

Дорожная сеть, как управленческая проблема в России XVIII – начала XIX вв.

Ерицян Григор Артурович

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет государственного управления, Кафедра стратегического планирования и экономической политики, Москва, Россия

E-mail: eri.nune2010@yandex.ru

Дорожная сеть, как управленческая проблема в России XVIII - начала XIX вв.

Ерицян Григор Артурович

Бакалавр

Московский Государственный Университет имени М.В. Ломоносова,

факультет государственного управления, Москва, Россия

E-mail: eri.nune2010@yandex.ru

Одной из самых актуальных проблем в современной жизни Российской Федерации является проблема транспортных коммуникаций. Однако, она далеко не новая для нашей страны, можно даже сказать, что на протяжении всей истории её преследовали плохие дороги. Она остается актуальной и в данный момент времени, потому что, во-первых, они плохо обслуживаются государством [1], во-вторых, протяженность дорог по всей стране не соответствует ее территории, спроса и населения и не отвечает потребностям современной экономики РФ [1,2,3], в-третьих, дороги строятся низкого качества и на короткий срок (первый слой и второй), не соответствуют климату страны, также используются далеко не самые новые и эффективные технологии при строительстве дорог [2], в-четвертых, несоответствующее финансирование строительства и развития дорожного хозяйства (45% от ожидаемого объема инвестиций на развитие транспортной системы) [3] и, в-пятых, износ основных производственных фондов всех видов транспорта составляет более 50% [2].

В данной статье предпринята попытка систематизировать проблемы в дорожной отрасли России XVIII - начала XIX вв., на основании имеющейся литературы и исходя из того, что именно в этот период формирование сети дорог, стало восприниматься как одна из важных управленческих задач.

К XVII веку состояние дорог в России оставляло желать лучшего. Лишь некоторые дороги были вымощены деревом, а остальные вовсе были грунтовыми и зимниками. Летом многие дорожные пути становились попросту непроходимыми. Актуальность строительства хороших дорожных сетей для правителей была вызвана некоторыми причинами. Во-

первых, потому что хорошие дороги обеспечивали быстрое передвижение войск, что давало преимущество на войне, во-вторых, необходимо было строительство качественной дорожной сети между Москвой и Петербургом для более эффективного управления и торговли между городами, и в-третьих, качественные дороги были необходимы для хорошего роста внутренней торговли между городами и селами. Несмотря на все попытки Михаила Федоровича и Алексея Михайловича воздействовать на улучшение дорог путем издания законов и борьбой против “произвола всяких чинов” [4], состояние дорог все равно не становилось лучше. Однако в начале XVIII века великие петровские преобразования касались и дорожной проблемы. Первый император учредил Камер-коллегию, которая напрямую стала контролировать состояние транспортных путей. Была создана должность земского комиссара [4], на которого налагалась ответственность за проходимость дорог и целостность мостов. Однако эта должность не просуществовала долгое время, чтобы как-то повлиять на изменение состояния путей сообщения. После смерти Петра многие его реформы и касательно также дорог были свернуты с начала эпохи дворцовых переворотов, однако и после первого императора были проведены реформы и приняты постановления, повлиявшие на улучшение дорожных путей. Так, можно упомянуть проект Перспективной дороги [4], который еще был задуман Петром, как соединяющее Москву и Петербург, и который был начат при Анне Иоанновне и был закончен при Елизавете Петровне в 1746 году.

Большой вклад в развитие путей сообщения внесла эпоха Екатерины II. Императрица уделяла проблеме дорожного хозяйства большое внимание и занималась ее решением с начала своего правления. В 1764 году она напрямую подчинила органы управления дорожными сетями себе, чтобы сильнее контролировать их деятельность, назначила энергичных и рвущихся улучшить состояние дорог людей, таких как Н.Е. Муравьев, например, который возглавил “Канцелярию от строений государственных дорог” [4] и который предложил новые способы улучшения качества дорог. Однако, несмотря на такие активные мероприятия, начавшиеся войны с Турцией заморозили проекты реконструкции дорог в связи с их дороговизной. Но на этом попытки Екатерины не закончились.

В 1775 году была начата губернская реформа, в ходе которой было децентрализовано управление в том числе и дорог, централизованная канцелярия управления государственных дорог ликвидируется (последнее упоминание о Канцелярии в декабре 1775 года), а их полномочия постепенно передаются губерниям и уездам, однако и это реформа обернулась провалом, так как данная реорганизация никак не улучшила состояние дорог, а уездные и губернские власти не обладали средствами для повышения качества дорог и их мощения. И в связи с этим в 1786 году императрица снова поднимает проблему низкого качества транспортных путей, создает комиссию о дорогах в государстве под собственным ведением [4]. Работа комиссии делилась на две части. Первая состояла из разработки стандартов строительства дорог и подготовки дорожной карты существующих и будущих транспортных путей. Вторая часть была главной. К ней относилось строительство самих дорог по разработанным стандартам. Первой заботой комиссии должна была стать дорога между Москвой и Петербургом, которая бы превратилась затем в шоссе. Однако данная комиссия была упразднена уже после смерти Екатерины и все ее планы не были воплощены в жизнь.

Ключевые проблемы организации дорожного хозяйства представлены в работах Г.А. Гольца [5], в котором исследованы причины и проблемы решения дорожной проблемы XIX века, и Е.П. Кузьмина, в котором описана роль крепостного права и взяточничества в

дорожной проблеме XVIII-XIX вв.[6] Главной проблемой была та, что большинство грунтовых дорог, которые и составляли в большей мере пути сообщения между городами, не считая меж городских магистралей и шоссейных дорог, в весеннюю и осеннюю распутицу попросту становились непроходимыми [5]. И из этого вытекает вторая проблема суровых погодных условий для строительства и обслуживания дорог, отсутствие всесезонных грунтовых покрытий, нехватка персонала [5]. Третьей проблемой можно выделить проблему крестьянства. Основным трудом, применяемым при строительстве дорог в XVIII-XIX веках, являлись крестьяне, которые, не имея должного образования и квалификации, строили дороги, содержали транспортные пути [6]. Их лошади не носили подковы, а сами крестьяне предпочитали передвигаться по грунтовым дорогам, нежели по вымощенным, а колеса корыт не были покрыты железными ободьями. Дороги содержались за счет натуральной крестьянской повинности и за счет старых средств содержания. Также высокий уровень коррупции в органах управления дорожными сетями также сказывались на качестве содержания транспортных сетей. Чего стоит только то, что за потраченный за 20 лет миллион рублей на улучшения дорог [4] никак не изменило состояние сухопутных сетей, которые находились в плачевном состоянии.

Литература:

- 1) Белых В. И., Пути повышения эффективности предпринимательских структур дорожно-строительного комплекса/ В.И. Белых// Научный журнал КубГАУ АУ, 2012, № 81 (07), С. 1-4.
- 2) Шуравина Е.Н. Проблемы современной транспортной системы России // Вестник СамГУ, 2011, № 9 (90), С. 58-59.
- 3) Спиридонов Э.С., Волков Д.Э. Проблемы и пути развития дорожного строительства //Транспорт Российской Федерации. 2010 № 2 (29), С. 62-63.
- 4) «А се урок мостникам». Трактат по истории дорожноого дела. Москва, 2002.
- 5) Гольц Г.А. Гужевой транспорт и гужевые пути сообщения в России // Россия вчера, сегодня, завтра, 2007, №1 (54), С. 119-139
- 6) Кузьмин Е.П. Законы, коррупция и дорожный вопрос в России XVIII века // Ма-рийский юридический вестник. 2015, №4 (15), С. 23-25.