



ГОДАСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ «АВТОДОР»

стема скидок, когда можно будет заранее оптом купить большое количество проездов. В итоге средневзвешенная цена составит около 6 руб. за 1 км». В «Автодоре» напомнили, что законодательно тарифы регулируются в зависимости от вида платной дороги. Если она была построена на государственные деньги (например, при долгосрочном инвестиционном соглашении), то максимальный тариф может быть ограничен 1,5 руб. за 1 км. Примерно такая цена и установлена на М-4. А если дорога строилась на деньги инвестора, к примеру по концессии с системой оплаты direct-toll, цену устанавливает концессионер исходя из того, что стройка должна окупиться. В частности, обход Одинцово, по данным концессионера, окупится за 18 лет.

Что касается возможности концессионера поднять цену за проезд и экономии на содержании дороги, то в «Автодоре» считают, что этого не случится. «У компании-концессионера есть заранее рассчитанные минимальные доходы, чтобы обеспечить устойчивость концессии», — объясняют в госкомпании. — В случае с одинцовской трассой они рассчитаны до 2017 года». Из-за несовершенства законодательства о выводе земель некоторые участки под строительство «Автодор» не смог передать концессионеру в ранее запланированный срок, поэтому запуск одинцовской трассы был отложен на год. «Вышло, что год компания не получала доходов, поэтому было решено продлить концессию», — объяснили в госкомпании. Если дорога содер-

ОСНОВНОЙ НЕГАТИВНЫЙ ФАКТОР, ВЛИЯЮЩИЙ НА ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ, — ЭТО НЕОБХОДИМОСТЬ ОКУПИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО. ИНВЕСТОР ОБЫЧНО БЕРЕТ КРЕДИТ. ПОСКОЛЬКУ В РФ КРЕДИТНАЯ СТАВКА СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 15%, СРОК ОКУПАЕМОСТИ ДОРОГИ РАСТЯГИВАЕТСЯ НА 20–30 ЛЕТ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

жится в надлежащем состоянии, система взимания платы исправна, но поток автомобилей недостаточен по не зависящим от концессионера причинам, то «Автодор» оплачивает компании ту разницу, которой не хватает для обеспечения минимального дохода. «Вероятность этого крайне низка, но все же предусматривается», — говорят в госкомпании. — Если же дорога вся в ямах, система взимания платы работает нечетко и в итоге доходы не поступают, то доплаты не будет. Все эти затраты ложатся на плечи концессионера».

ЕЗДА ВСЛЕПУЮ Еще одна проблема, о которой говорят эксперты, — это качество платных дорог: водите-

ли не до конца понимают, за что они платят. «Изначально, когда вводились первые участки на М-4, все было ясно: дорога чистая, всегда освещенная, покрытие качественное. Ехать по ней приятно», — говорит Петр Шкуматов. — А вот новые участки этим критериям уже не соответствуют. Я недавно ездил из Саратовской области в Москву, проехал несколько платных участков — они мало чем отличаются от бесплатных: освещения нет, темно, какого-либо придорожного сервиса нет, покрытие среднего качества. То есть это обычная российская дорога. За что же я заплатил?» Правозащитник считает, что за последние пару лет власти расслабились, поскольку водители не протестуют против взимания платы за проезд.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ ВАМ ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ НРАВЯТСЯ?

Захар Прилепин, писатель:

— С платными дорогами я сталкивался в основном за границей, и там они, как правило, хорошие, особенно в Германии, США и Австрии. В России же не всегда «платный» означает «хороший». Конечно, возможно, что платные дороги будут неплохими, вот только мне не совсем понятно, как государство существовало с наличием бесплатных вещей, а сейчас, обладая 40% мировых богатств, предпочитает, чтобы население за все платило. На самом деле хотелось бы, чтобы в России дороги были по качеству как в Европе, но отличало бы нас то, что они бесплатные. У нас же две главные проблемы — дураки и дороги, и боюсь, что появление платных дорог едва ли приведет к решению хотя бы одной из них.

Владимир Платонов, председатель Мосгордумы:

— Мне нравятся хорошие дороги, а то, что они платные, говорит о том, что они построены не за бюджетные средства. Это мировой опыт — привлекать деньги инвесторов, и очень хорошо, что они идут не только из бюджета. Такие дороги я видел и в Европе — это удобно, они хорошие, и нам тоже пора обеспечивать страну такими трассами.

