**Содержание**

Введение 3

1. Дороги в Киевской Руси 4

2. Территориальный рост России и развитие дорог 6

3. Крупные дорожные стройки XVIII–XIX вв. 7

4. Российские дороги в ХХ веке 9

Заключение 14

Список использованной литературы 15

# 

# Введение

Тот, кто думает, что дороги появились на нашей планете недавно – сильно ошибается. Дороги были всегда, даже тогда, когда самого человека на Земле еще не было. Животные, например, всегда бежали на водопой по вытоптанным ими же относительно безопасным дорогам, не рискуя при этом провалиться в глубокую яму или утонуть в болоте. Но пришел человек. Его уже не устраивали стихийно образованные и проходящие через леса и горы узенькие тропинки. Человек должен был передвигаться не только сам, но и придумать что-то, чтобы сделанные им повозки не застревали в грязи в осеннюю распутицу. И человек стал строить дороги. Сначала это были просто вымощенные булыжником или кусками песчаника узкие и длинные полосы. Но, на протяжении веков дороги совершенствовались, и сегодня это многополосные, имеющие собственную инфраструктуру сооружения, имеющие развязки, мосты через водные преграды, пробитые в горах и лежащие под водой многокилометровые тоннели. Все это – дороги.

История строительства дорог сама похожа на длинную и извилистую дорогу. В данной работе мы рассмотрим историю одного из ее участков – историю дорог России.

**1. Дороги в Киевской Руси**

Дороги являются одним из наиболее важных элементов инфраструктуры государства. От степени развития дорожной сети напрямую зависит экономическое процветание и обороноспособность страны.

К сожалению, на всём протяжении истории, российские дороги оставляли желать лучшего. В некоторой степени это объясняется особенностью природно-географических условий, в которых формировалась Российская цивилизация. В виду сурового климата, наличия большого количества различного рода препятствий – лесов, заболоченных местностей, строительство дорог в России всегда было сопряжено со значительными трудностями. В отличие от стран Запада, возникших на месте одной из величайших древних цивилизаций – Древнего Рима и унаследовавших от неё помимо римского права и архитектуры превосходную дорожную систему, Российская цивилизация, являясь периферийной, возникла на богатой, но неосвоенной территории, что также объясняет особенности развития её транспортной системы.

К концу IX века относится образование древнерусского государства. В виду того, что большую часть территории Руси занимали непроходимые леса, роль дорог выполняли реки; все русские города и большая часть сёл располагались по берегам рек. Летом по рекам плавали, зимой ездили на санях. Согласно свидетельству византийского императора X века Константина Багрянородного, даже сбор дани киевским князем (полюдье) проводился в зимнее время. В ноябре князь с дружиной выезжал из Киева и объезжал подвластные территории, возвращаясь в апреле. Судя по всему, в остальное время года многие русские территории были просто недоступны. Сухопутное сообщение затрудняли также ватаги разбойников, промышлявших на лесных дорогах. Киевский князь Владимир Мономах, правивший в начале XII века, в своём «Поучении», адресованном его детям, как один из своих подвигов вспоминал путешествие «сквозе вятичи» – через землю вятичей. Первое упоминание о дорожных работах относится к 1015 году. Согласно «Повести временных лет», киевский князь Владимир, собираясь в поход на своего сына Ярослава, княжившего в Новгороде, приказал слугам: «Теребите пути и мосты мостите». В XI веке власть попыталась законодательно определить статус «мостников» – мастеров по строительству и ремонту мостов и мостовых. Первый на Руси письменный свод законов – «Русская Правда» содержит «Урок мостникам», в котором, помимо прочего, устанавливались тарифы на различные дорожные работы.

