«Всегда имеется определенный контингент пользователей, которые считают, что цена времени менее важна, чем цена проезда»

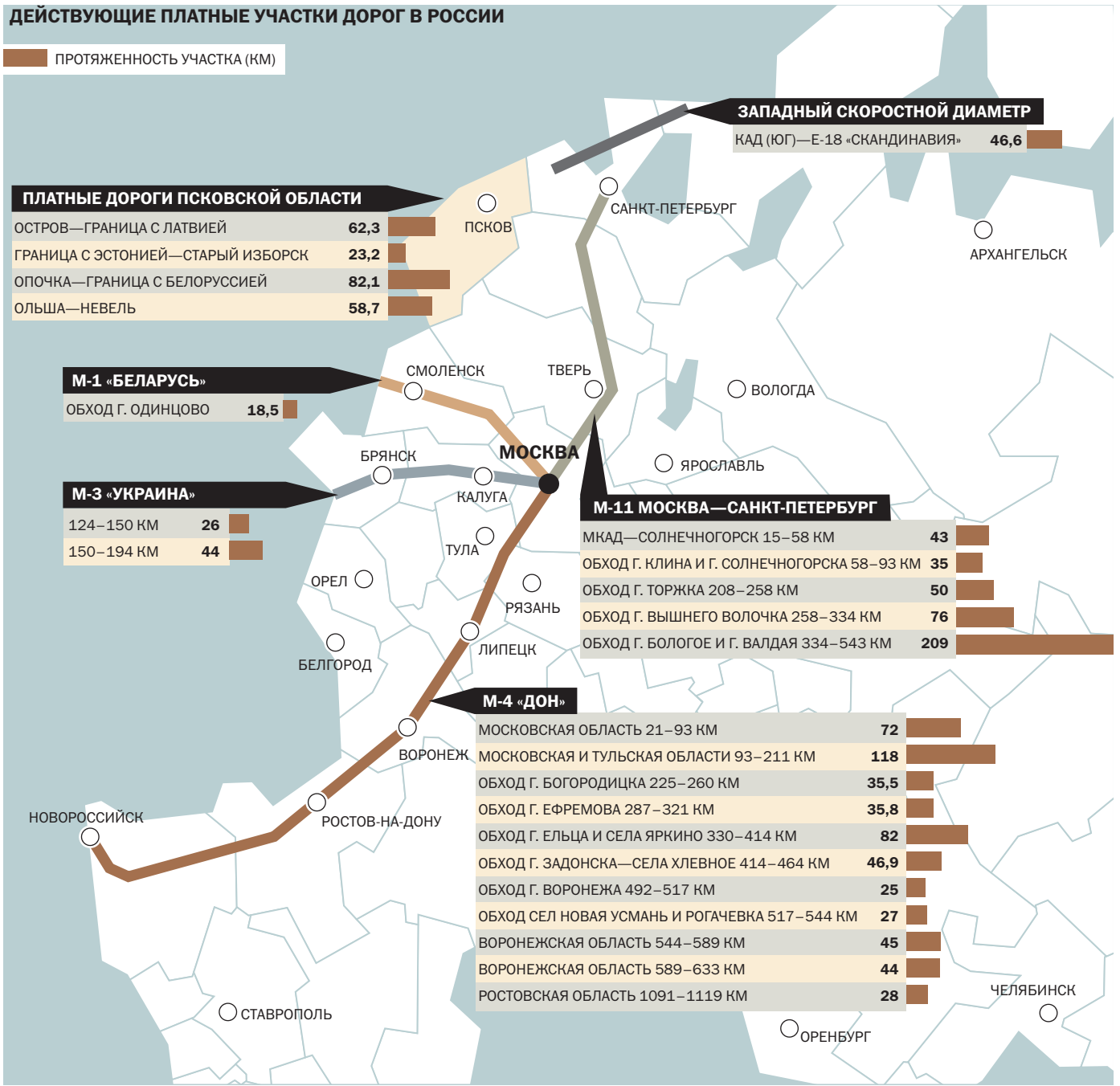
гие автовладельцы до сих пор не до конца понимают, откуда такие магистрали берутся и с какой стати за проезд берут деньги.

