

**О платных дорогах в СНГ**

Третьякевич Г.М.

Белорусский национальный технический университет

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 имеют только Беларусь и Россия. На главной дороге нашей страны М-1/Е30 Брест — Минск — граница Российской Федерации взимаются сборы на 4 пунктах со всех пользователей, кроме белорусских владельцев автомобилей, если высота их транспортных средств не превышает 210 см. За 1995-2007 гг. расходы, связанные со строительством, модернизацией, ремонтом и содержанием М-1/Е30, 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 по кредиту и процентам по нему. А оставшиеся средства едва покрыли 1/4 затрат на содержание и развитие дороги.

Институт платных дорог прочно входит в обиход не только европейских стран, но и государств бывшего СССР. И если в Европе введением платы стремятся разгрузить дороги, решить ряд экологических проблем, то в странах СНГ катастрофически не хватает дорожных бюджетов, и введение платы, хоть как-то помогает смягчить эту проблему, в том числе за счет обустройства по европейским стандартам отдельных автомагистралей, реконструируемых на заемные средства.