

Политики с большой дороги

В последние дни августа Дмитрий Медведев и Владимир Путин озаботились судьбой двух российских дорог: президент приостановил строительство трассы Москва—Санкт-Петербург, а премьер, наоборот, дал путевку в жизнь новой магистрали Хабаровск—Чита.

По мнению обозревателя "Власти" Дмитрия Камышева, эти события, разнесенные в пространстве, тем не менее оказались объединены во времени проблемой 2012 года.

С точки зрения простых россиян, черпающих информацию из новостей федеральных телеканалов, трудовые будни двух лидеров в конце августа выглядели просто и понятно. 23 августа Владимир Путин вылетел в затяжное турне по Сибири и Дальнему Востоку. Поездка проходила по привычному сценарию единения премьера с природой: в Якутии он щупал кости мамонта, на Камчатке наблюдал за бурыми медведями и охотился за образцами кожи серых китов. Люди, впрочем, без внимания Путина тоже не остались и получили каждый свое: отдельные губернаторы — выговор за проблемы в ЖКХ, рыбаки — снижение административных барьеров, жители ветхого общежития — обещание скорого переезда в новые дома.

Дмитрий Медведев тем временем находился в Сочи, где работал с документами, назначал новых губернаторов, проводил встречи с российскими министрами, зарубежными политиками и мировыми рок-звездами. Но утром 26 августа "Единая Россия" неожиданно отвлекла президента от рутинной работы, попросив его "разобраться в строительстве трассы через Химкинский лес", за сохранение которого уже не первый год борются местные активисты. Просьбу правящей партии глава государства удовлетворил и тем же вечером поручил премьеру Путину и руководителю своей администрации Сергею Нарышкину "приостановить реализацию постановления о строительстве соответствующей автодороги и провести дополнительные общественные и экспертные обсуждения".

На следующий день в Хабаровске Путин, прокомментировав журналистам поручение президента ("Считаю, что это нормально, это правильно. Мы с Дмитрием Анатольевичем обсуждали этот вопрос"), сел за руль желтой "Лады-Калины", чтобы проехать более 2 тыс. км по еще не достроенной трассе "Амур" (Хабаровск—Чита). По дороге он иногда останавливался, чтобы посоветоваться с чиновниками, открыть новый объект народного хозяйства или поговорить с простыми тружениками об их чаяниях. А еще, не отрываясь от руля, дал несколько интервью российским СМИ, отчитавшись о последних успехах суверенной демократии.

Завершился автопробег вечером 30 августа в Чите, где Владимир Путин наконец переоделся из шоферской кожанки в строгий костюм и тем самым переквалифицировался обратно из перегонщиков в председатели правительства.

Тот факт, что в жизни каждого из участников тандема неожиданно появилась своя особая дорога, конечно же, не остался незамеченным. Некоторые комментаторы даже увидели в этом новое подтверждение усиления конкуренции между президентом и премьером: дескать, Медведев в очередной раз решил поработать на имидж либерала, а раздосадованный Путин ответил на это поездкой, очень похожей на предвыборную.

Впрочем, версия о том, что тандем, вопреки мнению злопыхателей, действовал по взаимному согласию, телевизионной реальности тоже, в общем-то, не противоречит. Ведь президент не приказал отменить стройку в Химках, утвержденную постановлением премьера, а только предложил еще раз посоветоваться с народом и экспертами. А Путин вовсе не осудил за это Медведева, а, наоборот, похвалил его за "качественную и взвешенную работу", подчеркнув, что по важным делам президент всегда советуется с премьером. Разделению труда по схеме доброго и злого следователя, под которую, как считают многие эксперты, изначально выстраивалась работа тандема, такой расклад тоже вполне соответствует: пока Медведев заступался за одну часть гражданского общества, Путин с разъяснял спецкорреспонденту "Коммерсанта" Андрею Колесникову, почему другая часть этого общества должна регулярно "получать по башке дубиной" (об этой и других интересных особенностях интервью премьера см. справки).

Правда, в этой версии все же есть некоторые слабые места.

Во-первых, премьерский автопробег действительно был чрезвычайно похож на классическую предвыборную поездку (см. карту). Это заметно и по выбору обсуждавшихся тем (космос, энергетика и дорожное строительство — прямо-таки "зато мы делаем ракеты и перекрыли Енисей" плюс опровержение тезиса о дураках и дорогах), и по подбору собеседников (военные на строящемся космодроме, простые работники, жители отдаленного села), и по умелому пиар-обеспечению. Ведь о том, что за желтой путинской "Калиной" ехали еще две точно такие же (одна — своим ходом, а вторая — на эвакуаторе), а премьера сопровождал кортеж из 40 с лишним машин, узнали лишь активные пользователи интернета. Зато в широко растиражированных путевых интервью Путин сумел удовлетворить запросы весьма широкой аудитории — от специалистов, интересующихся перспективами коммерческого космоса и отечественного судостроения, до рядовых россиян, жаждущих узнать, как власть собирается "отоваривать" оппозиционеров.

Во-вторых, позиция "Единой России" по отношению к Химкинскому лесу изменилась как-то уж слишком быстро и радикально. Разъясняя смысл обращения к президенту, глава Высшего совета партии Борис Грызлов заявил о необходимости "тщательно разобраться с этой ситуацией и уже по итогам принятых решений либо изменить маршрут прокладки трассы, либо продолжить работы с учетом более глубокой проработки вопроса". Но всего неделей ранее такого желания единороссы не выказывали. Во всяком случае 19 августа на партийном сайте глава думского комитета по транспорту Сергей Шишкарев заявлял, что "ситуация с защитой Химкинского леса... сегодня доведена до абсурда, а требования экологов не имеют ничего общего с защитой природы", и называл действия защитников леса бунтом неконструктивной политической оппозиции.

