МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ СЛУЖБА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА
(РОСАВТОДОР)

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ПО
АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ

# АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

# ПЛАТНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ И ДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ

Тематическая подборка

Москва 2002

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ СЛУЖБА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА
(РОСАВТОДОР)

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ПО
АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

ПЛАТНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ И
ДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ

Тематическая подборка

Москва 2002

---

# ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ВРЕМЕННЫХ ПРАВИЛ ОРГАНИЗАЦИИ ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ПЛАТНОЙ ОСНОВЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ И ВРЕМЕННЫХ ПРАВИЛ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ И ДОРОЖНЫМ ОБЪЕКТАМ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЗИМАЕМЫХ ЗА ПРОЕЗД СРЕДСТВ
№ 973 от 27 авг. 1999 г.

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 27 июня 1998 г. № 728 «О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 26, ст. 3066) Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемые:

Временные правила организации эксплуатации на платной

основе федеральных автомобильных дорог и дорожных объектов.

Временные правила определения стоимости проезда по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам и использования взимаемых за проезд средств.

2. Правила организации эксплуатации на платной основе автомобильных дорог и дорожных объектов, относящихся к собственности субъектов Российской Федерации, и правила определения стоимости проезда по таким автомобильным дорогам и дорожным объектам и использования взимаемых за проезд средств устанавливаются органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Председатель Правительства
Российской Федерации В. Путин

Утв.
Постановлением Правительства
Рос. Федерации
от 27 авг. 1999 г № 973

# ВРЕМЕННЫЕ ПРАВИЛА ОРГАНИЗАЦИИ ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ПЛАТНОЙ ОСНОВЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ

## I. Общие положения

1. Настоящие Временные правила, разработанные во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 27 июня 1998 г. № 728 «О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации», устанавливают порядок передачи и организации эксплуатации на платной основе федеральных автомобильных дорог и дорожных объектов.

2. Настоящие Временные правила распространяются на вновь создаваемые, находящиеся в стадии незавершенного строительства (реконструкции), а также действующие федеральные автомобильные дороги общего пользования и расположенные на них мосты, путепроводы, тоннели, относящиеся к федеральной собственности, переданные в оперативное управление Российскому дорожному агентству (далее именуются – автомобильные дороги и дорожные объекты)

3. Эксплуатация на платной основе автомобильных дорог и дорожных объектов осуществляется при наличии бесплатного проезда в том же направлении по другим автомобильным дорогам и дорожным объектам.

4. Решение об эксплуатации на платной основе автомобильных дорог и дорожных объектов принимается Правительством Российской Федерации.

5. Автомобильные дороги и дорожные объекты передаются

для эксплуатации на платной основе юридическим лицам, в том числе организациям, подведомственным Российскому дорожному агентству, которые могут обеспечить финансирование, строительство (реконструкцию), ремонт и содержание автомобильных дорог и дорожных объектов в соответствии с установленными требованиями.

6. Передача в эксплуатацию на платной основе автомобильных дорог и дорожных объектов юридическим лицам, за исключением организаций, подведомственных Российскому дорожному агентству, осуществляется по конкурсу на срок до 49 лет при сохранении их в федеральной собственности и оформляется гражданско-правовым договором с учетом требований раздела IV настоящих Временных правил.

## II. Порядок внесения в Правительство Российской Федерации предложений о передаче и организации эксплуатации на платной основе автомобильных дорог и дорожных объектов

7. Подготовка и внесение в Правительство Российской Федерации предложений о передаче и организации эксплуатации на платной основе автомобильных дорог и дорожных объектов осуществляется Российским дорожным агентством.

При подготовке указанных предложений Российское дорожное агентство руководствуется президентской программой «Дороги России» на 1995-2000 годы, Государственной концепцией создания и развития сети автомобильных дорог в Российской Федерации и принимаемыми в установленном порядке в их развитие нормативными правовыми актами, а также учитывает предложения органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по эксплуатации на платной основе автомобильных дорог и дорожных объектов, находящихся на их территории.

8. Предложения Российского дорожного агентства о передаче и организации эксплуатации на платной основе автомобильных дорог и дорожных объектов могут быть внесены как по отдельным объектам, так и по группе объектов.

9. Предложение, вносимое в Правительство Российской Федерации, должно включать следующие документы:

а) письмо Российского дорожного агентства, излагающее суть предложения;

б) документы о согласовании, предусмотренном пунктом 11 настоящих Временных правил;

в) технико-экономическая оценка целесообразности передачи и организации эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта;

г) проект соответствующего постановления Правительства Российской Федерации.

10. Технико-экономическая оценка целесообразности передачи и организации эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта включает в себя:

а) основные сведения и технико-эксплуатационные характеристики автомобильной дороги и дорожного объекта;

б) сведения о наличии и состоянии автомобильных дорог и дорожных объектов для бесплатного альтернативного проезда, о мероприятиях по обеспечению такого проезда;

в) сведения об источниках финансирования строительства (реконструкции) и эксплуатации автомобильной дороги и дорожного объекта, размере и эффективности привлекаемых инвестиций, в том числе долевого финансирования из Федерального дорожного фонда Российской Федерации;

г) предложения о размере и порядке взимания платы за проезд, а также об использовании получаемых средств;

д) сведения об экологической безопасности автомобильной дороги и дорожного объекта;

е) перечень мер по обеспечению безопасности дорожного движения;

ж) прогноз социально-экономических результатов строительства и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта.

11. Предложения, вносимые Российским дорожным агентством в Правительство Российской Федерации, должны быть согласованы в установленном порядке с Министерством государст-

венного имущества Российской Федерации, Государственным комитетом Российской Федерации по земельной политике, Министерством внутренних дел Российской Федерации и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, на территории которых находятся автомобильная дорога и дорожный объект, передаваемые в эксплуатацию на платной основе.

В случае, когда передача и организация эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта связаны с использованием средств федерального бюджета или средств инвесторов, получаемых под гарантии Правительства Российской Федерации, указанные предложения согласовываются также с Министерством финансов Российской Федерации и Министерством экономики Российской Федерации.

## III. Порядок передачи в эксплуатацию на платной основе автомобильных дорог и дорожных объектов

12. Конкурсы на передачу и организацию эксплуатации на платной основе автомобильных дорог и дорожных объектов проводит Российское дорожное агентство или уполномоченная им организация в соответствии с положением о проведении конкурсов, утверждаемым Российским дорожным агентством.

В состав конкурсной комиссии наряду с представителями Российского дорожного агентства включаются также представители заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, на территории которых находятся автомобильная дорога и дорожный объект.

13. Победитель конкурса должен не позднее двадцати дней с даты завершения конкурса, если иное не определено условиями конкурса, заключить с Российским дорожным агентством или с уполномоченной им организацией договор о создании и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта.

Передача автомобильной дороги и дорожного объекта производится на основании заключенного договора и оформляется актом, форма которого устанавливается Российским дорожным агентством.

14. Платные автомобильные дороги и дорожные объекты, строительство (реконструкция) которых закончено, в установленном порядке принимаются в эксплуатацию комиссией, состав которой утверждается Российским дорожным агентством.

15. Перевод в эксплуатацию на платной основе действующих автомобильных дорог и дорожных объектов может осуществляться только после проведения комплекса мероприятий по улучшению их транспортно-эксплуатационного состояния, условий проезда, повышению безопасности дорожного движения.

## IV. Договор о создании и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта

16. Договор о создании и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта (далее именуется – договор) является смешанным договором, содержащим элементы различных видов договоров, необходимые для согласования условий, устанавливаемых настоящими Временными правилами.

Договор предусматривает инвестиционные обязательства сторон, полномочия по управлению и использованию федерального имущества, условия и порядок эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта, порядок использования доходов от эксплуатации, контроль за выполнением обязательств, иные права и обязанности.

17. В договоре устанавливаются следующие обязательные требования:

а) к организации, передающей автомобильную дорогу и дорожный объект:

передача принимающей стороне имущественных и иных прав, необходимых для строительства (реконструкции) и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта;

осуществление долевого финансирования, обеспечение государственных гарантий, если таковые предусмотрены условиями конкурса;

б) к организации, принимающей автомобильную дорогу и дорожный объект:

выполнение инвестиционных обязательств, если таковые предусмотрены условиями конкурса;

использование имущественных и иных прав, необходимых для строительства (реконструкции) и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта;

несение рисков, включая материальную ответственность, в том числе рисков, связанных с обеспечением безопасности движения на автомобильной дороге и дорожном объекте;

передача по окончании срока действия договора платных автомобильной дороги и дорожного объекта в сеть дорог общего пользования в состоянии, соответствующем стандартам и нормам эксплуатации автомобильных дорог и дорожных объектов;

целевое использование принимаемого федерального имущества.

18. В договоре указываются:

а) состав имущества, передаваемого для организации эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта, а также условия его передачи и использования;

б) условия создания и функционирования объектов инфраструктуры и придорожного сервиса, в том числе принадлежащих третьим лицам или создаваемых ими;

в) срок действия договора;

г) согласованные размеры и условия инвестирования в строительство (реконструкцию) и эксплуатацию на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта;

д) условия и порядок страхования рисков, предоставления банковских гарантий;

е) размер и условия взимания платы за проезд;

ж) согласованные в соответствии с условиями конкурса порядок и направления использования прибыли, полученной от эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта;

з) согласованные в соответствии с условиями конкурса предельный размер прибыли, которая остается в распоряжении организации, принимающей автомобильную дорогу и дорожный объект, и порядок использования прибыли, получаемой сверх предельного размера;

и) порядок и условия предоставления средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации;

к) требования к транспортно-эксплуатационному состоянию автомобильной дороги и дорожного объекта, которые должны выполняться при их эксплуатации на платной основе;

л) график работ по строительству (реконструкции) и обустройству автомобильной дороги и дорожного объекта для эксплуатации на платной основе;

м) порядок осуществления контроля за деятельностью организации, принимающей автомобильную дорогу и дорожный объект, по строительству (реконструкции) и эксплуатации на платной основе этой дороги и дорожного объекта;

н) гарантии беспрепятственного доступа на платные автомобильную дорогу и дорожный объект представителей дорожных органов, Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, других органов, осуществляющих надзор и контроль за деятельностью на автомобильных дорогах и дорожных объектах;

о) условия и порядок передачи автомобильной дороги и дорожного объекта после окончания или прекращения действия договора;

п) условия привлечения подрядных организаций для строительства (реконструкции) и содержания автомобильной дороги и дорожного объекта, эксплуатируемых на платной основе;

р) обязательства организации, принимающей автомобильную дорогу и дорожный объект, по предоставлению соответствующей отчетности;

с) ответственность сторон за невыполнение условий договора;

т) иные требования, учитывающие условия конкурса и особенности автомобильной дороги и дорожного объекта.

