

## СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ СИСТЕМ СБОРА ПОШЛИН ПЛАТНЫХ ДОРОГ

*Красовский Кирилл Сергеевич, студент 4-го курса  
кафедры «Автомобильные дороги»*

*Белорусский национальный технический университет  
(Научный руководитель – Шохалевич Т.М., старший преподаватель)*

Платные дороги – вид автомобильных дорог за проезд по которым с водителей взимается плата назначаемая, в большинстве случаев, основным инвестором проекта.

Основной целью создания таких дорог является амортизация расходов на строительство и содержание автомобильной дороги, путём прямого получения прибыли с тех, кто на них ездит.

Достоверно неизвестно с каких пор и откуда пошла практика взимания платы за проход по определённой территории. Однако, прообразом современных платных дорог можно считать таможенные пункты феодалов в средневековье, которые возводили дороги и мосты на свои средства, и требовали за эти блага плату с пользователей этих сооружений.

Первые платные дороги современного типа были построены в начале 20-го века в Италии. после долгой Первой Мировой Войны экономика государства была в упадке, из-за чего для развития транспортной сети требовались инвестиционные средства, получаемые не из государственного бюджета. Почти сразу после Италии, платные дороги в 1927 году также ввела Греция. В 50-е 60-е годы 20-го века пришёлся крупнейший бум строительства платных автодорог в Испании, Франции, Португалии, благодаря чему, эти страны смогли сохранить немалую долю бюджета пустив деньги на иные нужды.

Первые платные дороги в Беларуси появились в 2013 году, и на тот момент их протяженность составляла около 800 километров. На сегодняшний день протяженность сети платных автомобильных дорог в Беларуси составляет около 1800 километров, и к 2026-му году их число планируется довести до 1957.8 километров. С 2013 года, плату за проезд по платным дорогам в Беларуси вносят только автомобили массой более 3,5 тонн, либо машины, зарегистрированные не в странах членах Таможенного союза.

Платные дороги можно разделить на три типа систем:

Открытые, с пунктом взимания пошлины, перекрывающим основное движение.



Рисунок 1 – Пункт взимания платы на платных дорогах открытого типа

Закрытые, со сбором средств при въезде или выезде.