Наконец, в-третьих, вышеупомянутый хабаровский комментарий Путина по поводу химкинского поручения Медведева тоже заставил наблюдателей усомниться в том, что премьер безоговорочно поддерживает решение президента. Вместо того чтобы просто заявить, что глава государства, безусловно, прав, председатель правительства пустился в длинные рассуждения о "естественных противоречиях между развитием и сохранением природы" и о том, что некоторые кампании в защиту экологии, как выясняется, "проплачены конкурентами". В итоге многие комментаторы пришли к выводу, что Путин готов стерпеть инициативу Медведева лишь потому, что к изменению плана строительства трассы она все равно не приведет.

Если же предположить, что конкуренция в тандеме все же есть — конечно, не между лидерами, а между их командами, соперничающими за право и после 2012 года называться окружением президента (см. статью "Возвращение шашлыка" во "Власти" N 31), — то все эти нестыковки оказываются легко объяснимыми. А события в таком случае, возможно, развивались следующим образом.

Поскольку план автопробега прорабатывался задолго до отъезда премьера из Москвы, в Кремле о нем тоже узнали заранее. И сразу поняли, что этой поездкой Путин привлечет к себе пристальное внимание, как, собственно, в итоге и получилось (см. график). Поэтому на путинскую пиар-акцию "медведевские" должны были срочно найти адекватный ответ. И нашли — во многом благодаря прошедшему 22 августа на Пушкинской площади в Москве митингу-концерту в защиту Химкинского леса, получившему заметный резонанс в СМИ. Президенту посоветовали публично поддержать экологов и непременно сделать это не позднее 26 августа, дабы "перебить" намеченную на следующий день сенсацию с усаживанием премьера за руль канареечной "Лады".

Однако "путинские" об этих планах узнали и тоже приняли контрмеры. Изменить решение президента они уже не могли, но попытались хотя бы выхолостить саму идею. Сначала "Единая Россия" спешно выступила с обращением к Медведеву, чтобы показать, что он реагирует не на мнение каких-то там маргиналов, а на просьбу единственно верной партии. Затем единороссы оперативно собрали заседание своего экспертного совета, участники которого единодушно выступили против изменения маршрута трассы Москва—Петербург. А администрация Химок при поддержке единороссовской молодежи провела добровольно-принудительный сбор подписей горожан в поддержку вырубке леса. А уже 1 сентября пресс-служба подмосковного губернатора Бориса Громова сообщила, что он готов передать президенту и премьеру 20 тыс. подписей химчан, поддерживающих прокладку магистрали по ранее утвержденному проекту. Таким образом, сторонники существующего проекта в кратчайшие сроки выполнили поручение президента, подтвердив обоснованность ранее принятых решений.

Однако Кремль тут же дал понять, что столь своеобразный взгляд на "дополнительные обсуждения" расходится с мнением главы государства. Как разъяснил "Власти" высокопоставленный источник в администрации президента, "основной площадкой для проведения слушаний определена Общественная палата" (ее заседание по этому делу намечено на 16 сентября), а обращения любых других субъектов, включая "Единую Россию" и губернатора Громова, "будут рассматриваться в качестве мнений в поддержку

того или иного решения проблемы". "Если бы президент хотел перенести обсуждение на уровень области или города, то дал бы поручение не Сергею Нарышкину, а губернатору Борису Громову или мэру Химок Владимиру Стрельченко", — подчеркнул источник.

Впрочем, само по себе намерение Кремля непременно добиться широкого обсуждения химкинской проблемы не проясняет, чего же на самом деле хочет Дмитрий Медведев — отменить решение о вырубке Химкинского леса или всего лишь "освятить" его благословением Общественной палаты.

С одной стороны, российские власти и раньше пусть и нечасто, но прислушивались к мнению граждан: например, Владимир Путин в 2006 году после массовых протестов жителей Иркутска велел перенести нефтепровод Восточная Сибирь—Тихий океан подальше от Байкала. С другой стороны, далеко не факт, что Дмитрию Медведеву в 2010 году будет дозволено сделать то же самое. Во всяком случае, тот же источник "Власти", согласившись с тем, что возобновление прокладки питерской трассы по старому проекту может ударить по имиджу президента, на всякий случай оговорился, что задачи отменить строительство Медведев никогда и не ставил. "Основным аргументом защитников леса было то, что их не слушают и с их мнением не считаются, — пояснил кремлевский чиновник. — Президент продемонстрировал, что это не так. А завоевывать дешевую популярность, отменяя прежние решения, никто и не обещал".

Под этими словами, наверное, мог бы смело подписаться и Владимир Путин, выйдя размяться из автомобиля "Лада-Калина" в ходе какого-нибудь еще более масштабного агитпробега — например, от Калининграда до Владивостока.

Автор: Артур Скальский © Коммерсантъ-Власть ПОЛИТИКА, ИРКУТСК 👁 3472 06.09.2010, 13:36 📌 258

URL: <https://babr24.com/?ADE=88229> Bytes: 10650 / 10650 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](#)