19. Примерный договор утверждается Российским дорожным агентством.

Имущественные вопросы этого договора согласовываются с Министерством государственного имущества Российской Федерации.

## V. Организация эксплуатации на платной основе автомобильных дорог и дорожных объектов

20. Эксплуатация на платной основе автомобильных дорог и дорожных объектов осуществляется организацией, заключившей договор (далее именуется – эксплуатирующая организация), в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации и условиями договора.

Ответственность этой организации за содержание и эксплуатацию автомобильной дороги и дорожного объекта, в том числе за безопасность дорожного движения, наступает с момента подписания акта о передаче ей автомобильной дороги и дорожного объекта или акта приемки построенной (реконструированной) автомобильной дороги и дорожного объекта в эксплуатацию.

Эксплуатирующая организация может выполнять соответствующие работы собственными силами и силами организаций, привлекаемых на договорной основе.

## VI. Установление платы за проезд, ее сбор и использование

21. Установление платы за проезд, сбор и использование полученных средств осуществляются в соответствии с Временными правилами определения стоимости проезда по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам и использования взимаемых за проезд средств.

22. Права и обязанности эксплуатирующей организации по установлению и изменению платы за проезд, сбору и использованию полученных средств определяются в договоре.

## VII. Контроль за строительством и содержанием платных автомобильных дорог и дорожных объектов

23. Дорожные органы и органы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации в процессе строительства (реконструкции) и эксплуатации платной автомобильной дороги и дорожного объекта в пределах своей компетенции обеспечивают контроль за соблюдением законодательства Российской Федерации, правил, стандартов и технических норм безопасности дорожного движения.

24. Эксплуатирующая организация обязана:

выполнять требования законодательства Российской Федерации, стандартов и норм строительства и содержания автомобильных дорог и дорожных объектов, безопасности дорожного движения, правил охраны окружающей среды, а также условия договора и предписания надзорных органов, выданные ими в пределах своей компетенции;

обеспечивать на платных автомобильных дорогах и дорожных объектах бесплатный проезд транспортных средств, предусмотренных Временными правилами определения стоимости проезда по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам и использования взимаемых за проезд средств.

25 Органы, уполномоченные осуществлять контроль за строительством (реконструкцией) и содержанием автомобильных дорог и дорожных объектов, вправе в пределах своей компетенции давать предписания, обязательные для эксплуатирующей организации.

26. Эксплуатирующие организации несут в соответствии с законодательством Российской Федерации ответственность за исполнение договоров, соблюдение стандартов и норм строительства и эксплуатации автомобильных дорог и дорожных объектов, требований безопасности дорожного движения и экологической безопасности, а также прав пользователей автомобильных дорог и дорожных объектов.

## VIII. Государственный учет платных автомобильных дорог и дорожных объектов

27. Российское дорожное агентство ведет перечень платных федеральных автомобильных дорог и дорожных объектов в целях их государственного учета.

28. Эксплуатирующие организации представляют в Российское дорожное агентство информацию для ведения перечня платных федеральных автомобильных дорог и дорожных объектов, а также утвержденную в установленном порядке отчетность.

Утв.
Постановлением Правительства
Рос. Федерации
от 27 авг. 1999 г. № 973

# ВРЕМЕННЫЕ ПРАВИЛА ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ И ДОРОЖНЫМ ОБЪЕКТАМ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЗИМАЕМЫХ ЗА ПРОЕЗД СРЕДСТВ

## I. Общие положения

1. Настоящие Временные правила, разработанные во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 27 июня 1998 г. № 728 «О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации», устанавливают порядок определения стоимости проезда по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам, а также использования средств, взимаемых за проезд.

2. Настоящие Временные правила распространяются на платные федеральные автомобильные дороги общего пользования и расположенные на них мосты, путепроводы, тоннели, относящиеся к федеральной собственности, переданные в оперативное управление Российскому дорожному агентству (далее именуются – автомобильные дороги и дорожные объекты).

## II. Основания для введения платы за проезд

3. Проезд по автомобильной дороге и дорожному объекту может быть платным только при наличии бесплатного альтернативного проезда в том же направлении по другим автомобильным дорогам и дорожным объектам.

Плата за проезд по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам является платой за обеспечиваемые на таких дорогах и объектах повышенные безопасность и комфорт движения.

4. Введение платы за проезд осуществляется Российским дорожным агентством на основании решения Правительства

Российской Федерации об эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта, а также договора о создании и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта, заключенного согласно Временным правилам организации эксплуатации на платной основе федеральных автомобильных дорог и дорожных объектов.

5. Пользователь платных автомобильных дорог и дорожных объектов оплачивает проезд по прейскуранту, действующему для данной автомобильной дороги и дорожного объекта.

## III. Организации, уполномоченные осуществлять сбор платы за проезд

6. Плату за проезд по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам взимает организация, эксплуатирующая соответствующие автомобильную дорогу и дорожный объект, согласно договору о создании и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта, заключенному с Российским дорожным агентством или с уполномоченной им организацией.

## IV. Освобождение от платы за проезд

7. От платы за проезд по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам освобождаются маршрутные автобусы (кроме выполняющих международные и междугородные перевозки) и оборудованные специальными сигналами специализированные транспортные средства, принадлежащие:

скорой медицинской помощи;

пожарной охране;

эксплуатационным организациям дорожной службы;

аварийно-спасательным службам;

милиции;

органам, осуществляющим в установленном порядке контроль за эксплуатацией автомобильной дороги и дорожного объекта.

От указанной платы освобождаются также оборудованные специальными сигналами и (или) с особыми государственными регистрационными знаками транспортные средства оперативных служб органов государственной власти и организаций, перечень которых утверждается Российским дорожным агентством.

## V. Использование средств, получаемых в виде платы за проезд

8. Средства, взимаемые с пользователей платных автомобильных дорог и дорожных объектов, направляются на следующие цели:

а) содержание и ремонт платных автомобильных дорог и дорожных объектов, совершенствование организации и безопасности дорожного движения;

б) управление платными автомобильными дорогами и дорожными объектами;

в) выполнение связанных с созданием и эксплуатацией платных автомобильных дорог и дорожных объектов обязательств перед кредиторами;

г) возмещение затрат, связанных со строительством (реконструкцией) и обустройством платных автомобильных дорог и дорожных объектов;

д) формирование прибыли организации, эксплуатирующей платные автомобильную дорогу и дорожный объект.

9. На строительство, ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог общего пользования направляется прибыль, получаемая сверх предельного размера прибыли, остающейся в распоряжении организации, эксплуатирующей платные автомобильную дорогу и дорожный объект.

Уплата налогов осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В случае если эксплуатация платных автомобильной дороги и дорожного объекта осуществляется организацией, подведомственной Российскому дорожному агентству, средства, взимаемые с их пользователей, подлежат зачислению в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации.

## VI. Стоимость проезда

10. Стоимость проезда должна соответствовать объему и качеству услуг, предоставляемых пользователю платных автомобильной дороги и дорожного объекта, и учитывать необходимость полного, а когда это невозможно - частичного покрытия затрат на строительство (реконструкцию) автомобильной дороги и дорожного объекта и затрат на их эксплуатацию, а также получения прибыли организацией, эксплуатирующей платные автомобильную дорогу и дорожный объект.

Размер платы за проезд определяется по методике, утверждаемой Российским дорожным агентством.

11. Методика расчета размера платы должна, исходя из преимуществ платных автомобильных дорог и дорожных объектов, обеспечивать учет плановых затрат и получение прибыли организацией, эксплуатирующей указанные дороги и объекты.

12. Преимущества пользователей платных автомобильных дорог и дорожных объектов определяются:

экономией эксплуатационных затрат (транспортных расходов) при проезде по платным автомобильной дороге и дорожному объекту за счет снижения расхода горюче-смазочных материалов, износа шин, расходов на ремонт и расходов по другим статьям эксплуатационных затрат;

экономией времени доставки грузов и пассажиров, повышением комфорта движения и снижением ущерба от дорожно-транспортных происшествий.

13. Плановые затраты организации, эксплуатирующей платные автомобильную дорогу и дорожный объект, включают в себя эксплуатационные расходы, расходы на выплату предусмотренных законодательством Российской Федерации налогов, на возмещение затрат, связанных со строительством (реконструкцией) и обустройством автомобильной дороги и дорожного объекта для их эксплуатации на платной основе, затрат по обслуживанию и погашению долговых обязательств, возникших в связи с финансированием строительства (реконструкции) и эксплуатации автомобильной дороги и дорожного объекта.

Расчет плановых эксплуатационных затрат производится по

действующим для дорожных организаций методикам с учетом дополнительных затрат на эксплуатацию платных автомобильных дорог и дорожных объектов.

14. Плата за проезд дифференцируется в зависимости от типа и грузоподъемности транспортных средств.

15. Максимальный размер платы за проезд по платным автомобильной дороге и дорожному объекту не должен превышать предельного (максимального) уровня, соответствующего расчетной величине получаемой пользователями этих автомобильной дороги и дорожного объекта экономии, в том числе заказанной в пункте 12 настоящих Временных правил.

Максимальный размер платы за проезд по платным автомобильной дороге и дорожному объекту и порядок его пересмотра устанавливаются договором о создании и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта.

16. Конкретный размер платы за проезд устанавливается Российским дорожным агентством по представлению организации, эксплуатирующей платные автомобильную дорогу и дорожный объект, с учетом потребительского спроса, определяемого в соответствии с методикой, утверждаемой Российским дорожным агентством.

17. В случае если установленный размер платы за проезд по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам обеспечивает покрытие плановых затрат и получение организацией, эксплуатирующей платные автомобильную дорогу и дорожный объект, предельного размера прибыли, образующаяся дополнительная прибыль направляется на строительство, ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог общего пользования в соответствии с условиями договора о создании и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта.

В случае если максимальный размер платы за проезд по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам, определенный в соответствии с пунктом 15 настоящих Временных правил, не обеспечивает покрытия плановых затрат и получения прибыли организацией, эксплуатирующей платные автомобильную дорогу и дорожный объект, соответствующая часть эксплуатационных расходов и затрат на строительство автомобильной дороги и

дорожного объекта может финансироваться Российским дорожным агентством в установленном порядке на условиях, определяемых в договоре о создании и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта.

18. Прейскурант, утвержденный руководителем организации, эксплуатирующей платные автомобильную дорогу и дорожный объект, доводится до сведения пользователей с тем, чтобы они могли заблаговременно принять решение о маршруте. В прейскуранте должна быть ссылка на нормативные правовые акты, регламентирующие установление платы за проезд.

