное время года, а летом, когда мерзлота оттаивает, дорога превращается в так называемую "марь", т.е. в бесконечную канаву, наполненную глиной пополам с водой.

Между тем, зарубежный опыт свидетельствует – экономический бум всегда предваряется массовым строительством дорог. Так было, в частности, в США, которые к 20-м годам XX века в результате трудов Генри Форда стали самой автомобильной державой в мире. До этого момента качество и количество американских дорог оставляло желать лучшего, недаром популярный актер тех лет Херб Шрайнер сказал: "Дороги на самом деле не ремонтируют, а только перемещают дорожные ямы, чтобы водителю было их труднее запомнить".

Но вскоре ситуация стала меняться. "Вашингтон профайл" пишет: "В начале 1920-х годов в США строительство дорог резко возросло и появились более 250 так называемых "именных магистралей", названных в честь исторических личностей и событий и имевших цветовую кодификацию (на телеграфных столбах вдоль дорог закрепляли цветные ленты). Самой известной из этих магистралей был Линкольн Хайвэй, который пересекал всю территорию США: от Нью-Йорка до Сан-Франциско.

Однако эти магистрали не имели общего руководства, что стало причиной многих проблем. Дороги строили самостоятельные консорциумы бизнесменов, вступавшие в альянс с властями штатов, графств и отдельных

муниципалитетов. Так как генеральный план строительства часто отсутствовал даже на самом низшем уровне, система дорог приобрела крайне сложный и запутанный вид. Многие транспортные артерии дублировали друг друга, они прихотливо пересекались и создавали неимоверно сложные развязки, что создавало огромные неудобства для дорожного движения".

Можно отметить еще три важнейшие фазы дорожного строительства в США: легендарные "шесть дорог Рузвельта", Национальный комитет по межрегиональным магистралям и "система магистралей Эйзенхауэра". В итоге сегодня американцы ежегодно проезжают по пять триллионов (вдумаемся в эту цифру!) километров по скоростным магистралям. По некоторым оценкам, стоимость всей транспортной инфраструктуры США ныне составляет около двух триллионов долларов или более 13 % от стоимости всех производственных активов страны.

Таких успехов предприимчивым янки удалось достичь благодаря централизации усилий по дорожному строительству. Создание Национального комитета по межрегиональным магистралям и живейшее участие глав государства сделали то, что оказалось невозможным для частных компаний – по протяженности и качеству сеть автодорог США ныне не имеет равных в мире. Кстати говоря, схожие опыт и результат в плане дорожного строительства имеют и Германия, и Франция, и даже Мексика.

Казалось бы, чего изобретать велосипед – вот он, блесит спицами, бери и пользуйся. Но наши чиновники решили пойти другим путем, и попытались сделать ставку на строительство платных дорог. Под это начинание был в срочном порядке разработан закон "О платных дорогах", но инициатива "платников" столкнулась с целым рядом трудностей. Во-первых, возмутились автовладельцы. В СМИ появился ряд материалов, лейтмотив которых сводился к фразе: "Вот мы сорок лет тут ездили бесплатно, а теперь будем за деньги?".

Затем платными дорогами заинтересовались политики и экономисты. Последние отметили главное: строительством платных дорог проблему не решить, Россия нуждается в сотнях тысяч километров автомагистралей, а потянуть такой воз может лишь мощная госкорпорация.

27 декабря 2007 года президент Владимир Путин одобрил предложение Минтранса о создании госкорпорации "Автодор". Первый заместитель председателя правительства Дмитрий Медведев, выступая на V Красноярском экономическом форуме, так же особо остановился на проблеме дорожного строительства. Он, в частности, сказал: "В последние годы я довольно много езжу по стране. И куда бы ни приезжал – руководство регионов, губернаторы, главы муниципальных образований говорят мне одно и то же: помогите построить дороги, все остальное мы способны сделать сами, наладим производство, создадим рабочие места. По правде говоря, мы с этой задачей справляемся очень неважно. Просто плохо справляемся".

Чтобы выйти из сложившегося положения он считает необходимым "вместо существующей сегодня бюрократической структуры создать акционерное общество, принадлежащее государству, которое будет регулироваться в рамках специального, посвященного этому обществу закона".

По словам Медведева, "оно могло бы выполнять функции государственного заказчика, ежегодно получая необходимые бюджетные ресурсы, привлекать "длинные" деньги на рынке, реализовывать крупные инвестиционные проекты".

Добавим, что сумма, запланированная в бюджете-2008 на нужды дорожного строительства, а это без малого 330 миллиардов рублей, внушает уверенность, что дело сдвинется с мертвой точки.

Автор: Артур Скальский    © Новая Политика интернет-журнал    СТРАНА, РОССИЯ    👁 1890    19.02.2008, 15:19  
🔗 218

URL: <https://babr24.com/?ADE=43454>    Bytes: 6885 / 6885    [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)

## 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](#)