ЭМИН ДЖАФАРОВ

ных «треногах» с камерами вообще предупреждать никто не обязан.

Почему платных мало

На данный момент суммарная протяженность всех участков платных дорог в России — чуть более 1,1 тыс. км. Для сравнения: федеральных бесплатных магистралей — 52 тыс. км, а всех автодорог в стране (включая муниципальные и региональные) — порядка 1,4 млн км. По данным Счетной палаты, «Автодор» в 2010–2017 годах сумел привлечь только 238 млрд руб. внебюджетных средств на дорожные проекты, то есть 65% от плановых показателей. При этом есть готовые проекты новых дорог, но найти деньги на них не удается.

Реализация проектов платных автомагистралей в 2010–2018 годах выявила ряд серьезных проблем. Одна из самых главных — поиск надежного инвестора, готового вложиться в «долгий» проект. В 2014 году тендер на строительство первой секции ЦКАД выиграла компания «Стройгазконсалтинг». Позже у нее начались серьезные финансовые проблемы, несколько раз менялись собственники, и «Автодор» был вынужден передать контракт АРКС, что вызвало задержку в строительстве. В 2018 году турецкая компания Makyol, которая должна была софинансировать 4-ю секцию ЦКАД, неожиданно вышла из консорциума «Юго-Восточная магистраль», который был создан для финансирования стройки. Сложности возникают и после подписания соглашения. В 2017 году глава «Автодора» Сергей Кельбах признавался, что с «Главной дорогой» было крайне непросто договориться по поводу использования единых транспондеров на обходе Одинцово. Строительство 1-й секции ЦКАД, в свою очередь, сопровождалось спорами между «Автодором» и Crocus Croup (концессионер на этом участке) по поводу освобождения территорий под стройку.

Из-за сложностей с финансированием сроки строительства и ввода объектов в эксплуатацию часто сдвигаются. На это регулярно обращает внимание Счетная палата, аудиторы которой регулярно проверяют состояние дел в дорожной сфере. После публикации одного из докладов Счетной палаты в 2015 году о «неэффективности» использования средств, выделенных на ЦКАД, глава «Автодора» Сергей Кельбах даже получил выговор от премьера Дмитрия Медведева за «ненадлежащее исполнение должностных обязанностей», но за что конкретно, официально так и не было объявлено. Что касается трассы М11, то она, к примеру, изначально планировалась к открытию к чемпионату мира по футболу 2018 года. Затем срок был перенесен на конец года. И буквально недавно министр транспорта Евгений Дитрих заявил, что завершение строительства М11 ожидается в 2019 году.

СКОЛЬКО СТОИТ ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ В РОССИИ*

	УЧАСТОК ТРАССЫ	ТАРИФ (РУБ. ЗА 1 КМ)*	СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА (РЕКОНСТРУКЦИИ) (МЛРД РУБ.)	СООТНОШЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО И ЧАСТНОГО КАПИТАЛА В СТРОИТЕЛЬСТВЕ (%)
1	М11 15–58 КМ (МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ)	31	60	38/62
2	ОБХОД ОДИНЦОВО (МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ)	19,7	32,4	34/66
3	ЗАПАДНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР (САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)	10,7	212	61/39
4	ОЛЬША–НЕВЕЛЬ (ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ)	3,4	НЕТ ДАННЫХ	100/0
5	М11 ОБХОД ТОРЖКА 208–258 КМ (ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ)	2,9	32,3	83/17
6	М11 ОБХОД ВЫШНЕГО ВОЛОЧКА 258–334 КМ (ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ)	2,7	46,6	90/10
7	М11 58–149 КМ** (МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ)	2,6	74,5	90/10
8	М3 124–194 КМ (КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ)	1,8	28,9	94/6
9	М4 517–544 КМ (ВОРОНЕЖСКАЯ ОБЛАСТЬ)	1,8	17,3	89/11
10	М11 334–543 КМ (ТВЕРСКАЯ И НОВГОРОДСКАЯ ОБЛАСТИ)	1,4	144	89/11

*Максимальный тариф для легкового авто днем в будни, без транспондера и скидок.

**Пока открыт участок 58–97 км, но он является составной частью единого проекта 58–149 км, реализуемого одним концессионером.

Где деньги взять

Участие инвесторов в финансировании дорожных проектов в России затруднено многими обстоятельствами, поясняет старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Екатерина Решетова. «Среди них, к примеру, неготовность населения к высоким тарифам,— рассказывает она.— Причем эластичность спроса к тарифам оказывается на практике более высокой, чем прогнозировалась. Решение вроде бы очевидно: снизить тариф до приемлемого уровня. Но оптимальный социальный тариф редко обеспечивает максимальный уровень дохода для участников проекта».

Пользователи дорог весьма чувствительны к прямым дорожным сборам, отмечает госпожа Решетова. Если размеры сборов не соответствуют их представлениям об экономии в затратах и других преимуществах проезда по платным дорожным объектам по сравнению с бесплатными, они либо меняют вид транспорта, либо выбирают альтернативный маршрут, либо вообще отказываются от поездок. «Какие бы ни были достоинства новой платной дороги, всегда имеется определенный контингент пользователей, порядка 20%, которые считают, что цена времени менее важна, чем цена проезда»,— говорит Екатерина Решетова.

Сложности, по ее словам, также возникают с изъятием земельных участков у физических и юридических лиц. «Сегодня процедуры изъятия земли для дорожного строительства неоправданно сложны и запутанны, а все сопутствующие риски переложены на подрядчиков,— говорит она.— В результате затягиваются сроки начала работ, увеличивается общая продолжительность выполнения работ по проекту».

Эксперт также напоминает, что в 2016 году решением правительства (после проверки Генпрокуратуры) был установлен предельный размер платы