Пересмотр размера платы за проезд осуществляется в порядке, устанавливаемом Российским дорожным агентством.

### VII. Взимание платы за проезд

19. Плата за проезд взимается при въезде или выезде с платных автомобильных дорог и дорожных объектов на специально оборудованных для этого пунктах.

20. Водитель транспортного средства уплачивает в пункте взимания платы за проезд кассиру-контролеру или через автоматическое устройство сумму в соответствии с прейскурантом и после получения чека продолжает движение.

21. Плата за проезд производится наличными, с помощью кредитных или абонементных карточек.

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## О ВЗИМАНИИ ПЛАТЫ С ВЛАДЕЛЬЦЕВ ИЛИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ПЕРЕВОЗЯЩЕГО ТЯЖЕЛОВЕСНЫЕ ГРУЗЫ, ПРИ ПРОЕЗДЕ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

**№ 962 от 26 сент. 1995 г.**

В целях компенсации ущерба, наносимого автомобильным транспортом, перевозящим тяжеловесные грузы, автомобильным

дорогам, Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Ввести с 1 января 1996 г. взимание платы с владельцев или пользователей автомобильного транспорта, перевозящего тяжеловесные грузы по федеральным дорогам.

2. Министерству транспорта Российской Федерации:

по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации утвердить в 1995 году положение о порядке компенсации ущерба, наносимого тяжеловесными автотранспортными средствами при проезде по автомобильным дорогам общего пользования, и инструкцию по перевозке крупногабаритных тяжеловесных грузов автомобильным транспортом;

организовать на федеральных автомобильных дорогах постоянно действующие службы весового контроля.

3. Министерству внутренних дел Российской Федерации и Министерству транспорта Российской Федерации организовать контроль за соблюдением допустимых весовых параметров автомобильного транспорта при проезде по федеральным автомобильным дорогам.

4. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации ввести взимание платы с владельцев или пользователей автомобильного транспорта, перевозящего тяжеловесные грузы по сети дорог субъектов Российской Федерации, и организовать службы весового контроля.

Председатель Правительства
Российской Федерации В. Черномырдин

## УКАЗ
## ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
### О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации
### № 728 от 27 июня 1998 г.

В целях повышения качества услуг, предоставляемых пользователям автомобильных дорог, обеспечения безопасности

дорожного движения и получения дополнительных финансовых ресурсов на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации постановляю:

1. Признать целесообразным создание и развитие в Российской Федерации сети платных автомобильных дорог общего пользования, имея в виду, что:

проезд по автомобильной дороге может быть платным при наличии возможности бесплатного проезда в том же направлении по другим автомобильным дорогам;

решение об эксплуатации на платной основе автомобильных дорог или расположенных на них мостов, путепроводов и тоннелей (далее именуются – дорожные объекты) принимается преимущественно в отношении тех из них, строительстве которых только начинается или которые находятся в стадии незавершенного строительства (реконструкции). При этом решение в отношении федеральных автомобильных дорог принимает Правительство Российской Федерации, а в отношении автомобильных дорог, находящихся в собственности субъекта Российской Федерации, орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации;

передача юридическим лицам в эксплуатацию на платной основе автомобильных дорог или дорожных объектов осуществляется по конкурсу на срок до 49 лет при условии сохранения их в государственной собственности и оформляется соответствующим гражданско-правовым договором;

предоставление земельных участков под строительство платных автомобильных дорог осуществляется в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

2. Правительству Российской Федерации внести в 1998 году в установленном порядке в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона о платных автомобильных дорогах общего пользования, а также утвердить:

концепцию создания и развития сети платных автомобильных дорог в Российской Федерации;

временный порядок передачи и организации эксплуатации на

платной основе федеральных автомобильных дорог и дорожных объектов;

временный порядок установления стоимости проезда по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам, а также использования средств, взимаемых за проезд.

3. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации:

оказывать содействие Федеральной дорожной службе России в создании и развитии сети платных автомобильных дорог общего пользования;

принять нормативные правовые акты, регулирующие порядок создания и эксплуатации платных автомобильных дорог общего пользования, находящихся в собственности субъектов Российской Федерации.

4. Признать утратившим силу Указ Президента Российской Федерации от 8 декабря 1992 г. № 1557 «О строительстве и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе» (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1992, № 24, ст. 2102).

5. Настоящий Указ вступает в силу со дня его подписания.

Президент
Российской Федерации Б. Ельцин

***Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации / М-во транспорта РФ, М-во внутр. дел РФ. Федеральн. автомоб.-дор. служба России. – М., 1996. – 45 с.***

**Извлечение**

**1. Общие положения**

1.1. Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации (далее по тексту – Инструкция) разработана на основании постановления Правительства Российской Федерации от 26 сентября 1995 г. № 962 «О взимании платы с владельцев или

пользователей автомобильного транспорта, перевозящего тяжеловесные грузы, при проезде по автомобильным дорогам общего пользования» и регулирует порядок перевозки автомобильным транспортом крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов по дорогам общего пользования, а также улицам городов и населенных пунктов (далее по тексту – по дорогам).

---

1.3. Крупногабаритные и тяжеловесные грузы, пропуск которых разрешается по дорогам, исходя из несущей способности дорожных одежд и сооружений, в зависимости от массы и размеров подразделяются на две категории:

Категория 1 – транспортное средство, масса которого с грузом или без груза и (или) осевая масса на каждую ось, а также габариты по высоте, ширине или длине превышают значения, установленные в разделе I Приложения 1 Инструкции, но не относится к категории 2;

Категория 2 – транспортное средство, весовые параметры которого с грузом или без груза соответствуют величинам, приведенным в разделе II Приложения 1 Инструкции.

1.4. Перевозка по дорогам крупногабаритных и тяжеловесных грузов может осуществляться только на основании специальных разрешений (далее по тексту – разрешений), выдаваемых в порядке, установленном в настоящей Инструкции, по форме, приведенной в Приложении 2.

Не требуется получать разрешения для крупногабаритных и тяжеловесных автобусов и троллейбусов, движущихся по установленным маршрутам.

1.5. Крупногабаритные и тяжеловесные грузы должны перевозиться с учетом требований Правил дорожного движения Российской Федерации, утверждённых постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, правил перевозки грузов и дополнительных требований, изложенных в настоящей Инструкции, а также требований, указанных в разрешении на перевозку груза.

1.6. В соответствии с постановлением Правительства

Российской Федерации от 26 сентября 1995 г. № 962 с владельцев и пользователей автомобильного транспорта, в том числе иностранных, перевозящих тяжеловесные и крупногабаритные грузы по сети автомобильных дорог Российской Федерации, взимается плата за ущерб, наносимый дорогам и дорожным сооружениям транспортными средствами.

В указанную плату не включаются расходы, связанные с оказанием услуг перевозчику по обследованию и усилению сооружений, сопровождению транспортных средств, выдаче разрешений, пропусков и т.п.

***Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов: Вторая редакция / М-во экон. РФ, М-во фин. РФ, ГК по стр-ву, архит. и жил. политике; Рук. авт. кол.: В.В. Коссов, В.Н. Лившиц, А.Г. Шахназаров. – М.: ОАО «НПО «Изд-во «Экономика», 2000. – 421 с.***

**Извлечение**

Методические рекомендации содержат оценку эффективности инвестиционного проекта в целом, оценку эффективности участия в проекте, учет инфляции, неопределенности и риска, а также проведение расчетов эффективности и использование их результатов.

Рекомендации, обязательные для применения в нашей стране, дают возможность инвесторам и предпринимателям оценивать эффективность и привлекательность проектов по методике, признаваемой во всем мире и в то же время учитывающей российские реалии.

1.1. Методические рекомендации (далее – Рекомендации) содержат описание корректных (непротиворечивых и отражающих правила рационального экономического поведения хозяйствующих субъектов) методов расчета эффективности инвестиционных проектов (ИП).

В этих целях Рекомендации предусматривают:

- унификацию терминологии и перечня показателей эффективности ИП, разрабатываемых различными проектными организациями, а также подходов к их определению;

· систематизацию и унификацию требований, предъявляемых к предпроектным и проектным материалам при рассмотрении расчетов эффективности ИП, а также к составу, содержанию и полноте исходных данных для проведения этих расчетов;

· рационализацию расчетного механизма, используемого для определения показателей эффективности, и приведение его в соответствие с нормативными требованиями и расчетными формами, принятыми в международной практике;

· установление требований к экономическому сопоставлению вариантов технических, организационных и финансовых решений, разрабатываемых в составе отдельного ИП;

· учет особенностей реализации отдельных видов ИП, обусловливающих использование нестандартных методов оценки эффективности.

1.2. Рекомендации предназначены для предприятий и организаций всех форм собственности, участвующих в разработке, экспертизе и реализации ИП.

При привлечении сторонних проектно-изыскательских организаций Рекомендации могут являться основой для формулирования требований к технико-экономическим расчетам и обоснованиям при выдаче этим организациям заданий на разработку проектных материалов.

Рекомендации могут быть приняты в качестве основы для создания нормативно-методических документов по разработке и оценке эффективности отдельных видов ИП, учитывающих их специфику.

1.3. Рекомендации используются:

· для оценки эффективности и финансовой реализуемости ИП;

· для оценки эффективности участия в ИП хозяйствующих субъектов;

· для принятия решений о государственной поддержке ИП;

· для сравнения альтернативных (взаимоисключающих) ИП, вариантов ИП и оценки экономических последствий выбора одного из них;

· для оценки экономических последствий отбора для

реализации группы ИП из некоторой их совокупности при наличии фиксированных финансовых и других ограничений;

· для подготовки заключений по экономическим разделам при проведении государственной, отраслевой и других видов экспертиз обоснований инвестиций, ТЭО, проектов и бизнес-планов;

· для принятия экономически обоснованных решений об изменениях в ходе реализации ИП в зависимости от вновь выявляющихся обстоятельств (экономический мониторинг).

***Руководство по размещению и строительству пунктов взимания платы за проезд на платных автомобильных дорогах (дорожных объектах) / Федер. дор. служба России. – М., 1999. – 17 с.***

**Извлечение**

1.1. Настоящее Руководство по размещению и строительству пунктов взимания платы за проезд (далее – «Руководство») регламентирует выбор мест их размещения, особенности проектирования и строительства на платных автомобильных дорогах и дорожных объектах (мостах, путепроводах, тоннелях).

1.2. Пункты взимания платы за проезд (далее – «ПВП») сооружаются на платных автомобильных дорогах (дорожных объектах) для контролируемого пропуска автотранспортных средств на платную автомобильную дорогу (дорожный объект) и (или с платной автомобильной дороги (дорожного объекта) с целью взимания платы за проезд.