Отсутствие дорог иногда оказывалось благом для населения русских княжеств. Так, в 1238 году хан Батый, разоривший Рязанское и Владимиро-Суздальское княжества, по причине весенней распутицы не смог дойти до Новгорода, и вынужден был повернуть на юг. Татаро-монгольское нашествие сыграло двойственную роль в развитии дорожной системы русских земель. С одной стороны, в результате походов Батыя была основательно подорвана экономика русских княжеств, разрушены десятки городов, погибла или была уведена в плен значительная часть населения, что в итоге привело к сокращению торговли и запустению дорог. В то же время, подчинив Северо-Восточную Русь и сделав её улусом (частью) Золотой Орды, татары ввели в русских землях свою систему почтового сообщения, позаимствованную в Китае, что по сути явилось революцией в развитии дорожной сети. Вдоль дорог начали располагаться станции ордынской почты, именовавшиеся ямами (от монгольского «дзям» – «дорога»). Содержатели станций назывались ямщиками (от тюркского «ямджи» – «гонец»). Содержание ямов ложилось на местное население, оно же исполняло подводную повинность, т.е. обязано было предоставлять своих лошадей и подводы ордынским послам или гонцам. Ордынским чиновникам, путешествующим по русским дорогам, выдавался специальный пропуск – пайзаца.

# 

# 2. Территориальный рост России и развитие дорог

XIV–XV века в истории России – время формирования единого централизованного государства. Московкое княжество объединяет вокруг себя земли Северо-Восточной Руси, в конце XV века появляется новое название единого государства – «Россия». Рост территории России продолжался и в XVI–XVII веках. К концу XVI столетия в состав России вошли Поволжье, Приуралье, Западная Сибирь. В связи с ростом территории, дороги в России приобрели особое значение; по ним гонцы со всех окраин государства доставляли в Москву известия о вторжениях иноземных войск, мятежах и неурожаях. Центральная власть проявляла особую заботу о развитии ямской почты, унаследованной от татар. В XVI веке ямская гоньба была установлена в Рязанской и Смоленской землях. Ко времени правления Ивана III относится первая сохранившаяся подорожная грамота, выданная Юрию Греку и Кулке Оксеньтьеву, посланным «в немцы». В ней государь приказывал на всём расстоянии от Москвы к Твери, от Твери к Торжку и от Торжка к Новгороду давать послам «по две подводы до подвод от яму до яму по сей моей грамоте». В другой грамоте Ивана III – от 6 июня 1481 года – впервые упомянута должность чиновника, отвечающего за состояние почтовых станций и дорог – ямского пристава. Ямы располагались на расстоянии в 30–50 вёрст. Ямщики были обязаны обеспечивать лошадьми всех путешествующих с княжеской грамотой, за службу они освобождались от тягла – государевой подати и всех повинностей – и, более того, получали содержание деньгами и овсом. Содержать же дороги в хорошем состоянии должны были под присмотром ямщиков местные крестьяне. По выбору старосты два человека от сохи (территориальной единицы выплаты подати) выходили на расчистку дорог, ремонт мостов и обновление гатей через заболоченные участки дороги. При Иване Грозном, в 1555 году, был создан единый орган управления дорожным делом – Ямская изба. Уже в начале XVI века появились первые описания больших российских дорог – «Русский дорожник», «Пермский» и «Югорский» дорожники. К концу XVI века появились и «изгонные книги» с описанием мелких областных дорог.

# 

# 3. Крупные дорожные стройки XVIII–XIX вв.

В петровскую эпоху надзор за дорогами перешёл к Камер-коллегии, центральному налоговому ведомству, собиравшему и дорожные пошлины. На местах, в губерниях и провинциях, дороги были поручены земским комиссарам, избиравшимся местными помещиками и подчинённым Камер-коллегии. Крупнейшей дорожной стройкой петровского времени, несомненно было строительство «прешпективной» – прямолинейной дороги из Петербурга в Москву. Работы по строительству «прешпективной» дороги продолжались до 1746 года. Дорожными работами ведала Канцелярия от строений государственных дорог во главе которой стоял генерал В.В. Фермор.

Екатерина II уже в начале своего правления решила придать дорожному делу характер важной государственной задачи. Она укрепила статус Канцелярии от строений государственных дорог как центрального учреждения. Указ от 18 февраля 1764 года повелевал ей «прилагать старанья приводить все государственные дороги в наилучшее состояние». В 1775 году была проведена губернская реформа. Большинство центральных ведомств, в том числе Канцелярия строения государственных дорог, постепенно ликвидируются, их полномочия передаются губерниям и уездам. Власти губернии должны были заниматься только достройкой государственных дорог, а содержание их передавалось уездным властям – земскому исправнику и нижнему земскому суду. Им предписывалось «прилагать неусыпное смотрение и попечение, чтобы дороги, мосты и переправы… в таком исправном состоянии содержаны были, чтоб проезжим не было ни остановки, ни опасности», чтобы «мостов и дорог никто не перекопал, не загородил и не переложил с одного места на другое… и чтоб везде на дорогах и мостах была чистота, и палой скотины и мертвичины, от чего вредный дух исходит… нигде не валялось».