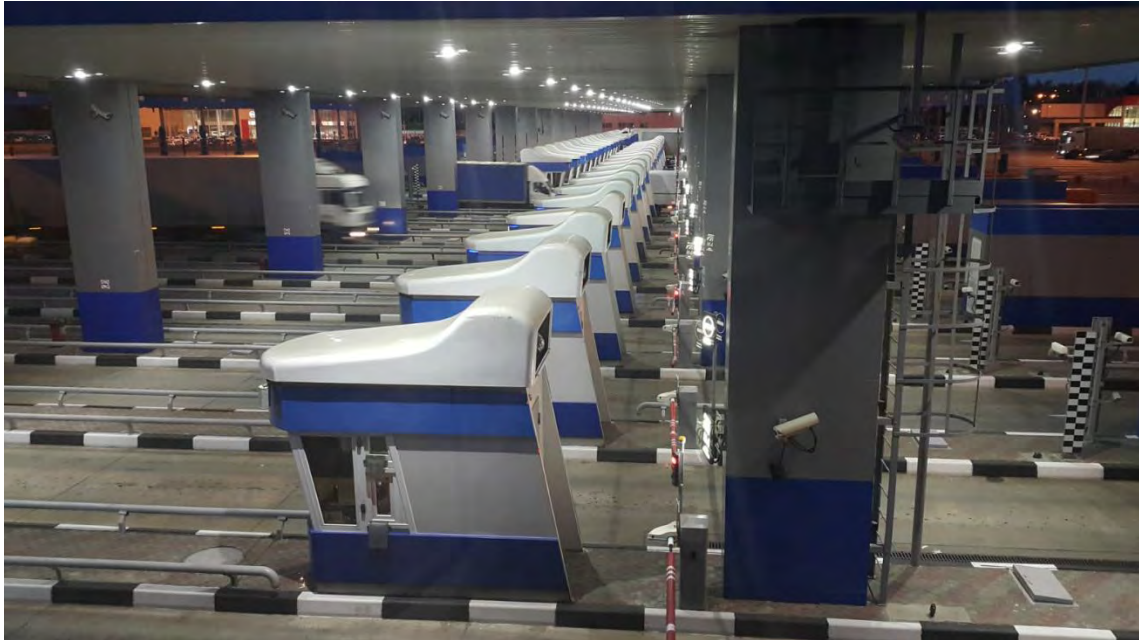


Рисунок 2 – Пункт взимания платы на дороге закрытого типа

Электронные системы, на которых отсутствуют какие-либо пункты оплаты пошлины. Оплата происходит с помощью электронных устройств (транспондер).



Рисунок 3 – Собственно, сам транспондер

Каждый тип системы платной дороги имеет свои плюсы и минусы, как единые для всех, так и индивидуальные для каждого.

Из плюсов единых для всех типов платных дорог можно выделить:

- быстрая окупаемость строительства дороги, при условии введения платы на дороге, пользующейся постоянным спросом;
- часто платная дорога проложена кратчайшим маршрутом от точки А к точке Б из-за чего время в поездке проводится меньше;
- более высокая разрешённая скорость по сравнению с бесплатной дорогой, что тоже сокращает время поездки;
- меньший поток машин на дороге, простые водители предпочитают бесплатные трассы;
- снижение транспортной нагрузки на дорожное полотно;
- более дешёвое содержание такой дороги, которое достигается не только резервированием части средств, получаемых с пошлин, и уходящих на её обслуживание, но и за счёт более щадящих режимов эксплуатации такой дороги.

Что же до плюсов индивидуальных для каждой системы, то тут можно обозначить такие характеристики как:

- экономия средств из-за отказа от строительства пунктов сбора пошлин на любом съезде дороги в открытой системе;
- надёжность сбора пошлин в случае с закрытой системой;
- возможность оплаты за проезд по платной дороге без необходимости останавливать автомобиль в случае с электронной системой сборов пошлин с платной дороги.

Как это часто бывает, многие минусы продукта исходят из его плюсов, такая участь не миновала и платные дороги. К таким минусам относятся:

- высокая вероятность создания заторов у пунктов сбора средств, а также высокой вероятностью того, что водители будут уклоняться от уплаты пошлины заезжая на дорогу с въездов, не перекрытых пунктами сбора, которые

устанавливают с основных направлений транспортного потока, что относится в основном к Открытой системе сборов пошлин;

- минусы закрытой системы заключаются в дороговизне по сравнению с предыдущим способом, а также неисчезнувшая вероятность создания крупных заторов в местах сбора пошлин;

- минусы электронной системы сбора пошлин заключаются в том, что, для оплаты проезда автомобиль нуждается в транспондере, покупка которого может стоить немалую сумму денег, в европейском союзе вполне себе существует ситуация что на проезд по множеству участков платных дорог, необходимо едва ли не такое же количество транспондеров, связано это с особенностями обмена информацией и регистрацией автомобиля у разных операторов платных дорог. Так же электронная система мешает если автомобиль нуждается в проезде по платной дороге один единственный раз.

Исходя из слов, сказанных выше, можно сделать вывод что, на нынешний день, платная дорога – это неплохой способ привлечения инвестиций в строительную отрасль, позволяющий экономить бюджет и получать постоянную прибыль с дороги. Однако, ещё необходимо некоторое время чтобы система сбора пошлин выработала идеальный метод, совмещающий удобство для водителей и операторов.

#### Литература:

1. Платные автомобильные дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.by/ru/dorozhnoe-khozyajstvo/platnye-avtomobilnye-dorogi> – Дата доступа: 18.11.2023.
2. Технологии платных дорог: настоящее и недалёкое будущее [Электронный ресурс]. – Режим доступа <https://habr.com/ru/articles/330876/> – Дата доступа: 15.11.2023.
3. В Беларуси появились платные дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://gorod.lv/novosti/200983-v-belarusi-poyavilis-platnye-dorogi> – Дата доступа: 15.11.2023