ПВП являются составной частью инфраструктуры платной автомобильной дороги (дорожного объекта) и представляют собой комплекс зданий и сооружений со специальным оборудованием для выполнения операций по взиманию платы за проезд и обеспечению контролируемого въезда автотранспортных средств на платную автомобильную дорогу (дорожный объект) и выезда с платной автомобильной дороги (дорожного объекта).

ПВП размещается на платной автомобильной дороге или на подъезде (выезде) к дорожному объекту.

1.3. На платной автомобильной дороге может размещаться один или несколько ПВП. При необходимости размещения

нескольких ПВП создается единая система управления ими.

1.4. Выбор количества и типов ПВП, определение мест их размещения по трассе дороги, входящих в их состав зданий, сооружений и технологического оборудования осуществляется индивидуально для каждой платной автомобильной дороги (дорожного объекта) на основе технико-экономических обоснований и с учетом настоящего Руководства.

Допускается застройка ПВП очередями.

1.5. Проектирование и создание ПВП должно выполняться применительно к особенностям различных типов платных автомобильных дорог общего пользования (дорожных объектов):

вновь создаваемые;

находящиеся в стадии незавершенного строительства (реконструкции);

действующие автомобильные дороги, переводимые в эксплуатацию на платной основе.

1.6. Руководство разработано на основании и в соответствии со СНиП 2.05.02.-85, а также другими действующими нормативными документами по проектированию, строительству и эксплуатации объектов дорожной инфраструктуры.

1.7. Руководство предназначено для работников дорожных органов и организаций, осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию ПВП на платных автомобильных дорогах (дорожных объектах) федеральной собственности.

## 2. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПУНКТАМ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД

2.1. ПВП должны отвечать следующим общим требованиям:

обеспечивать максимально быстрый сбор и учет платы за проезд от всех пользователей, обязанных оплатить проезд;

иметь пропускную способность соответствующую расчетной интенсивности движения на платной дороге;

быть удобными для пользователей, ограничивая до минимума число остановок транспорта и времени ожидания при оплате за проезд;

контролировать и исключать несанкционированный въезд на платную автомобильную дорогу (дорожный объект) и выезд с платной автомобильной дороги (дорожного объекта) с учетом различия габаритов и веса автотранспортных средств;

обладать гибкостью к изменению технологии взимания платы и способностью использовать несколько систем расчетов с учетом предпочтений пользователей;

обладать максимальной эксплуатационной эффективностью, т.е. обеспечивать пропуск максимального числа автотранспортных средств при минимальной численности персонала и составе используемого оборудования;

не создавать опасности дорожному движению и не ухудшать условия безопасной эксплуатации платной автомобильной дороги (дорожного объекта);

занимать минимальную площадь;

быть экологически безопасными;

быть удобными и безопасными для работы эксплуатирующего персонала;

быть максимально дешевыми при строительстве и эксплуатации;

отвечать условиям интеграции в общую систему автоматизированного управления платной автомобильной дорогой (дорожным объектом);

отвечать требованиям охраны окружающей среды, сочетания архитектурных форм ПВП и окружающей среды.

---

***Весовой контроль. Проектирование, изготовление и оснащение!: [Проспект] / Федеральн. дор. служба России. Гос. унитар. предприятие Сарат. науч.-произв. центр Росдортех. – Саратов, б.г. – 6 с.***

**Извлечение**

Стационарный пост весового контроля (СПВК) обеспечивает контроль весовых нагрузок и габаритов тяжеловесного и крупногабаритного автотранспорта. В составе СПВК имеется:

- технологический модуль (помещение) для размещения обслуживающего персонала и электронной аппаратуры;
- система дорожного контроля СДКА фирмы «Тензор» (г. Ростов-на-Дону);
- измерительно-вычислительный комплекс для контрольного взвешивания (грузоподъемное устройство, ПЭВМ, блок питания, программное обеспечение);
- технические средства организации дорожного движения.

СПВК проектируются в двух вариантах:

а) со стационарными весами фирмы «Тензор» для взвешивания автотранспорта в движении, а также грузоприемным устройством на базе автомобильных весов ПС-90 для контрольного взвешивания автотранспорта в неподвижном состоянии;

б) со стационарным грузоприемным устройством на базе весов ПС-90 для взвешивания автотранспорта в неподвижном состоянии на специально оборудованной остановочной площадке.

Выделение из транспортного потока потенциально тяжелого автотранспортного средства (АТС) для контрольного взвешивания выполняется автоматизированной электронной системой, оснащенной датчиками сейсмических колебаний земляного полотна.

Платформа силоизмерительная (ПС) определяет весовую нагрузку, создаваемую колесом АТС на дорожное покрытие. ПС входит в состав стационарного и мобильного постов весового контроля и может использоваться для взвешивания АТС на любых производственных предприятиях.

ПС выпускается в двух модификациях:

- со встроенным стрелочным индикатором и выносным цифровым блоком (ПС-90);
- со встроенным стрелочным индикатором.

Цифровой блок имеет органы управления и цифровой жидкокристаллический индикатор. Питание ПС-90 внешнее, а также автономное от двух элементов типа «Корунд».

Передача информации об осевых нагрузках АТС от весов до ПЭВМ выполняется автоматически по электрическому кабелю длиной до 100 м.

Программное обеспечение ПВК обеспечивает расчет общего веса, платы за проезд, учет АТС и печать документов оплаты.

*нгес Э.В., Бондаренко Д.Н., Шурыгин В.В. Коммерческая эффективность завершения строительства моста через Волгу в Ульяновске // Трансп. стр-во. – 2001. – № 1. – С. 11-16.*

Строительство платных автодорожных сооружений в настоящее время рассматривается как важное направление инвестиционной политики в транспортном строительстве, призванное обеспечить широкое привлечение капитальных вложений отечественных и зарубежных инвесторов в развитие дорожной инфраструктуры. Одним из существенных условий его реализации является коммерческая привлекательность (эффективность) инвестиций, методический подход к оценке которой рассматривается в данной статье применительно к мостовому переходу через Волгу в Ульяновске.

Главная задача финансового анализа данного инвестиционного проекта сводилась к тому, чтобы определить ту потенциальную величину доходов, которая может быть получена от его коммерческой эксплуатации. Решение этой задачи потребовало в первую очередь обоснования тарифов платы за проезд как наиболее значимого источника доходов, составляющей, по нашим расчетам, 85-90% общей величины доходов от коммерческого использования транспортного объекта.

Определение тарифов платы за проезд представляет собой довольно сложную оптимизационную задачу, т.к. их величина при наличии альтернативного маршрута, как правило, обратно пропорциональна размерам движения и зависит от многих факторов, переменных во времени и пространстве. Одни из этих факторов можно установить расчетным путем, другие – только в процессе натурных социологических обследований.

**Дингес Э.В. Опыт разработки бизнес-плана строительства платного дорожного объекта. – М., 2001. – 85 с. – (Автомоб. дороги: Обзорн. информ. / Информавтодор; Вып. 3).**

***Извлечение***

# 2. ПРЕДПОСЫЛКИ И УСЛОВИЯ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ЭФФЕКТИВНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПЛАТНЫХ ДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ

## 2.1. Анализ основных факторов и параметров, обусловливающих целесообразность строительства платных дорожных сооружений

Коммерческая эффективность инвестиционного проекта воспроизводства платных дорожных сооружений зависит от многих факторов. По виду риска его реализации все эти факторы могут быть разбиты на четыре группы.

К первой группе относятся факторы, характеризующие общеэкономические условия коммерциализации дорожного хозяйства: уровень развития экономики, темп инфляционных процессов, степень государственной поддержки воспроизводства платных дорожных сооружений. В характере воздействия указанных факторов на конечные результаты коммерческих инвестиционных проектов просматриваются элементы политического риска, так как принимаемые решения центральных и местных органов власти могут как благоприятствовать, так и служить тормозом условиям их осуществления.

Так, снижение жизненного уровня, как правило, влечет за собой сокращение размеров транспортных потоков по платным дорогам. Тот же самый эффект следует ожидать и от существенного повышения цен на бензин. В то же время, например, стабилизация курса рубля в результате снижения инфляции способствует принятию наиболее выгодных условий кредитования коммерческих инвестиционных проектов.

Во вторую группу включены факторы, характеризующие финансовые условия реализации инвестиционного проекта: размеры предполагаемой прибыли, условия предоставления кредитов, финансовое состояние инвесторов. Очевидно, что воздействие этих факторов на инвестиционный процесс опосредуется и с возможными финансовыми рисками воспроизводства платных дорожных сооружений.

Финансовые факторы в наибольшей степени определяют

условия коммерческого воспроизводства платных дорожных объектов, так как характеризуют, с одной стороны, финансовые возможности инвесторов по мобилизации требуемого капитала, а с другой стороны, возможности получения доходов от реализации инвестиционных проектов.

В третью группу входят факторы, определяющие основные условия сооружения дорожного объекта: стоимость, продолжительность и качество строительства. На основе указанных факторов устанавливается как размер первоначальных капитальных вложений в сооружение объекта с распределением его по годам строительства, так и (в зависимости от качества строительства) затраты на его реконструкцию, ремонт и содержание в процессе эксплуатации.

Эти же факторы характеризуют и возможные строительные риски, обусловленные ошибочными проектными решениями, несоблюдением технологии работ, недостаточно высоким качеством строительства.

К четвертой группе относятся факторы, определяющие основные транспортные условия строительства платного дорожного объекта: плотность сети дорог в районе его тяготения, их транспортно-эксплуатационное состояние, ожидаемый грузо- и пассажирооборот. Все указанные факторы непосредственно влияют на интенсивность и состав движения транспортных средств по платному дорожному объекту и в связи с этим опосредуются с риском в сфере его эксплуатации, обусловленным неправильным прогнозированием спроса на платные дорожные услуги.

Характерной особенностью всех вышеуказанных факторов является их тесная связь с основными технико-экономическими параметрами коммерческих инвестиционных проектов: размерами движения, объемом инвестиций и тарифом за проезд. Поэтому на стадии предварительной оценки целесообразности строительства платных дорожных сооружений в мировой экономической практике принято рассматривать потенциально допустимые по условиям коммерческой окупаемости размеры указанных параметров или соотношения между ними.

Наиболее существенным (критическим) параметром, во многом предопределяющим коммерческую эффективность

воспроизводства платных дорожных сооружений, является объем транспортных потоков. Как показывает зарубежная практика [1, 2], для полной коммерческой окупаемости строительства платных дорог интенсивность проходящего по ним транспортного потока должна быть не менее 20 тыс. авт./сут.