На протяжении XVIII–XIX веков дорожные ведомства подвергались постоянным реорганизациям. В 1809 году Александр I утвердил Учреждение об управлении водяными и сухопутными сообщениями. Согласно ему Экспедиция водяных сообщений и Экспедиция устроения дорог в государстве сливались в Управление водяными и сухопутными сообщениями (с 1810 года – Главное управление путей сообщения – ГУПС), которому поручались все имевшие государственное значение коммуникации. Управление находилось в Твери, во главе его стояли главный директор и совет. При главном директоре состояла экспедиция, в которую входило три разряда (отделения), из которых сухопутными дорогами занималось второе. Империя была разделена на 10 округов путей сообщения. Во главе округа стоял окружной начальник, в подчинении которого находились управляющие директора, руководившие важнейшими частями путей сообщения и особо занятые составлением проектов и смет. Была усовершенствована и охрана путей. Её поручили специальным окружным полицейским командам, находившимся в подчинении окружных начальников. Команды состояли из полицмейстера, смотрителей, унтер-офицеров и рядовых. Их задачей являлась не борьба с уголовной преступностью, но наблюдение за тем, «чтобы дороги, мосты, рвы и прочее не были повреждены, чтобы боковые каналы не были завалены, самые дороги не были суживаемы строениями, плетнями или запахиваемы».

Во второй половине XIX века значение грунтовых и шоссейных дорог в России, в связи с развитием железнодорожного транспорта значительно уменьшилось. Если в 1840–1860 годах ежегодно в строй вводилось до 266 вёрст шоссейных дорог, то в 60‑х годах в 2,5 раза меньше. Так, в 1860–1867 годах строили в среднем по 105 вёрст в год. В 1867–1876 годах строительство дорог практически не проводилось, а с 1876 по 1883‑й вводилось в строй не более 15 вёрст шоссе ежегодно. К тому же качество и состояние этих дорог оставляли желать лучшего. Ситуация несколько изменилась после проведения земской реформы в 1864 году. Дороги передавались в ведение земств, которые должны были следить за их исправностью. Не имея крупных средств, необходимых для проведения масштабных дорожных работ, земства развернули бурную деятельность по благоустройству дорог. Вдоль дорог начинают создаваться зелёные насаждения, за границей закупается дорожная техника.

# 

# 4. Российские дороги в ХХ веке

Быстрое развитие промышленности страны на рубеже XIX–XX веков, а также появление первых автомобилей на российских дорогах, способствовали изменению отношения правительства к состоянию дорожной сети. Перед Первой мировой войной почти ежегодно устраивались автопробеги, местные власти старались улучшить дороги перед этими мероприятиями. Многие сановники, генералы, высшие чиновники содействовали выделению финансовых и материальных средств на строительство дорог, а также решению различных организационных проблем. Принятые в начале XX века правительством, земствами, торгово-промышленными и финансовыми кругами меры позволили несколько увеличить протяжённость сети дорог, улучшить их состояние, внедрить некоторые технологические новшества.

Огромное влияние на развитие дорожной сети страны оказали революции 1917 года и гражданская война 1918–1920 годов. В период гражданской войны дорожным строительством занимались Военстрой, Фронтстрой, а также Управление шоссейных дорог (Упшосс) НКПС. После окончания гражданской войны, начались бесчисленные реорганизации этих ведомств. В начале 1922 года Упшосс и Центральную автомобильную секцию ВСНХ объединили и включили в Центральное управление местного транспорта (ЦУМТ) в составе НКПС. Однако уже в августе 1922 года совместным постановлением ВЦИК и СНК РСФСР дорожное хозяйство страны было разделено между двумя ведомствами – ЦУМТ НКПС и Главным управлением коммунального хозяйства (ГУКХ) НКВД. В ведении ЦУМТа оказались дороги общегосударственного значения, непосредственная забота о состоянии дорог возлагались на подчинённые ЦУМТу окружные управления местного транспорта (ОМЕСы). Отделы коммунального хозяйства ГУКХ НКВД осуществляли управление дорогами местного значения.