Проектами платных магистралей в России занимается госкомпания «Автодор» (полное название — «Российские автомобильные дороги»). Ее очень часто пугают с Росавтодором (Федеральным дорожным агентством), которое тоже строит магистрали федерального значения, но исключительно бесплатные. Глобальная задача «Автодора» — спроектировать магистраль и привлечь инвестора, заключив с ним концессионное соглашение, в которое закладывается модель возврата инвестиций в течение 20–30 лет через взимание платы за проезд. Проекты новых автотрасс, как правило, дробятся на несколько участков, каждый из которых отдается разным компаниям на разных условиях.

На этом этапе обычно и возникает разница в тарифах на соседних участках платных дорог: чем выше участие частного капитала в проекте, чем выше цена проезда. Так, к примеру, один из первых участков М11 15–58 км (Москва—Солнечногорск, открыт в 2014 году) строила Северо-Западная концессионная компания (СЗКК), совладельцем которой является французская компания Vinci. К слову, участок известен тем, что во время его строительства разгорелся скандал с Химкинским лесом — экологи протестовали против вырубки деревьев, что привело к временной заморозке работ. Государственное финансирование проекта составило 22,8 млрд руб., остальные 37,2 млрд — частные и привлеченные средства. Тарифы на трассе соответствующие: от первого пункта взимания платы (ПВП) до съезда на Шереметьево — 280 руб. для легковой машины днем по будням (в выходные 300). Если посчитать строго математически, то за эти деньги автомобилист проезжает всего 3 км пути (расстояние между двумя ПВП) и платит 93 руб. за 1 км. С точки зрения СЗКК, платный участок начинается еще от МКАД, и к моменту съезда к аэропорту автомобилист проехал уже 9 км, заплатив 31 руб. за 1 км. И это, конечно, все равно дорого. Если ехать от МКАД до самого Солнечногорска, то цена за 1 км снижается до 10,4 руб., но в общей сложности надо будет заплатить 450 руб. Высокие цены на М11 не раз становились предметом критики властей, в 2016 году даже Владимир Путин на это обратил внимание, после чего проводилась проверка Генпрокуратуры. Но сильно дешевле проезд от этого не стал.

Неудивительно, что, когда на следующем участке М11 — обходе Клина и Солнечногорска — надо платить всего 100 руб. за все 38 км дороги (то есть 2,6 руб. за 1 км), это вызывает у автомобилистов шок. Объяснение простое: здесь государство обеспечило уже 90% финансирования, остальные деньги дала дочерняя структура «Мостотреста» компания «Трансстроймеханизация». По той же причине невысокие цены (в пределах 1–2 руб. за 1 км) действуют на участках М4 «Дон»: большая часть стройки обеспечена государственными деньгами. А вот довольно дорогим среди водителей считается подмосковный обход Одинцово (почти 20 руб. за 1 км, если считать от МКАД) — там основное финансирование шло от частного инвестора — ОАО «Главная дорога».

Петр Шкуматов из «Синих ведерок» отмечает, что помимо высокой цены российские платные дороги имеют ряд недостатков. Во-первых, это неровный скоростной режим, когда в пределах одной трассы на разных участках разрешенная скорость может варьироваться от 90 км/ч до 130 км/ч без видимых на то причин. Еще один недостаток — отсутствие на высокоскоростных магистралях предупреждений о камерах фиксации нарушений. Отметим, что существует ГОСТ, предписывающий ставить информационную табличку «Фотовидеофиксация» перед зоной контроля, но этот документ необязателен к применению. О мобиль-

ДЕЙСТВУЮЩИЕ ПЛАТНЫЕ УЧАСТКИ ДОРОГ В РОССИИ

ПРОТЯЖЕННОСТЬ УЧАСТКА (КМ)