Между тем прогнозирование этого параметра, как правило, вызывает большие затруднения. Дело в том, что априори очень трудно оценить, какая именно часть автомобильного транспорта, ранее двигавшегося по сложившейся сети дорог, перейдет на новую платную дорогу. Изучение опыта строительства дорог в разных странах наглядно свидетельствует о том, что даже в тех из них, где пользователи дорожных услуг давно уже облагаются прямыми сборами, возможны очень существенные ошибки в определении потенциальных размеров движения. Так, например, в США на платной дороге Даллес – Гринвей (шт. Виргиния) фактическая интенсивность движения в 1,5 раза оказалась ниже проектируемой, а в Китае на скоростной платной автомагистрали Гуанчжоу – Шанжао соотношение между проектируемой и фактической интенсивностью движения составило 1,4:1.

При этом следует иметь в виду, что наряду с начальной интенсивностью движения, существенное влияние на коммерческую эффективность инвестиций в строительство платных дорог оказывает и фактический темп ее роста, при прогнозе которого также допускаются существенные ошибки. Так, во Франции в семидесятые годы XX века, несмотря на значительный объем транспортных потоков на скоростных платных автомагистралях (интенсивность движения около 20 тыс. авт./сут), фирмы по их эксплуатации обанкротились во время экономического спада, вызвавшего сокращение транспортных потоков на 2%, поскольку в расчеты финансовой окупаемости затрат в создание сети платных дорог был заложен ежегодный темп роста интенсивности движения в размере 2-4%.

Очевидно, что еще больше шансов на ошибку в прогнозе размеров и темпов роста интенсивности движения на платных дорогах имеют те страны, в которых строительство платных дорожных сооружений ранее не осуществлялось или динамика

объемов перевозок грузов и пассажиров в результате нестабильной экономики может подвергаться значительным колебаниям. Указанное в полной мере может быть отнесено к сегодняшней России, а также к другим странам СНГ, где строительство платных дорожных сооружений возведено в ранг государственной политики в области дорожного хозяйства.

Вторым по важности параметром с точки зрения коммерческой окупаемости затрат на строительство платных дорожных объектов является размер платы за проезд. Согласно ряду литературных источников [3, 4, 5], пользователи платных дорожных сооружений являются весьма чувствительными к прямым дорожным сборам. Если размеры этих сборов не соответствуют их представлениям о достигаемой экономии в затратах и других преимуществах проезда по платным дорожным объектам по сравнению с обычными, они либо меняют вид транспорта, либо выбирают альтернативный маршрут, либо вообще отказываются от поездок. В любом случае, как показывает международная практика, какие бы ни были достоинства новой платной дороги, только часть транспортных средств (как правило, не более 80%) переходит на новый маршрут - всегда имеется определенный контингент пользователей, которые считают, что цена времени менее важна, чем цена проезда.

Что касается основной массы владельцев транспортных средств, то по зарубежным данным они только тогда начинают осуществлять поездки по платной дороге, когда минимальная экономия в общих затратах на проезд составляет не менее 20-30%.

Тем не менее, опыт строительства платных дорожных сооружений в ряде стран свидетельствует о явной недооценке влияния этого фактора на размеры транспортных потоков. Так, в последние годы в связи с недостаточным уровнем загрузки ряда новых платных дорог в Италии, Франции, Таиланде эксплуатирующие их государственные и частные компании были вынуждены в 1,5-2 раза снизить плату за проезд [1].

Вместе с тем, следует отметить, что единые рекомендации по размерам платы за проезд по платным дорожным объектам отсутствуют, что, безусловно, обусловлено большой зависимостью ее величины от многих факторов, переменных во времени и

пространстве: вида и местоположения сооружения, интенсивности и состава транспортных потоков, стоимости строительства, условий альтернативного проезда, уровня благосостояния населения и т.д. Поэтому на скоростных платных автомагистралях плата за проезд даже легковых автомобилей колеблется довольно в широких пределах – от 0,01 до 0,15 долл. за 1 км. Диапазон изменения платы за проезд грузовых автомобилей еще шире.

Что же касается тарифов за проезд по мостам, тоннелям и путепроводам через железную дорогу, то они, как правило, в 2-3 раза превышают тарифы за проезд по дорогам, так как в большинстве случаев других реальных альтернативных маршрутов движения автомобилей просто не существует.

Третьим основным параметром, определяющим коммерческую целесообразность воспроизводства дорожных объектов, является размер инвестиций. Он характеризует общий объем финансовых средств (как собственных, так и заемных), требуемых для осуществления проекта, и в определенной степени служит показателем масштабов и сложности воспроизводства. Очевидно, что при прочих равных условиях, чем выше размер инвестиций в воспроизводство дорожного сооружения, тем больше должны быть (для обеспечения их полной окупаемости) уровень загрузки его движением и плата за проезд.

Для иллюстрации коммерческой целесообразности строительства дорожных объектов с разными значениями указанных параметров на рис. 1 приводятся разработанные специалистами Всемирного банка предельные соотношения между ними, обеспечивающие приемлемые сроки окупаемости дорожных инвестиционных проектов [1].

Как видно из этого рисунка, динамика указанных соотношений характеризуется прямыми линиями, каждая из которых показывает какой предельный размер инвестиций (в расчете на 1 км дороги) является коммерчески окупаемым при установленной плате за проезд (с легкового автомобиля) и заданной интенсивности движения. Например, при плате за проезд, взимаемой с каждого легкового автомобиля в размере 0,05 долл./км, и среднесуточной интенсивности движения, равной 9 тыс. авт./сут, коммерчески эффективными являются инвестиции в строительство дорог до

2 млн. долл./км.

Таким образом, зона координатной плоскости на рассматриваемом графике (см. рис. 1), расположенная ниже каждой прямой, характеризующей полную окупаемость инвестиционных затрат при установленной величине платы за проезд, может рассматриваться как область коммерческой целесообразности воспроизводства дорожных объектов.

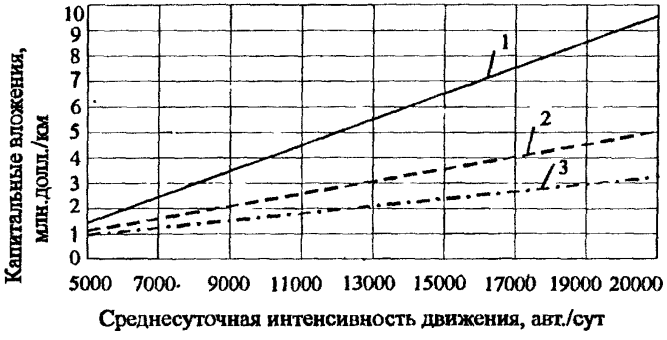



***Рис. 1. Область коммерческой целесообразности воспроизводства дорожных объектов:***
***1 – при плате 0,10 долл./км; 2 – то же, 0,05 долл./км;***
***3 – то же, 0,03 долл./км***

Однако, как показывает опыт строительства платных дорожных сооружений во всем мире, даже в пределах указанных областей обеспечить полную окупаемость всех затрат без помощи государства, как правило, не удается. Дело в том, что для строительства дорожных объектов необходимы не только большие единовременные затраты, но и их отвлечения на длительный срок, что могут позволить себе только очень крупные акционерные компании, да и то при наличии определенных гарантий. Поэтому приведенные соотношения удельных показателей инвестиций и платы за проезд на рис. 1 характеризуют необходимые, но далеко еще не достаточные условия полной коммерческой окупаемости дорожных проектов.

Когда же речь идет об абсолютной величине инвестиций в

строительство того или иного дорожного объекта, то обязательно встает вопрос о необходимости государственной поддержки проекта, так как финансовых ресурсов частного капитала оказывается недостаточно и его реализация требует привлечения больших объемов заемных средств.

Для иллюстрации приведем несколько примеров.

В Финляндии строительство скоростной магистрали протяженностью 160 км обходится в 640 млн. долл. Проектная интенсивность движения – 18 тыс. авт./сут; средняя плата за проезд – 0,08 долл./км. Расчеты показывают, что проект может быть осуществлен только в том случае, если доля государственных вложений будет составлять не менее 50%.

В Англии затраты на строительство автомобильной дороги протяженностью 110 км составляют 230 млн. долл. Расчетная интенсивность движения – 20,5 тыс. авт./сут, средняя плата за проезд – 0,03 долл./км. Проект осуществляется при участии государства (30% от общего объема инвестиций), так как в противном случае кредиты на строительство дороги могут быть погашены только через 20 лет.

В Норвегии для строительства моста без альтернативного маршрута требуется 32 млн. долл. Проектная интенсивность движения 350 авт./сут, средняя плата за проезд через мост 8 долл. Проект может быть реализован в том случае, если местными органами власти будет профинансировано около 70% всех затрат; при этом взятые кредиты должны быть выплачены в течение 15 лет.

В Японии стоимость строительства автомобильной дороги протяженностью 90 км на о. Хонсю составляет 250 млн. долл. Ожидаемая интенсивность движения - 19,7 тыс. авт./сут, средняя плата за проезд – 0,07 долл./км. Реальность проекта обеспечивается участием государства, доля которого в финансировании строительства составляет 30% [2].

Какие же выводы можно сделать из всего вышеизложенного?

Первый и самый важный вывод заключается в том, что наиболее ответственными этапами в разработке технико-экономических обоснований и бизнес-планов строительства платных дорожных сооружений являются определение потенциальной

интенсивности движения по ним и тарифа платы за проезд, так как от правильности расчета доходов от эксплуатации этих объектов в первую очередь зависит судьба инвестиционных проектов.

Второй вывод состоит в том, что к реализации следует принимать, как правило, те коммерческие инвестиционные проекты воспроизводства дорожных сооружений, которые, с одной стороны, являются относительно недорогими, а, с другой, характеризуются достаточно высокой финансовой эффективностью. К таким проектам, как свидетельствует зарубежный опыт, а также расчеты, выполненные в данной работе, следует отнести:

строительство мостов, путепроводов через железные дороги и тоннелей;

концессии на техническое содержание и ремонт автомобильных дорог;

строительство платных полос движения с более высоким уровнем обслуживания на существующих магистралях, исключающих возможность заторов;

сооружение объездов городов с большими объемами грузовых транзитных перевозок.

Третий вывод сводится к тому, что участником большинства из коммерческих дорожных проектов должно стать государство, обеспечивающее либо минимально необходимую их поддержку, либо облегчающее доступ частным инвесторам к новым источникам финансирования (долгосрочным кредитам у негосударственных пенсионных фондов, облигационным займам и т.п.).

---

Исследования, проведенные в данной работе, позволяют сделать следующие выводы:

· Развитие строительства платных дорожных сооружений в России напрямую связано с совершенствованием методической базы расчетов их коммерческой эффективности, включая методы:

- определения спроса на оказание платных дорожных услуг;
- обоснования платы за проезд;
- прогнозирования доходов от коммерческой эксплуатации дорожных сооружений;

- учета факторов риска и неопределенности при расчете эффективности строительства платных дорожных объектов.

