

## Дороги в закрома родины

17 июля президент подписал законопроект о создании гигантской госкомпании («Автодор»). Новая компания может стоить государству до 10 трлн рублей только «живых денег». Другие потери пока невозможно подсчитать...

**Российские дорожники шутят: «С одной из двух российских бед можно справиться бульдозерами, грейдерами, асфальтоукладчиками и другой дорожной техникой, но никто не знает, что делать с дорогами».**

Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием (остальное считать дорогами как-то неловко) по советской инерции достигла 750 тыс км в 1995 году, в 2000-м увеличилась до 754, а в 2002-м — до 756 тыс км. Затем она начала сокращаться: дороги разбивались транспортом, строительство и ремонт не поспевали их восстанавливать (в том числе из-за откровенно низкого качества), и к 2005 году протяженность дорог в России упала до 725 тыс км. Это вызвало шок в руководстве страны, были выделены значительные средства, и в 2006 году протяженность автодорог с твердым покрытием выросла до 755, а в 2007-м — до 771 тыс км. Построенное в 2008 году российское государство, похоже, посчитать еще не успело.

Однако, несмотря на успехи, развитие российских автодорог недостаточно. 39 тысяч сельских населенных пунктов — 28,8% от их числа (включая 7,5% райцентров) не имеют связи с внешним миром по нормальным дорогам. В этих населенных пунктах, по официальным данным, живет до 2 млн чел.

Густота сети автомобильных дорог с твердым покрытием в России — 37,6 км на тысячу квадратных километров, в то время как в Швеции и Финляндии (в которых также значительна доля неосвоенной территории) — 288,3 и 618,0 км соответственно.

Качество дорог вызывает ужас. Если отбросить эмоции, испытываемые даже при езде по московским дорогам, стоит указать, что менее 40% федеральных и лишь четверть региональных дорог соответствует установленным в нашей стране требованиям. Лишь 8% федеральных дорог имеют многополосную проезжую часть (даже трасса Москва—Санкт-Петербург имеет ее далеко не на всем своем протяжении).

По данным Росстата, дорожная инфраструктура нашей страны включает в себя лишь 4,7 тыс торговых точек, 4,5 тыс автозаправок, 4,1 тыс пунктов питания, 3,7 тыс стоянок, 1,1 тыс станций техобслуживания, около 600 площадок отдыха с эстакадой, около 500 медпунктов, столько же мотелей и кемпингов, 200 мочечных пунктов.

Да, все эти числа отчетливо больше нуля, но при сопоставлении с пространствами нашей родины не сильно от него отличаются.

Результаты понятны.

Численность погибших на российских дорогах, достигнув максимума в 35,6 тыс чел. в 2003 году, снизилась до 33,3 тыс чел. в 2007-м, а в 2008 году — возможно, по политическим причинам — уменьшилась до 29,9 тыс чел. Но это все равно в два раза больше, чем потеряла Советская армия за все 10 лет войны в Афганистане!

Конечно, в этом виновато и разгильдяйство, и, насколько можно понять, занимающиеся сопровождением начальства и придорожным рэкетом, но не своими прямыми обязанностями по обеспечению безопасности движения сотрудники ГИБДД. Однако все равно более пятой части аварий вызвано в том числе плохим состоянием дорог. Чего стоит случай, когда советник тогдашнего министра экономического развития Грефа погиб, по ряду сообщений, оттого что его джип попал в колею (!) на Кутузовском проспекте — на президентской трассе в центре Москвы.

Помимо человеческих жертв качество автодорог имеет и внятную экономическую оценку: по данным правительства России, ежегодные потери от их низкой пропускной способности составляют 3% ВВП — вшестеро больше, чем в Евросоюзе (даже после его расширения)! Расходы на транспортировку в нашей стране являются одними из самых высоких в мире и достигают 20% стоимости груза, в то время как в

развитых странах не превышают 7%.

Эта ситуация вызывает вполне закономерный ужас — и недаром за время нефтяного бума государственные расходы на строительство и ремонт дорог выросли втрое. Однако заметили это не столько водители, сколько девелоперы и специалисты по продаже зарубежной недвижимости. Строительство 1 км некоторых автодорог, насколько можно понять, оказывается дороже строительства (в скальной толще!) 1 км адронного коллайдера в Швейцарии, а завышение расходов, по оценкам, достигает 4-5, а порой и 11 раз.

Уже не оценочным, а документальным свидетельством отношения российских чиновников к своей работе служит Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года, утвержденная правительством 22 ноября 2008 года и опирающаяся на данные по протяженности транспортных путей по состоянию на 1 января 2007 года!

В соседнем Китае государство ответило на глобальную экономическую депрессию мощной программой строительства автомобильных дорог с твердым покрытием: такая дорога должна прийти в каждую китайскую деревню.

