

С этого начиналось...



ИРАК, 2003

## «ВЫ ХОТЬ ПОНИМАЕТЕ, ЧТО НАТВОРИЛИ?»

Окончание.  
Начало на стр. 2.

С трибуны ООН Владимир Путин сделал Западу предложение, от которого будет очень непросто отказаться: отложить в сторону амбиции и срочно приступить к искоренению общей угрозы - терроризма в лице ИГИЛ - в составе широкой международной коалиции. Она должна сформироваться по резолюции СБ ООН и, по аналогии с антигитлеровской коалицией, включать самых разных участников - и западных, и восточных, и обязательно - мусульманских соседей Сирии и Ирака. Об этом позднее пошла речь в ходе переговоров на полях Генассамблеи между Владимиром Путиным и Бараком Обамой.

Легитимность действий коалиции должна базироваться в том числе и на согласии законных властей на борьбу с террористами на их территории. А это предполагает сотрудничество с действующим правительством не только Ирака, но и Сирии, то есть с президентом Башаром Асадом, тем более что его войска - единственные, кто реально сражается против радикалов ИГИЛ. А определять, какие реформы проводить и кто будет править, по мнению Путина, должен сам народ Сирии.

Именно этот пункт антитеррористической повестки Путина встретил категорическое неприятие президентов США и Франции. Первый - однозначно исключил сохранение Асада у власти, поставив в качестве условия уход «тирана» в отставку. А Франсуа Олланд в выступлении произнес формулу: «Асад был первопричиной сирийской проблемы, поэтому он не может стать частью ее решения!» Но при этом и Обама, и Олланд неожиданно подтвердили, что «готовы сотрудничать с Россией и Ираном для урегулирования в Сирии». В октябре министры обороны США и России должны найти решение, как координировать усилия по борьбе с ИГИЛ, хотя о полновесной коалиции президенты здесь в Нью-Йорке так и не договорились.

Лондонский Time так подвел итог переговоров двух мировых лидеров: «Если Обама поддержит инициативу Путина, то это станет одним из величайших дипломатических триумфов за все 15 лет пребывания того у власти. Роль России на Ближнем Востоке станет более заметной, а ее дипломатическая изоляция из-за вторжения в Крым значительно ослабнет. Поскольку российские силы уже находятся в Сирии, в рамках любого плана все равно придется иметь дело с Путиным - либо как с партнером, либо как с противником».

На этой важнейшей российско-американской встрече, которая длилась полтора часа вместо запланированных сорока минут, помимо борьбы с терроризмом обсуждалась и ситуация на Украине. «Встреча с Обамой была очень полезной, конструктивной и деловой. И что особенно приятно - очень откровенной. У нас, как ни странно, много совпадающих точек и мнений. Но есть и разногласия», - сказал перед отъездом из США Владимир Путин. Министр Лавров пояснил, что, на его взгляд, «президент Обама услышал то, что президенту Путину нужно было сказать». Это значит, что удалось вернуться к диалогу и остановить сползание к полномасштабной «холодной войне».

СИРИЯ, 2011



ПРЯМАЯ РЕЧЬ

**Владимир АФОНСКИЙ, заместитель Комитета Госдумы РФ по вопросам собственности, член Комиссии Парламентского Собрания Союза Беларуси и России по информационной политике:**



- Выступление Президента РФ Владимира Путина на Генассамблее ООН является судьбоносным для всего мира. За двадцать минут президент сделал четкий, системный анализ мировых проблем и предложил пути их решения в рамках правового поля Организации Объединенных Наций. Действия одного из государств с позиции силы завели ситуацию в тупик, из которого теперь существует только один выход: честный и прямой подход к решению проблем, максимальная открытость и прозрачность единых правил и коллективных решений как в политических вопросах, так и в вопросах экономики, а также в вопросах борьбы с Исламским государством.

... к этому привело



ЕВРОПА, 2015

ЕСТЬ ПРОБЛЕМА

## ЕЗДА С ВЕТЕРКОМ - ДЕНЬГИ НА ВЕТЕР

Почему стоимость проезда по платной дороге в России бьет рекорды?

Николай ЛАШКЕВИЧ

n.lachkevich@souzveche.ru

Кто бы спорил: ехать по платной автодорожке с четырьмя-шестью полосами, телефонным сервисом, ночным освещением - одно удовольствие. Обычные дороги не идут в сравнение. В прошлом году, отправившись по М-10 в Санкт-Петербург, на полтора часа застрял в Вышнем Волочке, который надо было пересечь прямо по городскому центру.

Нынешней весной, вновь собравшись в дорогу, даже не заметил, как промчался мимо этого города. 72 километра автодорожки М-11, недавно введенной в эксплуатацию, резко контрастировали со старой трассой. Но, как выяснилось, рано сказка сказывается. На прошлой неделе из Твери позвонил знакомый журналист, осведомленный о моих частых поездках в Питер, и предупредил, что в Вышнем Волочке вновь пробки. Оказывается, бесплатный тестовый режим на новом участке закончился, и в ночь на 21 сентября началось взимание платы за проезд. После этого все автомобили, как по команде, свернули на старую дорогу - через город.

Такую реакцию водителей можно было ожидать. Стоимость проезда ночью для легковушек составила 150 рублей, днем - 240. То есть каждый километр стоит теперь от 2,1 до 3,3 рубля. От 225 до 920 рублей выкладывают из собственного кармана водители грузовиков в зависимости от времени суток и категории авто. Можно представить себе, сколько денег в недалеком будущем придется выложить за 700 километров до Северной столицы. Причем к концу строительства стоимость проезда, вне сомнений, взлетит еще выше.

Если сегодня водители ради экономии «голосуют колесами», то что будет при более высоких ценах? Короткая платная дорога в обход Одиново, которая находится рядом с трассой М-1 «Беларусь», уже стоит не 100 рублей, как раньше, а 150. Посчитайте сами, во что обойдется российский отрезок пути до Минска.

Добавьте пробки в пунктах оплаты, как это происходило этим летом на федеральной трассе «Дон», отсутствие ночного освещения, спорное качество покрытия - о каком комфорте может идти речь? Конечно, в любом случае платная дорога лучше бесплатной, но пускать деньги на ветер, чтобы прокатиться с ветерком, - не слишком ли накладно? Причем совершенно непонятно, почему на одной и той же трассе стоимость проезда разных участков неодинакова? Почему на госдорогах платят 1,2 рубля за километр, а на частных - до 8 рублей и больше?

К сожалению, государство все больше устраняется от участия в строительстве дорог, закрывает глаза на малообоснованный рост тарифов. В 2016-2018 годах планируется сэкономить на федеральных трассах более 133 млрд. рублей. В основном за счет увеличения объемов коммерческого дорожного строительства. Далеко не все в мире считают такой подход панацеей от бездорожья. Не зря Германия, обладающая прекрасными автобанам, до сих пор не берет деньги с водителей.

Впрочем, зачем далеко ходить за примерами. В Беларуси размер платы для белорусской легковушки составляет всего 0,04 евро за километр - и в течение ряда лет не повышался. Российские транзитные легковые машины вообще ездят бесплатно. Действует система специализированной радиосвязи на коротких расстояниях, которая позволяет оплачивать проезд без остановки в пунктах взимания сборов. Никаких заторов. Может, вначале следовало бы отладить систему бесплатных автодорожек и лишь потом замахиваться на платные? Да и не грех было бы поучиться у наших соседей, чтобы в будущем совершать поменьше ошибок.

Продолжение темы  
на стр. 8-9.