· Основными факторами, определяющими величину доходов от коммерческой эксплуатации дорожных сооружений, являются тарифы за проезд и размеры движения транспортных средств, которые, как правило, находятся между собой в обратно пропорциональной зависимости. Это обусловливает необходимость при обосновании величины сборов за дорожные услуги решения оптимизационной задачи, предусматривающей назначение таких тарифов платы за проезд и соответствующих им размеров интенсивности движения, при которых обеспечивается максимальный доход от организации платного проезда по дорожному сооружению.

· При обосновании платы за проезд обязательным является проведение социологических обследований, которые следует рассматривать не только как важную составную часть маркетинговых исследований спроса на дорожные услуги, но и как общепринятый способ оценки реакции общественного мнения на целесообразность строительства платных дорожных объектов.

· Несмотря на высокую капиталоемкость мостовых переходов, коммерческая привлекательность их строительства в России не должна вызывать сомнений. Это объясняется тем, что в условиях низкой плотности, а также недостаточной пропускной способности и грузоподъемности существующей сети мостов, потенциальные выгоды для пользователей от ее развития и благоустройства значительно выше, чем в других странах. Представляется, что этот вывод может быть распространен и на путепроводы через железные дороги, транспортные тоннели и другие подобные объекты автомобильно-дорожной инфраструктуры.

***Зубов М. Двухэтажные дороги // Труд. – 2002. – 17 апр. – С. 3.***

**Извлечение**

Сейчас в правительстве Москвы и Минтрансе РФ рассматривается новое предложение. Чтобы избавиться от пробок,

предлагается надстроить вторые этажи над Садовым кольцом, а также над основными лучевыми проспектами, другими перегруженными магистралями. Подобные идеи высказывались и прежде, но реализовать их на практике было невозможно. Ведь для строительства по старой технологии было необходимо полностью или частично останавливать движение, сужать проезжую часть. А попробуйте остановить Садовое!.. Теперь эта техническая проблема решена. В России разработана и запатентована передвижная монтажная установка, позволяющая возводить вторые этажи дорог без снижения интенсивности движения на первых. Автор проекта Аркадий Корнацкий считает, что производство этой монтажной установки может быть в самые короткие сроки налажено на базе освоенных российской промышленностью узлов и агрегатов. При этом отечественную разработку ждет и хорошее экспортное будущее, поскольку идея строительства вторых этажей актуальна во всех крупных городах мира, страдающих от пробок.

Строительство двухэтажных дорог выгодно городу, поскольку не требует сноса зданий и новых землеотводов, что особенно актуально в условиях плотной застройки центра. Есть и экологический эффект: в полотно второго этажа легко встраиваются вытяжные установки, которые будут поглощать выхлопные газы с обоих этажей и фильтровать их.

Согласно имеющемуся технико-экономическому обоснованию двадцатикилометровый участок дороги строится за три года, включая подготовительный период, что вдвое быстрее строительства обычных дорог. Пилотным проектом в Москве может стать возведение второго этажа над Рублево-Успенским шоссе, которое чрезвычайно перегружено. Следом за ним – над Кутузовским проспектом, а затем предстоит подступиться уже к самому центру города.

***Корнацкий А. Дороги должны быть многоэтажными // Известия. – 2002. – 16 окт.***

**Извлечение**

В 2001 году в области дорожно-строительных технологий произошло два малозаметных события, которые в перспективе могут

стать началом новой эры дорожного строительства: год назад, 10 апреля, запатентован новый вид дорог – «вторые этажи» действующих магистралей, способ их строительства и монтажная установка для их сооружения, а 8 августа 2001 года зарегистрировано ОАО «Скоростные платные автомобильные улицы (дороги)». Автор изобретений и генеральный директор ОАО «СПАУД» Аркадий Корнацкий считает, что его проект позволяет решить проблему московских пробок на десятилетия вперед.

***Корнацкий А. Скоростные платные автомобильные улицы и дороги мегаполиса и пригорода мегаполиса и способ их строительства // Инженер. – 2002. - № 4. – С. 6-10.***

**Извлечение**

## I. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ФОРМЫ

Строительство Рублево-Успенской скоростной платной автомобильной улицы (дороги) предлагаемым способом по нескольким причинам представляется наиболее актуальным и осуществимым.

Рублево-Успенская скоростная платная автомобильная улица (дорога) (РУССПАУД) может рассматриваться как пилотный проект.

Причины, в силу которых строительство Рублево-Успенской СПАУД новым способом представляется наиболее актуальным и осуществимым, следующие:

- малая пропускная способность действующей дороги при большой и постоянно возрастающей интенсивности движения;
- необходимость регулярного использования дороги для скоростного передвижения правительственного автотранспорта;
- отсутствие какой-либо разумной альтернативы предлагаемому способу строительства;
- наличие большого числа потенциальных платежеспособных учредителей и участников открытого акционерного общества «Рублево-Успенская скоростная платная автомобильная улица (дорога)» (сокращенное наименование – ОАО «РУССПАУД»).

Последнее обстоятельство играет определяющую роль в любом проекте.

В учреждении ОАО «РУССПАУД», безусловно, будут заинтересованы Управление Делами Президента РФ, Правительство РФ, Правительство г. Москвы, Правительство Московской области, акционерные общества, которые принято называть естественными монополиями, десятки финансово-состоятельных коммерческих организаций и тысячи финансово обеспеченных граждан. Заинтересованность всех вышеперечисленных потенциальных учредителей и участников акционерного общества объясняется наличием у них загородного жилья, мест отдыха в Одинцовском районе Московской области и необходимостью ежедневных поездок в Центр г. Москвы к месту работы и обратно.

Таким образом, главное условие успеха данного бизнес-проекта можно считать решенным. Акционерный капитал, размер которого должен равняться проектно-сметной стоимости СПАУД, может быть образован без привлечения кредитов.

Учреждение единого акционерного общества для строительства Рублево-Успенской или любой другой московско-подмосковной СПАУД было бы идеальным организационно-правовым решением, однако в реальности автор предполагает необходимость учреждения двух обществ – ОАО «РУССПАУД – Москва» и ОАО «РУССПАУД – область» и образовании на их базе холдинга.

Такая перспектива объективно предопределена обоснованным желанием Москвы и Московской области привлекать инвестиции на свои территории и увеличивать налогооблагаемую базу своих бюджетов. Принципиальных трудностей учреждение холдинга не создает, тем более что он может быть создан не только для управления одним проектом (в данном случае – РУССПАУД), но и несколькими или всеми сразу московско-подмосковными СПАУД. Для успеха данной деятельности необходима лишь добрая воля и оперативность московского и подмосковного Правительств, поскольку, невзирая на подведомственность обсуждаемых вопросов субъектам Федерации, они (проекты), в силу высокой инвестиционной привлекательности, могут быть истребованы на федеральном уровне.

Более подробно, с изложением детального Плана, вопросы образования и деятельности открытых акционерных обществ

«РУССПАУД», «СПАУДаэроШЕР» (скоростная платная автомобильная улица (дорога) «Аэропорт Шереметьево»), «СПАУДаэроДОМ» (скоростная платная автомобильная улица (дорога) «Аэропорт Домодедово»), «Дмитров СПАУД» (Дмитровская скоростная платная автомобильная улица (дорога) и других аналогичных ОАО и Холдинга «МОСПОСПАУД» (московские и подмосковные скоростные платные автомобильные улицы (дороги) приводятся отдельно.

## II. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ КРИТЕРИИ

Экономика РУССПАУД должна базироваться на общепринятых рыночных принципах: это должно быть высоко-технологичное и высокоприбыльное предприятие, сравнимое по инвестиционной привлекательности с лидерами российского фондового и инвестиционного рынков.

Для определения размера платы за пользование РУССПАУД необходимо провести мониторинг движения по магистралям, которые будет дублировать РУССПАУД, определить проектно-сметную стоимость дороги, эксплуатационные расходы, амортизационные отчисления, налоговые платежи. На основе этих и других необходимых данных разрабатывается технико-экономическое обоснование СПАУД и определяется размер платы за услуги движения.

Для единовременных (розничных) пользователей СПАУД плата за услуги движения должна быть ориентированной на стоимость аналогичных услуг на существующих вне РФ платных частных автомагистралях.

Размер платы должен быть номинированным в твердой конвертируемой валюте.

Для абонементных пользователей СПАУД плата может быть ниже, чем для розничных пользователей, при условии предварительной оплаты услуг движения, и выше, при условии уведомительного порядка расчетов.

Данные всех транспортных средств абонементных пользователей СПАУД (и договорных, и уведомительных) должны быть

предварительно, по установленной форме (программе) внесены в компьютерную базу данных СПАУД.

Плата за пользование РУССПАУД учредителями и участниками акционерного общества регламентируется решениями Совета директоров ОАО «РУССПАУД» и коллегиального руководящего органа МОСПОСПАУД.

Большинство пользователей РУССПАУД будут абонементными. В соответствии с заключенными договорами они будут производить годовую, полугодовую или квартальную предварительную оплату.

Абонементные пользователи, предпочитающие уведомительный порядок оплаты, должны производить расчеты по получению уведомлений (компьютерных распечаток), но не реже, чем ежемесячно. За просрочку платежа должна быть предусмотрена пеня, а за уклонение от расчетов – неустойка.

Автор предполагает значительное число корпоративных пользователей РУССПАУД и СПАУД вообще. Для экономического стимулирования наиболее выгодных пользователей может быть разработана и внедрена дисконтная система оплаты.

***Котласский мост первый платный мост на севере России: [Проспект] / ОАО Котласский мост. – Архангельск, б.г. – 4 с.***

**Извлечение**

Отрытое Акционерное Общество «Котласский мост» – это строительство и эксплуатация платного мостового перехода через реку Северную Двину у г. Котласа, создание комплекса сервисных услуг вокруг моста (АЭС, кемпинг, стоянка для автомобилей).

Уставный капитал Общества –5 миллиардов 57 миллионов рублей. Объявленный Уставный капитал – 100 миллиардов рублей. Номинал одной акции – 100 тысяч рублей.

Котласский мост включён в государственную программу развития Баренц-региона, строится при поддержке и участии местных и федеральных органов власти и отвечает потребностям транспортной инфраструктуры Архангельской области и России в целом.

Через мост автомобильная дорога из Котласа выйдет на магистраль Сыктывкар – Киров и свяжет напрямую Урал и республику Коми с портами Белого моря, что определит его развитие на ближайшие десятилетия. В результате трасса Архангельск – Сыктывкар станет на 1400 км короче.