Олег Нилов, заместитель руководителя фракции «Справедливой России»:

— Все зависит от стоимости проезда. Если дорога доступна, даже, можно сказать, незаметна для бюджета водителя, то я — за. Например, с европейскими уровнями доходов и по европейским тарифам это абсолютно нормальная практика. Но у нас все, что касается дорог, например сами автомобили, обычно даже дороже, чем в Европе, цена топлива равна или даже выше. А доходы населения в разы ниже. Такой сервис, естественно, неприемлем. Не представляю, как бы

МОСТЫ И РАЗВЯЗКИ НОВЫХ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО ПОЛЕТА НАПОМИНАЮТ ПРОИЗВЕДЕНИЯ ИСКУССТВА

«Многие европейские платные дороги освещены не полностью, и это нормальная практика», — говорят в «Автодоре». — Освещение устанавливается только на искусственных сооружениях, например мостах и путепроводах. Российские трассы в этом плане отличаются от западных, так как у нас освещены платные участки и в Подмоскowie, и в Липецкой области». В госкомпании поясняют, что прежде всего водитель платит за безопасность движения. «Это и разделительный барьер между встречными полосами, и отсутствие пересечений с другими дорогами в одном уровне, и отсутствие населенных пунктов, наземных пешеходных переходов», — поясняют в «Автодоре». — Все это позволяет двигаться по автобану со скоростью 110 км/ч, не напрягаясь. За это прежде всего и берется плата». Отметим, что этой осенью ряд платных участков «Автодора» был переведен на новый скоростной режим: разгоняться на них теперь разрешено до 130 км/ч, как в Европе.

МОСКВА ДОРОЖНАЯ Еще один вопрос, беспокоящий общественность, — это негативное воздействие платных дорог на состояние окружающей среды. Скандал с Химкинским лесом 2010 года стали постепенно забывать: противники проекта не смогли остановить строительство — участок «15–58» трассы Москва — Санкт-Петербург почти готов и скоро будет введен в эксплуатацию. Сейчас экологи говорят о более масштабных проблемах в связи с началом строительства новой платной дороги — ЦКАД. «По документам в зону освоения трассы попадает примерно 140 тыс. га леса, но главные опасения связаны даже не с этим», — объяснил «Ъ» руководитель лесной программы «Гринпис России» Алексей Ярошенко. — Основная проблема в том, что ЦКАД и мощные инвестиции в этот проект приведут к ускорению застройки территорий, расположенных внутри магистрали. То есть будет искусственно создана инфраструктура, которая соединяет между собой территории. Естественно, что она будет обрастать жильем, складами. Подмосковные пустоты будут заполняться быстрее. Кроме того, есть дыры в законодательстве, которые позволяют вырубать под строительство леса. Все это может привести к тому, что через какое-то время мы получим одну большую Московку диаметром 120 км. Жить в таком городе, конечно, будет невозможно». Сама по себе ЦКАД, считает эколог, бессмысленна, поскольку основные транспортные потоки до сих пор идут в Москву, а не вокруг нее. В «Автодоре» опасения экологов не разделяют. «Наоборот, ЦКАД планируется именно как транзитная магистраль, по которой транспорт будет объезжать Москву», — говорят в госкомпании. — Мы уводим трафик с перегруженной бетонки и МКАД. Сейчас, чтобы попасть с северо-запада страны в южные области, приходится пользоваться МКАД. С по-

реагировали европейские водители на такие условия. Я считаю, в области платных дорог должна быть не европейская модель и не европейские тарифы. Но это сложно будет сделать, потому что стоимость строительства у нас даже не как в Европе, а выше. И любой инвестор, разумеется, хочет вернуть вложенные деньги. Поэтому мне трудно представить, как удастся снизить тарифы. Сам я пока по платным дорогам не езжу, только по временно бесплатному участку Западного скоростного диаметра в Петербурге. Там только устанавливаются турникеты и шлагбаумы. И дорога эта мне очень нравится. Даже при условии платности она будет очень привлекательна в сравнении с загруженным, полным перекрестков и прочих помех бесплатным вариантом.

Александр Малис, президент компании «Евросеть»:

— В России я платными дорогами пока не пользовался. В других странах мира, когда дороги хорошо сделаны, когда плата за них невелика, платные дороги меня не раздражают. Я просто плачу, еду и не замечаю, что они платные. С уверенностью могу сказать, что в России я буду пользоваться платными дорогами, главное только, чтобы не было больших очередей на терминалах при оплате проезда. Если эту проблему решать изначально, то все автомобилисты будут голосовать рублем за хорошие дороги, хот и платные. В конце концов, мы же в метро платим за проезд и не возмущаемся, что он платный. Платные дороги будут очередной услугой потребления.

Михаил Левицкий, председатель совета директоров банка «Стройкредит»:

— Платные автодороги — удобный и полезный элемент дорожной инфраструктуры, позволяющий автомобилистам быстро и комфортно передвигаться. В этой

