ЭКСПЛУАТИРУЙ ЭТО

ВО МНОГИХ СТРАНАХ АКТИВНО СТРОЯТСЯ ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ, И ЗАЧАСТУЮ ВВЕДЕНИЕ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД — ЕДИНСТВЕННЫЙ СПОСОБ ПОВЫСИТЬ КАЧЕСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА. ЭТОТ МЕТОД ОСОБЕННО ЭФФЕКТИВЕН, ЕСЛИ В СТРАНЕ РАНЕЕ НЕ БЫЛО РАЗВИТОЙ ДОРОЖНОЙ СИСТЕМЫ — НАПРИМЕР, ПЕРВОЕ МЕСТО В МИРЕ ПО КОЛИЧЕСТВУ ПЛАТНЫХ ДОРОГ ЗАНИМАЕТ КИТАЙ, ГДЕ БОЛЬШИНСТВО АВТОМОБИЛИСТОВ СТАЛИ ТАКОВЫМИ ВСЕГО ДЕСЯТЬ ЛЕТ НАЗАД. АЛЕКСЕЙ ЛОССАН

ВИД СВЕРХУ «Практика строительства и использования платных дорог очень перспективна, и именно поэтому все больше стран использует платные дороги. Одна из важных причин введения оплаты за пользование дорожной сетью заключается в том, что полученные от этого деньги — новый источник доходов для улучшения дорожной инфраструктуры»,— рассказывает член совета директоров компании Kapsch в России Михаэль Вебер. Например, в Норвегии 32% бюджета на содержание общенациональной дорожной сети поступает от платных дорог, а в Испании — около 46%. «Более того, платные дороги способны обеспечить постоянный источник дохода, который не связан с ежегодным исполнением государственного бюджета. Это особенно важно для поиска источников внебюджетного финансирования и требует участия государственной корпорации или оператора из частного сектора. Поступления от дорожных сборов можно направить на строительство более качественных объектов инфраструктуры»,— добавляет эксперт. По его данным, введение платных дорог помогает более эффективно координировать дорожное движение, вследствие чего уменьшается объем вредных выбросов, и, соответственно, сокращается количество заболеваний, связанных с повышенным шумом и загрязнением окружающей среды. А это, в свою очередь, способствует росту государственного благосостояния.

К тому же строительство платных автомагистралей привлекательно для частных инвесторов — их участие позволяет ускорить темпы строительства и частично решить проблемы отсутствия инфраструктуры. Для частных инвесторов такие проекты могут быть интересны в особенности на направлениях со стабильным пассажиропотоком, отмечает аналитик «Инвесткафе» Андрей Шенк. Лидерами по количеству подобных проектов являются в основном развитые страны, и их опыт следует перенимать в том числе России. «Платные скоростные автомагистрали — это дороги Японии, Сингапура, а также целого ряда европейских стран. Платными автомагистрали стали для большегрузного транспорта и в Белоруссии, единственное исключение здесь сделано для автотранспорта стран Таможенного союза»,— говорит Евгения Астафьева, эксперт в области технологий ГЛОНАСС, компания «Автолокатор».

Платные магистрали отличаются высоким качеством дорожного покрытия, развитой придорожной инфраструктурой, отсутствием пробок и, как следствие, позволяют быстрее и комфортнее добираться до места назначения. «Как показывает мировая практика, именно такие дороги позволяют разгрузить транспортные магистрали в том числе крупных городов»,— добавляет госпожа Астафьева.

Платные трассы также представляют серьезный интерес с точки зрения координации транспортных потоков. В частности, информация, собранная системами взимания платы, может быть использована для анализа и прогнозирования транспортного движения, чтобы операторы могли своевременно принять меры для предотвращения дорожных проблем. Интеллектуальные технологии позволяют проанализировать транспортные потоки, выявить узкие места дорожной сети и в пиковые часы перенаправлять трафик по менее загруженным маршрутам. Таким образом, платные дороги могут оказаться полезными не только для водителей, но и для муниципалитетов, местной власти и правительственных структур.

REUTERS

ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ ДОЛЖНЫ СОЕДИНИТЬ ВСЕ КИТАЙСКИЕ ГОРОДА С НАСЕЛЕНИЕМ СВЫШЕ 200 ТЫСЯЧ

РАВНЕНИЕ НА ЛИДЕРОВ Наибольшее развитие платные дороги получили в таких странах, как США, Швейцария, Швеция, Сингапур и Норвегия. Стараются не отстать от них и развивающиеся. К примеру, ОАЭ, Катар, Чили и ЮАР также являются лидерами в области строительства платных магистралей. В Центральной и Восточной Европе примером является Польша, в которой довольно успешно используются возможности платных дорог. Так, ViaTOLL, польская компания, входящая в консорциум, возглавляемый Kapsch TrafficCom, в настоящее время собирает плату за проезд по дорогам общей протяженностью 2190 км. По данным Михаэля Вебера, в системе зарегистрировано более 751 тыс. транспортных средств с максимальной разрешенной массой более 3,5 тонны. Система сбора платы за проезд была установлена в 2011 году, и с тех пор государство по этой статье получило более 1,855 млрд польских крон (€431 млн) дохода.

В США система платных дорог довольно своеобразна, и до недавнего времени в этой стране с самой развитой сетью дорог в мире было запрещено строить платные магистрали между штатами. Только поправки, внесенные в законодательство в 1987 и 1991 годах, разрешили использовать частные и федеральные деньги при строительстве платных трасс между штатами. Также было разрешено вводить платный проезд на дорогах, финансируемых с федеральным участием, но не являющихся межштатными. Правда, одновременно была введена норма, защищающая права потребителей: «Если возникает затор, то плата за проезд возвращается». С того момента в США было построено несколько скоростных платных магистралей, например частная дорогая Dulles Greenway в штате Виргиния и кольцевая дорога E-470 в Колорадо. В общей сложности в реестр Федеральной дорожной администрации США было включено более 8 тыс. км платных дорог и около 500 платных мостов и тоннелей. При этом даже в городской черте проезд через тоннели является платным — к примеру, в Нью-Йорке, чтобы добраться из Манхэтттена в Бруклин через тоннель, придется заплатить. Более того, плата взимается даже с пассажиров такси: тариф автоматически плюсуется к стоимости проезда. Знаменитый мост «Золотые ворота» в Сан-Франциско также является платным, но плата взимается только на въезде в город, так как мост ведет на остров.

В Европе ситуация отличается от американской: скоростные магистрали во многих странах в основном являются платными. В частности, во Франции, в Италии и Испании сложилась, по сути, единая сеть платных дорог, обеспечивающая туристический и транзитный трафик. Сеть платных дорог ежегодно расширяется, ими управляют профессиональные компании: ASF, SAPRR, Autostrade per l'Italia SpA, Abertis и т. д. В Италии и Франции более 80% скоростных магистралей являются платными. Впрочем, далеко не во всех европейских странах ситуация одинаковая: в Великобритании есть всего один платный уча-

ДОЛГОЕ ВРЕМЯ В КИТАЕ НЕ СУЩЕСТВОВАЛО СЕТИ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ — СТРАНА СОЗДАВАЛА ДОРОЖНУЮ СЕТЬ С НУЛЯ, ЧТО ДАЛО РЯД ПРЕИМУЩЕСТВ. МОЖНО БЫЛО ПРЯМЫМИ ТРАССАМИ СВЯЗАТЬ РАЗНЫЕ ЧАСТИ СТРАНЫ, ЧЕГО НЕ МОГЛО СЕБЕ ПОЗВОЛИТЬ НИ ОДНО ДРУГОЕ ГОСУДАРСТВО