Стоимость строительства моста составляет 109 миллионов долларов США.

Маркетинговые исследования, проведённые Международным Институтом Строительства, показали, что валовой доход при средней стоимости проезда 16 долларов уже в первый год эксплуатации превысит 50 миллионов долларов США, а концу расчётного периода – 70 миллионов в ежегодном исчислении.

С учётом эксплуатационных расходов и налоговой среды чистая прибыль составит 20 миллионов долларов.

Срок возврата инвестиций без учёта фактора времени составляет 7 лет с начала эксплуатации, а с учётом временных характеристик – 12 лет. При учёте доходов от сервисной инфраструктуры, создаваемой вокруг моста, снижении стоимости строительства и росте акционерного капитала срок окупаемости моста может быть значительно снижен.

Котласский мост является надёжным объектом для эффективного и долгосрочного инвестирования.

Технические характеристики моста.

Полная строительная длина с подходами – 6,97 км, в том числе мост с эстакадой – 1251 м. Дорожное покрытие подходов: асфальтобетон.

Строительство моста предусмотрено по схеме: 18+2*(4*63)+(84+2*105+84)+63.

Пролётные строения: балочные, неразрезные, железобетонные и сталежелезобетонные.

Правобережная эстакада примыкает к пролётному строению длиной 63м.

Промежуточные опоры моста: массивные сборно-монолитные.

Габарит моста составляет 11,5 м с тротуарами по 1,5 м. Ширина земполотна: 15 м. Ширина проезжей части: 7,5 м.

Основные объёмы работ:

- металлоконструкции – 4700 т.
- бетон и железобетон – 21700 м$^3$.
- земработы – 860 000 м$^3$.

Сметная стоимость строительства: 81,4 миллиона рублей в ценах 1991 г. при сроке строительства 57 месяцев.

***Кривошеев В. Платные автомобильные дороги и автомобильное сообщение в целом // Politekonom. Рос.-германо. журнал по эконом. теории и практике. – 2001. - № 3(16). – С. 64-73.***

## Извлечение

### 5. Какой должна быть платная дорога?

Изучение зарубежного опыта строительства и эксплуатации платных дорог приводит нас к выводу о том, что их нужно рассматривать, по крайней мере, с трех точек зрения: финансовой, инженерно-технической и транспортной.

Финансовый аспект поставлен первым лишь потому, что именно возможность прямого взимания платы привлекает в первую очередь отечественных радетелей бюджетов всех рангов – от федерального до местных, хотя в действительности плата за проезд по отдельным участкам сети дорог преследует цель не пополнение бюджетов, а перераспределение потока с более загруженной дороги на менее загруженную. Так же повышение цены какого-либо товара переключает потребителя на покупку более дешевого товара из той же товарной группы.

Повторим, что бесплатных дорог не существует – финансовое бремя их строительства в любой стране несут налогоплательщики, даже те, кто не имеет автомобилей. В цене всех товаров и услуг есть дорожная составляющая. В США, например, дорожный налог включается в розничные цены семи «автомобильных» товаров и услуг – автомобилей, смазочных материалов, горючего, авторезины, услуг автосервиса и автошкол, лицензии на право владеть машиной. В Японии дорожный сбор включен только в цену горючего. В Италии дорожная составляющая добавляется и в цену за пользование гаражом, налог на перевозку пассажиров, налог на грузооборот,

но ее нет в цене автосервисных услуг. В целом, везде меняются статьи налогов и ставки, но сохраняется принцип: бремя строительства дорог несут в большей мере все автовладельцы, в меньшей – остальные налогоплательщики.

Интересно, что в США автовладельцы платили 1,33 цента в расчете на каждый километр пробега, получая экономию на себестоимости перевозок по новым дорогам, равную 1,24 цента в городских районах и половину этой суммы – в сельской местности. Разница между суммой налогов и выгодой еще раз подтверждает, что бесплатных дорог не бывает.

В дорожном строительстве действует принцип: туда, куда ведет платная дорога, обязательно должна вести и дорога, уже оплаченная налогоплательщиками (за исключением туристских дорог – о них речь особая). Иначе возникает монополия, нарушающая конституционное право гражданина на одну из фундаментальных свобод – свободу передвижения. Подобное посягательство легко доказуемо. В западных странах, если из одного пункта в другой можно добраться по единственной дороге за плату, то, без сомнения, можно быть уверенным, что «дорогопользователи» исками за нанесение морального ущерба разорят виновника. В Германии, например, платных дорог нет – считается несправедливым обременять налогоплательщиков дополнительными поборами. В США платные дороги существуют уже 70 лет. Они есть во Франции и в Италии (в последней – многокилометровые туристские трассы). Немало платных дорог и в Японии - они короткими (от 2,5 км) и довольно протяженными (до 350 км) трассами «вмонтированы» в сеть, выполняя особую транспортную функцию.

Что касается финансовой стороны платных дорог, это лишь форма возмещения затрат на строительство, которые покрывают автовладельцы из части экономии, возникающей при пользовании этими дорогами. Это также плата за абсолютно очевидный комфорт, аналогичный плате за отдельное купе на железных дорогах.

С инженерно-технической точки зрения, платные дороги сравнительно совершенны, лучше обустроены, в том числе, объектами социальной инфраструктуры, безопасны; они либо сокращают путь, либо позволяют автомобилям преодолевать его с

более высокой скоростью. Иными словами, их КПД, как правило, заметно выше, чем КПД бесплатных дорог (в любом случае, не ниже, чем КПД бесплатных дорог, ведущих в ту же точку).

Транспортная функция платных дорог – перераспределение потоков в сети дорог на участках с высокой интенсивностью движения, что повышает работоспособность всей системы.

Собственно говоря, развитие сети обеспечивается строительством на перенапряженных участках платных отрезков. В Японии, например, платные дороги появляются на участках с интенсивностью от 8 тыс. единиц в час. Эта цифра не служит абсолютным показателем целесообразности строительства платной дороги. Принимается во внимание, прежде всего, снижение скорости из-за роста интенсивности – на некоторых дорогах этого не происходит и при 15 тыс. автомобилей в час.

Опираясь на подобный опыт, следовало бы «расшить узкие места» российской сети дорог именно тех местах, где интенсивность движения превышает расчетную, а КПД дороги (по сравнению с запроектированным) ощутимо снизился. Иногда целесообразно не реконструировать перенапряженный участок, а строить параллельно платный разгружающий путь. Можно даже вводить и отменять плату в течение суток, перераспределяя потоки и снимая напряжение на отдельных участках в «часы пик».

### 7. Уровень платы за дороги

Плата, взимаемая за проезд, способна пополнить любой бюджет, однако, такой способ мобилизации средств на развитие дорожного хозяйства не может считаться конечной целью.

Перераспределение потоков между конкурирующими дорогами (со всеми положительными последствиями в виде снижения себестоимости перевозок, аварийности, времени в пути, повышения комфорта, безопасности и т.п.) – главная и единственная задача, решаемая платными дорогами. Сопутствующим эффектом этого перераспределения выступает развитие сети дорог, повышение ее эффективности. Преследование же фискальных целей не исключает перевода в категорию платной дороги даже обычного проселка и признания его альтернативной дорогой. Тогда прогресса

в дорожном хозяйстве ожидать не следует. Поэтому законодательно должно быть установлено, что при взимании платы на существующих дорогах за альтернативную можно признавать только ту, которая не ухудшает реальных условий, т.е. не увеличивает пути, не ведет к перепробегу, не «выталкивает» автомобили на многокилометровый объезд по дорогам низшей категории, не увеличивает себестоимости перевозок.

Во «Временных правилах эксплуатации платных дорог» есть пункт, открывающий возможность ухудшения нынешних условий автосообщения: «Проезд по автомобильной дороге и дорожному объекту может быть платным только при наличии бесплатного альтернативного проезда в том же направлении по другим автомобильным дорогам и дорожным объектам». Непонятно, что значит «в том же направлении по другим автомобильным дорогам»? Например, из Москвы в Прагу можно проехать через Чоп, Брест и другие пограничные переходы, и все это будет «в том же направлении и по другим автомобильным дорогам». В России издавна считали, что «семь верст не крюк»; подобное отношение к расстояниям до сих пор «сидит» в каждом россиянине, вызывая недоумение европейцев. Но беда, когда этим принципом руководствуются организаторы дорожного движения.

В Москве, например, по осторожным оценкам автора, перепробег автомобилей в пределах третьего транспортного кольца достигает 25%, т.е. из каждой сотни километров 25 – «лишние». Суммарный годовой «бросовый километраж» полутора миллионов автомобилей, «вращающихся» в центральных районах столицы, приближается к 3 млрд. км! Как бы некорректно сформулированный критерий выбора альтернативной дороги не обернулся материальными потерями и муками для тысяч автомобилистов! В приведенной цитате из «Временных правил...» нужно, как минимум, слова «в том же направлении» заменить словами «в тот же пункт» и, как максимум, четко сформулировать критерии для альтернативных дорог. Небольшая практика, накопившаяся на экспериментальных платных дорогах и объектах, не вселяет большого оптимизма, хотя накопленный опыт, безусловно, полезен.

Начало строительства платных дорог было положено в

1992 г. Постановлением Правительства РФ о проведении эксперимента за счет банковских кредитов с последующей эксплуатацией на коммерческой основе моста через Дон в Воронежской области. И уже более 7 лет этот мост работает в «платном экспериментальном режиме»: собирают и обобщают замечания тех, кто им пользуется; 90% потока мост принял на себя, и только 1 машина из 10 отправляется по бесплатному маршруту.

Подобное соотношение говорит о том, что альтернативный путь просто неудачен – объезд составляет 40 км. Зарубежный опыт свидетельствует о том, что перераспределение потоков чаще всего устанавливается на уровне 60:40, а соотношение 90:10 означает, что альтернативная дорога обречена на деградацию. Видимо, в сети дорог таким участком пользуются лишь на местных, а не на транзитных маршрутах. Летом через мост проезжает около 5 тыс. автомобилей в сутки, зимой – около 3 тыс.; проезд легкового автомобиля стоит 1 р., грузового – до 5 т – 5 р., до 8 т – 8 р., до 15 т и выше – 15 р. Абонементы на месяц – 30 р. для легковых и 60 р. для грузовых автомобилей до 5 т. Интенсивность движения здесь явно не достаточна, чтобы сборами за проезд окупались расходы на строительство и содержание моста. Этого и следовало ожидать, поскольку мост расположен на... тупиковом пути, т.е. существенного роста потока там ожидать не приходится. Выходит, что объект в качестве платного выбран ошибочно.