Реформы органов управления дорожным хозяйством продолжались и в последующие годы. В то же время состояние дороги оставались в плачевном состоянии. Особенно остро стояла проблема финансирования дорожного строительства. В то же время, стране, проводившей индустриализацию, требовалось в кратчайшие сроки создать развитую транспортную систему. Из создавшегося положения Советское руководство попыталось выйти передав управление дорогами союзного значения НКВД. В 1936 году в составе НКВД СССР было образовано Главное управление шоссейных дорог (Гушосдор), в ведении которого находились дороги союзного значения. Ещё в 1925 году в стране была введена натуральная дорожная повинность, согласно которой, местные жители были обязаны безвозмездно отработать определённое число дней в году на строительстве дорог. В 1936 году было издано постановление правительства, которое признавало целесообразным создание постоянных местных бригад, работа которых засчитывалась в общий план трудового участия колхозников. Тем не менее, основной рабочей силой на строительстве дорог, являлись заключённые. В результате второй пятилетки (1933–1937 годы) страна получила более 230 тысяч километров профилированных грунтовых дорог. В то же время, по строительству дорог с твёрдым покрытием план оказался недовыполненным на 15%.

Большая программа дорожного строительства намечалась на третью пятилетку (1938–1942 годов), но её выполнению помешала Великая отечественная война. В годы войны, значительная часть дорожной техники была передана Красной Армии, многие дорожники ушли на фронт. В ходе боевых действий оказались разрушены 91 тысяча километров автомобильных дорог, 90 тысяч мостов общей протяжённостью 980 километров, поэтому после окончания войны, первостепенной задачей, вставшей перед дорожными службами, стал ремонт и восстановление дорог. Однако, четвёртый пятилетний план, принятый в марте 1946 года, слабо учитывал интересы дорожной отрасли, которая финансировалась по остаточному принципу. За строительство дорог в тот момент отвечали два ведомства – Гушосдор МВД и Главное дорожное управление (Главдорупр). В составе Гушосдора в 1945 году был создан Особый дорожно-строительный корпус, основу которого составили дорожные войска.

В 50‑е годы Гушосдор перешёл в структуру только что созданного Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР, где был разделён на два главка – эксплуатационный (Гушосдор) и строительный (Главдорстрой). Все работы по строительству общегосударственных дорог, которын раньше выполнял Гушосдор, перешли к Главдорстрою. Проблемы с финансированием дорожной отрасли ощущались и в эти годы. По-прежнему предпринимались попытки привлечь к участию в дорожных работах местное население, технику различных предприятий. В 1950 году Главдорупр одновременно вёл строительство 32 дорог республиканского значения и ряда местных дорог. Рассредоточение ресурсов и многообъектность заданий при слабом материальном и кадровом обеспечении отрицательно сказывались на результатах работ.

http://www.rosavtodor.ru/doc/history/main15.jpgПик дорожного строительства в СССР приходится на 60–70-е годы. Начинается выделение значительных средств на дорожное строительство, дорожники получают современную технику. В 1962 году вводится в эксплуатацию МКАД, протяжённостью 109 километров. В целом в Российской Федерации в 1959–1965 годах протяжённость дорог с твёрдым покрытием увеличилась на 81,2 тысячи километров, 37 тысяч километров из них имели усовершенствованные покрытия. В эти же годы были построены дороги Кашира-Воронеж, Воронеж-Саратов, Воронеж-Шахты, Саратов-Балашов, Владимир-Иваново, Свердловск-Челябинск, и ряд других.

Интенсивное дорожное строительство продолжалось и в 70–80 годы. В результате в 1990 году сеть дорог общего пользования в РСФСР составляла 455,4 тысячи километров, в том числе – 41 тысячу километров дорог общегосударственного и 57,6 тысячи километров республиканского значения.

Тем не менее, в начале 1990‑х годов всё ещё около 167 районных центров (из 1837) не были соединены с областными и республиканскими центрами дорогами с твёрдым покрытием. Не имели выезда на основную сеть автомагистралей по дорогам с твёрдым покрытием и жители почти 1700 центральных усадеб (из 23000) и около 250 тысяч средних, мелких населённых пунктов и фермерских хозяйств. В связи со сложным экономическим положением в стране, ощущалась большая нехватка финансовых средств. В то же время переход к рыночной экономике потребовал пересмотра и коренного изменения сути многих социально-экономических категорий, таких как форма собственности, планирование, управление производственными отношениями, психология личности и общества, многих других составляющих человеческого бытия.

