

## Если хочешь стать богатым - надо строить дороги



Уважаемые читатели!

В качестве названия статьи взята китайская мудрость. И это не только опыт китайцев. На основе дорог поднимались экономики довоенной Германии и послевоенной Италии.

Конечно же, это понимают и в России, и в Беларуси. У нас на каждую пятилетку принимаются программы развития дорог, в России этот параметр контролируется Президентом. И все же дорог строят мало. Объяснения сводятся к дефициту средств. Так, на майском заседании российского правительства Д.Медведев отмечал, что «реализация новых дорожных проектов затягивается из-за недостаточного финансирования». В 2013 г. «Росавтодор» и «Автодор» направили на строительство новых и реконструкцию существующих дорог 0,5 трлн. руб., или 13,9 млн.долл. В итоге построено 605 км дорог федерального и 690 км регионального значения, отремонтировано 9 тыс. км

дорожного полотна. В процентах к существующим это выглядит так: протяженность федеральных увеличилась на 1,2, а региональных - на 0,2%. Что касается ремонта, то население уже давно выступает за отказ от пустой траты денег, отвергая в принципе ямочный ремонт.

В Беларуси за 2013 г. введено 83,5 км республиканских дорог, что к их общей протяженности составляет 1,3%. При этом из 6,6 тыс. км 43% требуют капитального ремонта, на что, по оценкам специалистов, требуется более 400 млн. долл.

Между тем и Россия, и Беларусь активно поддерживают инициативу КНР по возрождению на новой основе Шелкового пути, которую в сентябре 2013 г. выдвинул председатель КНР Си Цзиньпин. Механизм действия этой организации планируется осуществлять с использованием двухсторонних и многосторонних договоров. Но это не предполагает замену уже действующих союзов, а напротив, их дополнение. Реализация предлагаемого проекта позволит сократить время доставки товаров из Китая в Европу более чем в 3,5 раза - до 14 сут. На перевозку по морю уходит 35 - 50 сут. Основная нагрузка придется на железную дорогу, но многое будет зависеть и от возможностей автомобильных дорог.

Долгое время и у нас, и в России к дорогам относились не как к средству производства. Существовал принцип: чем меньше по ним ездят, тем они целее. Нам уже приходилось писать о том, что дороги должны быть платными. Еще в июне 2000 г., общаясь с министрами транспорта России, Беларуси и Казахстана после совместной коллегии по вопросу формирования транспортной системы Союзного государства, я высказывал мнение о том, что дороги должны быть платными. Об этом мне вспомнилось во время интервью с Батурой Б.В. (журнал «Директор» № 8 за 2012 г.). Начиная с 2010 г., подход изменился и сегодня на дорогах Беларуси удастся зарабатывать уже 224 млн.долл. В России более 400 км платных дорог. К 2015 г. запланировано увеличить их протяженность в 7 раз. В 2018 г. намечено ввести платную дорогу Москва - Санкт-Петербург. При этом средняя плата будет около 3,65 руб. за 1 км, что в сегодняшних условиях эквивалентно 10 центам. И все же 52% россиян высказались против введения платы за дороги. Конечно, исходя из бюджета семьи, лучше не платить. Но ведь никто не выступает за отмену оплаты железнодорожных билетов или грузовых перевозок?

Дорога должна работать и приносить в казну деньги. В Объединенном институте машиностроения НАН Беларуси уже давно работают над созданием автопоездов

А. Ковтуненко. Если хочешь стать богатым – надо строить дороги

способных перевозить сотни тонн грузов в одном составе. В связи с этим тогдашний директор Белорусского института системного анализа А.В.Бусел еще в 2010 г. в статье «Настоящее и будущее автомобильных дорог» ставил вопрос: способны ли наши дороги выдержать такие нагрузки?

В начале мая 2014 г., посещая Могилев, Президент Беларуси высказал мысль о том, что с учетом избыточности в республике цемента дороги можно строить из этого материала. Впервые с бетонными дорогами мне пришлось столкнуться в 1992 г. на пути из Берлина в Лейпциг. Надо сказать, эта довоенная дорога мало чем отличалась от железнодорожных путей: микроавтобус WV прыгал на каждом стыке. Позднее, уже в 1998 г., довелось видеть терриконы бетона вдоль немецких дорог. Прежнее полотно разбивали, заново уплотняли подушку и делали современную дорогу.

В Бельгии в конце прошлого столетия была разработана методика использования существующего полотна, которая прошла апробацию на дорогах США. Она состоит в нанесении армированных слоев из геосеток и самоотверждающихся смесей на основе металлургических и доменных шлаков. В Беларуси сетки производятся на Витебском комбинате шелковых тканей, а шлаки в достаточном количестве имеются на Жлобинском металлургическом заводе.

Опробованы в Беларуси и рецепты по защите бетонного покрытия от влаги в межсезонье, когда температура многократно проходит через нулевую отметку, а также от солей, используемых для уменьшения обледенения дороги. Имеются идеи и по усилению самого бетона на основе нанотехнологий. Применение поверхностно-активных веществ увеличивает прочность бетона на 40% при сжатии и на 100 - при растяжении. Надо сказать, что и со стыками сейчас есть продвижение. По крайней мере, когда я ехал за рулем по Калифорнии и штатам Вашингтон и Нью-Йорк, я не заметил этого раздражающего эффекта от преодоления стыков. Вероятно, зазор был меньше и использовался герметик.

В итоге можно сказать, что решения проблемы есть. В республике имеются необходимые материалы, потенциально высвобождаемые трудовые ресурсы и, главное, понимание того, что стране нужны современные платные дороги, которые на деле позволяют использовать выгодное географическое положение республики.

С уважением, А.Н.Ковтуненко