В нашей стране ответом на кризис стало сокращение финансирования дорожного строительства и создание очередной госкорпорации («Автодор»).

Хотя профильный комитет Совета Федерации рекомендовал отклонить законопроект о ее создании, Совет Федерации принял его, а президент Медведев подписал 17 июля.

Минтранс передаст в управление «Автодору» 18 тыс км качественных федеральных дорог в Европейской части России (правда, из них около 6 тыс км еще не построено — государство уповает на «частных инвесторов», что производит особенно сильное впечатление в разгар кризиса), оставив остальные 29 тыс км Федеральному дорожному агентству («Росавтодор»).

Создание «Автодора», как и других госкорпораций, производит впечатление скрытой и безвозмездной приватизации государственных активов. Насколько можно понять, он, как и другие госкорпорации, будет выведен даже из-под тех жалких механизмов государственного контроля, которые все же функционируют в России.

Цель «Автодора» — развитие сети автомобильных дорог. Он будет выполнять ее за счет имущественного взноса России, бюджетных субсидий и сдачи в аренду придорожной земли.

По оценкам депутата Госдумы Галины Хованской, новая корпорация может стоить государству до 10 трлн рублей, что придает весьма специфичный смысл заявлению министра транспорта Левитина о том, что закон об «Автодоре» призван заместить часть бюджетных расходов на дороги частными инвестициями.

Создание еще одной государственной корпорации — юридической формы, успевшей весьма серьезно скомпрометировать себя за короткое время своего существования, производит впечатление акта отчаяния руководителей, перекалывающих обязанности государства на спешно создаваемые непрозрачные структуры.

Пока нет оснований считать, что «Автодор» будет принципиально отличаться от остальных спешно созданных госкорпораций, представляющихся инструментами не модернизации, но коррупции.

А это значит, что строить дороги в наше будущее придется иным руководителям России, и в значительно более сложных условиях.

## **Справка «Новой»**

### **Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор»)**

Учреждена Федеральным законом от 17 июля 2009 г.

Основная задача «Автодора» — доверительное управление переданными ей автомобильными дорогами федерального значения. В функции «Автодора» также входит осуществление полномочий заказчика при проектировании, строительстве, ремонте и содержании «своих» дорог и объектов дорожного сервиса. Также компания сможет распоряжаться земельными участками в полосах отвода принадлежащих ей дорог.

Госкорпорации «Автодор» достанется 18,3 тыс км автомобильных дорог из тех, которыми раньше заведовал

«Росавтодор», в том числе строящаяся трасса Москва—Санкт-Петербург. 12,2 тыс км дорог будут переведены в платный режим. Существовать корпорация будет за счет субсидий из федерального бюджета, а также сможет получать доходы от собственной деятельности: за доступ к платным федеральным трассам и от наружной рекламы на них. Первые соглашения с инвесторами планируют заключить к августу, когда будут подписаны два инвестиционных концессионных соглашения.

«У нас есть план работы по этому закону. Мы должны за 6 месяцев подготовить необходимую нормативно-правовую базу», — сказал министр транспорта Игорь Левитин.

Кто возглавит «Автодор», пока неизвестно.

## 10 триллионов — это громадные деньги

**Галина Хованская**, депутат Государственной думы, член Комитета по строительству и земельным отношениям:

— Я считаю, что создается фактически еще одна госструктура. Ведь у нас есть уже агентство, и если создается госкорпорация, значит, надо ликвидировать агентство. А то у нас получаются две параллельные структуры, которые занимаются решением строительства дорог и реализуют какие-то программы (см. «справку «Новой»).

Проект по созданию «Автодора» вел наш Комитет по строительству и земельным отношениям. На создание «Автодора» выделяется имущество, в том числе и денежное, и это становится собственностью корпорации — то есть это новая госкорпорация, хоть и называется по-другому. И практически у нее полная свобода распоряжения. Говорят, что контролировать «Автодор» будет наблюдательный совет. Какой был контроль с корпорацией по ЖКХ (см. текст [«Все госкорпорации России»](#)) такой он, видимо, и здесь будет.

Я считаю, что расходы, которые сопровождают создание корпорации (когда рассматривалась инициатива по созданию «Автодора», в пояснительной записке говорилось, что на потребуется 10 трлн рублей), не оправданны. На эти деньги можно было и дома отремонтировать, и дороги построить. Аргументация очень невнятная. Говорят, что отказались инвесторы от строительства дороги под Санкт-Петербургом. Как будто в этом варианте что-то изменится, ведь инвесторы отказываются, потому что условия неблагоприятные.

Автор: Михаил Делягин © Новая газета РАССЛЕДОВАНИЯ, РОССИЯ 👁 3264 29.07.2009, 09:25 🔄 134  
URL: <https://babr24.com/?ADE=79767> Bytes: 9625 / 9523 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

Автор текста: **Михаил Делягин.**

### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto: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](#)