Несмотря на все трудности, за 1997–1999 гг. наметились реальные сдвиги как в развитии дорожной сети, так и в эффективности функционирования дорожного хозяйства. В последние 12–13 лет в России отмечается ускоренный (до 10% в год) рост автомобильного парка, интенсивности движения и автомобильных перевозок.

Протяженность автомобильных дорог Российской Федерации по состоянию на 1 января 2002 года составляла 904,7 тыс. км, в том числе 759,3 тыс. км дорог с твёрдым покрытием и 145,4 тыс. км грунтовых дорог. Протяжённость автомобильных дорог общего пользования составляет 588,7 тыс. км, в том числе с твёрдым покрытием – 537,3 тыс. км (91%), грунтовых – 51,4 тыс.км. При этом протяжённость федеральных автомобильных дорог общего пользования составляет 46,6 тыс.км, в том числе с твёрдым покрытием 46,3 тыс.км (99,3%), а территориальных автомобильных дорог общего пользования ‑ 542,1 тыс.км, в том числе с твёрдым покрытием 491 тыс.км (90%).

Да, наши дороги пока еще уступают европейским, да и вообще нам их не хватает. Специалисты подсчитали, что для полного удовлетворения социально-экономических потребностей страны минимальная протяженность дорожной сети автомобильных дорог России должна составлять не менее 1,5 млн. км, то есть вырасти в полтора раза по сравнению с тем, что мы уже имеем.

Разумеется, это потребует значительного увеличения объемов дорожного строительства. Здесь уместно привести заявление Сергея Франка, министра транспорта РФ. Он объявил, что национальная программа развития сети автомобильных дорог предполагает увеличение общей протяженности автомобильных дорог России к 2010 г. на 80 тыс. км. Эту задачу предполагается осуществить с привлечением частных инвесторов, которые получат возможность создать на территории нашей страны сеть платных дорог.

Впрочем, тех, кого пугает само словосочетание «платные дороги», можно успокоить. Коммерческие трассы будут лишь альтернативой обычной дорожной сети. Качество функционирования уже существующих автодорог, и в первую очередь, трасс федерального значения, появление платных дорог не изменит. Водитель сам решит, ехать ли ему по прямой как стрела и идеально ровной дороге, за проезд по которой придется заплатить, или воспользоваться бесплатной, качество которой стало для нас уже привычным. Такая практика с давних пор принята во многих странах мира. И, на мой взгляд, это вполне справедливо, лишь бы не было перегибов.

**Заключение**

Дорожники не останавливаются на достигнутом и основные усилия направляют на расширение не только внутригосударственного, но и международного пространства. Это отражено в реализуемой сегодня федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», а именно в части «Автомобильные дороги» (программа «Дороги России XXI века»), в основу которой заложен принцип развития международных и российских транспортных коридоров: Балтика-Центр-Юг, Западная граница-Центр-Урал, Север-Юг, Северо-Запад-Урал, Западная Сибирь-Дальний Восток и другие. Им принадлежит центральная роль в решении транспортных задач, связанных с расширением международных, межгосударственных и межрегиональных транспортно-экономических, политических, культурных связей.

В настоящее время при поддержке Правительства Российской Федерации ведется активная работа над долгосрочной программой развития национальной сети российских автомобильных дорог до 2025 года. Ставятся новые задачи, определяются основные направления, выявляются приоритеты с одной целью – сделать Россию страной развитой автомобилизации и отличных дорог. Будем надеяться, что эта сложнейшая задача будет выполнена не только в центральной части, но и в северной части России, на Дальнем Востоке и в Сибири.

**Список использованной литературы**

1. Дороги Москвы [Электронный ресурс]: http://about-roads.ru/auto/moscow-roads/
2. Дороги России: беда или победа [Электронный ресурс]: http://about-roads.ru/auto/autoroad-rus/2/
3. Дороги России: история и современность [Электронный ресурс]: http://www.rosavtodor.ru/doc/history/hystory1.htm
4. История дорог в России и мире [Электронный ресурс]: http://about-roads.ru/auto/road-history/