

## ПЛАТНАЯ МАГИСТРАЛЬ

*Коцуба Ирина Васильевна*  
*Научный руководитель – Третьякевич Г.М.*  
*(Белорусский национальный технический университет)*

Платные дороги представляют собой скоростные магистрали повышенного качества, обеспечивающие высокую безопасную скорость и удобство движения транспорта, а за дополнительные удобства надо платить.

В мире накоплен достаточный опыт строительства и эксплуатации платных автодорог и дорожных объектов (мостов, эстакад), приносящих прибыль государству, частному инвестору и предоставляющих дополнительные выгоды пользователям. Такие сооружения имеются более чем в 30 странах мира.

Как правило, формирование стоимости проезда основывается на следующем главном принципе: размер платы за проезд должен быть меньше тех выгод, которые получает пользователь платной дороги. В среднем по Европе она составляет порядка 0,05-0,1 евро с легкового автомобиля за 1 км дороги и 0,15–0,25 евро с грузового автомобиля.

Плата за проезд имеет различные формы: по длине всей дороги; за каждый километр; по времени; от марок автомобилей, грузоподъемности, интенсивности движения.

В СНГ платные дороги пока имеются только в Беларуси и России.

На главной дороге нашей страны М-1/Е30 Брест–Минск–граница Российской Федерации сегодня взимаются сборы на четырех пунктах со всех пользователей, кроме белорусских владельцев автомобилей, если высота их транспортных средств не превышает 210 см. Впервые владельцы (пользователи) отдельных категорий автотранспорта начали платить за проезд по «олимпийке» еще в 1996 году, после ремонта некоторых участ-

ков дороги, для которого привлекались заемные средства Европейского банка реконструкции и развития.

За период 1994–2006 годов расходы, связанные со строительством, модернизацией, ремонтом и содержанием М-1/ЕЗО, составили около 430 млн долларов (50 млн из которых – кредит ЕБРР), а поступления от взимания платы – чуть более 200 млн долларов. Из этой суммы почти 77 млн пришлось на расчеты с банком-заемщиком по кредиту и процентам по нему. То есть, оставшиеся в итоге средства едва покрыли четверть затрат на содержание и развитие этой дороги.

Плата за проезд по «олимпийке» составляет в среднем 0,01 доллара за 1 км для легковых автомобилей выше 210 см и 0,033 доллара – для грузовых. Кроме того, для окупаемости вложенных средств необходима гораздо более высокая интенсивность движения транспорта, а по итогам прошлого года на М-1 /ЕЗО она составила в среднем 6 720 автомобилей в сутки.

Участок соответствует параметрам I категории, на всем протяжении (610 км) имеет четыре полосы движения и обеспечивает комфортные и безопасные условия для движения автотранспортных средств, максимальная скорость движения до 120 км/ч.

Таким образом, институт платных дорог прочно входит в обиход не только европейских стран, но и государств бывшего СССР. И если в Европе в последнее время введением платы зачастую стремятся разгрузить дороги, решить ряд экологических проблем, то в странах СНГ катастрофически не хватает дорожных бюджетов, и введение платы, хоть каким-то образом помогает смягчить эту проблему. В том числе, и за счет обустройства по европейским стандартам отдельных автомагистралей, реконструкция которых осуществляется на заемные средства, но взимание средств, само собой, начинается уже после обустройства дороги, ведь пользователь платит за дополнительный комфорт.