Вместе с тем, это не означает, что все подобные эксперименты неудачны. Они позволяют отработать технику взимания платы, дают ценную информацию для анализа причин ненормального распределения потока, влияния интенсивности и структуры потока на цены и пр. Можно даже утверждать, что для нас сейчас негативный опыт ценнее позитивного, так как лучше упреждает ошибки при строительстве платных дорог в больших масштабах. Одно дело – заимствованные западные методики и совсем другое – собственный живой опыт.

Результаты экспериментов уже учитываются практикой. Так, из перечня проектов по строительству платных участков были исключены из-за «нецелесообразности введения платной эксплуатации на обходной дороге г. Острогожск (автодорога «Воронеж-

Луганск»), автодорога «Воронеж – Нововоронеж» и другие».

Эти эксперименты были начаты до утверждения Правительством РФ «Временных правил...», содержащих научно-обоснованные методики организации эксплуатации на платной основе автомобильных дорог. В частности, правила предписывают при определении уровня цен исходить из следующих положений:

«Стоимость проезда должна соответствовать объему и качеству услуг, предоставляемых пользователю платных автомобильной дороги и дорожного объекта, и учитывать необходимость полного, а когда это невозможно - частичного покрытия затрат на строительство (реконструкцию) автомобильной дороги и дорожного объекта и затрат на их эксплуатацию, а также получения прибыли организацией, эксплуатирующей платные автомобильную дорогу и дорожный объект» (пункт 10).

«Преимущества пользователей платных автомобильных дорог и дорожных объектов определяются: экономией эксплуатационных затрат (транспортных расходов) при проезде по платным автомобильной дороге и дорожному объекту за счет снижения расхода горюче-смазочных материалов, износа шин, расходов на ремонт и расходов по другим статьям эксплуатационных затрат; экономией времени доставки грузов и пассажиров, повышением комфорта движения и снижением ущерба от дорожно-транспортных происшествий» (пункт 12).

Чтобы дорога окупила себя за расчетный срок, цена не должна быть «отпугивающей», но вместе с тем не должна и быть ничтожной, чтобы не перегрузить дорогу и не снизить КПД.

## Выводы

Низкая плотность расселения в России исторически обусловила «бездорожье» – плохие, едва проезжие, неустроенные дороги. У общества не хватало средств на обустройство путей, большая протяженность которых диктовалась низкой плотностью расселения. Главными торговыми путями служили реки, «провозная способность» которых была заведомо выше, чем гужевых, а затем и железных дорог. Поэтому расходы на строительство дорог никогда не рассматривались в составе расходов на какой-либо единичный

объект; дожидались «накопления» субъектов, чтоб всем миром устраивать дорогу. Современное российское общество получило в наследство не только плохо обустроенную дорожную сеть, но и «внутреннюю установку» – обустраивать дорогу только тогда, когда накопится необходимый общественный ресурс. Ограничения по ресурсам существуют всегда и везде, во всех странах идут постоянные поиски «свободных» ресурсов. Поэтому появление платных автомобильных дорог в экономически развитых странах – явление закономерное, соответствующее логике рыночных отношений. Однако эта плата – не самоцель, она просто ничтожна по сравнению с эффектом, который получает общество, высвобождая ресурсы, эксплуатируя более совершенные дороги.

По расчетам японских специалистов, определявших окупаемость, строительства участка платной, скоростной автострады «Токио – Нагойя», можно сделать вывод, что суммарный экономический эффект эксплуатации такой дороги десятикратно превышает затраты на ее возведение.

***Национальная программа совершенствования и развития сети автомобильных дорог России на период до 2010 года «Дороги России XXI века» / Проект программы. – М., 2000. – 71 с.***

**Извлечение**

**«Развитие системы платных автомобильных дорог»**

Предложения подпрограммы предусматривают затраты на строительство, реконструкцию и необходимое оборудование для перевода в платную эксплуатацию (ограждения, связь, пункты оплаты проезда, и т.д.) части автомобильных дорог. За счет доходов от взимания платы за проезд может быть создан дополнительный источник финансирования дорожного хозяйства.

# РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ПЛАТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

| №№ п/п | Перечень мероприятий | Инвестиции млн. руб. | | | | Ожидаемые конечные результаты |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2001-2005 гг. | в т.ч. 2001 г | 2005-2010 гг. | 2011-2020 гг. | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | Разработать и внести в Правительство Российской Федерации проекты нормативно-правовых актов по созданию и эксплуатации платных дорог. В первую очередь:<br>- о платных автомобильных дорогах;<br>- о концессии в дорожном хозяйстве;<br>- о договорах государственной концессии, заключаемых с российскими и иностранными инвесторами. | За счет средств на развитие науки | | | | Нормативно-правовая основа создания платных автомобильных дорог с Российской Федерации и концессионных отношений в дорожном хозяйстве |
| 2. | Разработка и постоянное обновление отраслевых документов, регламентирующих основные вопросы взаимоотношений дорожного хозяйства с организациями, эксплуатирующими платные дороги | За счет средств на развитие науки и управление | | | | Создание системы взаимоотношений органов управления автомобильными дорогами с участниками создания и эксплуатации платных объектов |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3. | Проведение широкомасштабной информационной деятельности | 300 | 100 | 300 | 300 | Аргументация конечной выгоды для конкретных пользователей создания платных автодорог |
| 4. | Проведение социологических исследований | 100 | 50 | 100 | 100 | Определение готовности физических и юридических лиц платить за проезд, разумной величины платы, необходимых условий и объектов сервиса. |
| 5. | Разработка прединвестиционных документов, обосновывающих целесообразность создания платных дорожных объектов | За счет средств на проектирование | | | | Создание заинтересованности и потенциальных инвесторов к вложению средств, а возможно и конкурс инвесторов |
| 6. | Поиск инвесторов, определение долевого участия в создании платных дорог средств дорожных фондов и коммерческих структур, создание наиболее благоприятных условий для потенциальных инвесторов | За счет средств на управление | | | | Определение реального желания инвесторов участвовать в финансировании той или иной дороги на базе предполагаемых им бизнес-планов, определение приоритетов в создании платных объектов |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 7. | Строительство и реконструкция автодорог (3000 км), наиболее эффективных для использования в платном режиме, в том числе с привлечением нетрадиционных источников финансирования | 3700 | - | 15000 | 50000 | Доведение участков дорог, предлагаемых к платной эксплуатации, до необходимого технического уровня |
| | | За счет средств на строительство | | | | |
| 8. | Оборудование дорог для платной эксплуатации, строительство пунктов оплаты проезда за счет коммерческих структур | 3100 | - | 4600 | 13600 | Окончательное оборудование участков дорог (ограждение, связь и т.д.) для платной эксплуатации |
| | **ИТОГО** | **7200** | **150** | **20000** | **64000** | |

*Об итогах работы дорожного хозяйства Российской Федерации за 2001 г. и задачах на 2002 г. / М-во транспорта РФ, Гос. служба дор. хоз-ва. Росавтодор. – М., 2002. – 88 с.*

**Извлечение**

## 8. Развитие дорожного сервиса и платных автомобильных дорог, реализация коммерческих проектов

В отчетном периоде продолжалась работа по подготовке и реализации проектов создания платных автомобильных дорог, государственному регулированию в сфере развития дорожного сервиса и рекламы в полосах отвода и придорожных полосах федеральных автомобильных дорог, внедрению страхования и лизинга в дорожном хозяйстве по следующим основным направлениям:

1. Организация и координация разработки бизнес-планов и обоснований инвестиций создания платных автомобильных дорог, дорожных объектов, а также строительства, реконструкции и эксплуатации объектов придорожной инфраструктуры, в том числе при долевом участии в финансировании проектов.

В частности, в 2001 году Росавтодором прорабатывался вопрос о привлечении кредитов ЕБРР, ЕИБ и кредитов правительства Франции (в рамках Российско-французского сотрудничества) для финансирования проектов платных автомобильных дорог и дорожных объектов. В настоящее время рядом частных инвесторов проводится работа по финансово-экономическому анализу целесообразности осуществления реконструкции (модернизации) ряда дорожных объектов с последующей их эксплуатацией на платной основе.

Разработан комплекс мероприятий по реализации положений подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» в части создания системы платных автомобильных дорог на период до 2010 года, в том числе подготовлен перечень действующих, находящихся в стадии строительства (реконструкции) и перспективных

автомобильных дорог, мостов и путепроводов, эксплуатацию которых предполагается осуществлять на платной основе.

В соответствии с Планом НИОКР на 2001-2002 годы ведется разработка Методических рекомендаций по разработке экономических обоснований проектов платных автомобильных дорог.

2. Разработка и совершенствование нормативно-правовой и нормативно-технической документации, регламентирующей размещение объектов дорожного сервиса, инженерных коммуникаций, средств наружной рекламы и иных сооружений в полосах отвода и придорожных полосах федеральных автомобильных дорог.

В целях ускорения темпов развития придорожного сервиса, предотвращения несанкционированного размещения объектов дорожного сервиса, средств наружной рекламы и иных сооружений в пределах полосы отвода и придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования, а также привлечения дополнительных неналоговых поступлений в федеральный бюджет за счет рационального использования земель полос отвода и придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования, распоряжением Росавтодора от 20.04.2001 № 82-р введен в действие Временный регламент согласования размещения объектов дорожного сервиса, средств наружной рекламы и иных сооружении в пределах полосы отвода и придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования.

Для обеспечения получения дополнительных доходов, направляемых на государственную поддержку дорожного хозяйства, определения порядка участия органов управления дорожным хозяйством в изготовлении, размещении конструкций наружной рекламы в пределах полос отвода и придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования издано распоряжение Росавтодора от 27.04.2001 № 103-р «Об утверждении и введении в действие «Положения о строительстве конструкций наружной рекламы в пределах полосы отвода или придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования за счет средств федерального бюджета».

В целях упорядочения системы учета и контроля поступления внебюджетных средств, направляемых на реализацию дорожных

программ и проектов развития сети федеральных автомобильных дорог, недопущения несанкционированного использования земель в пределах полос отвода и придорожных полос федеральных автомобильных, распоряжением Росавтодора от 10.07.2001 № 218-р введен Журнал регистрации, учета и выдачи согласований и технических условий на размещение объектов дорожного сервиса, средств наружной рекламы и иных сооружений в полосе отвода и придорожных полосах федеральных автомобильных дорог.

В 2001 году также разработаны проекты отраслевых нормативных документов «Руководство по определению состава объектов дорожного сервиса и их размещению на федеральных автомобильных дорогах общего пользования» и «Нормы на размещение средств наружной рекламы в пределах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог общего пользования».

В соответствии с Планом НИОКР на 2001-2002 годы ведется разработка рабочей программы реализации бизнес-проекта «Обустройство и эксплуатация объектов дорожного сервиса».

3. Создание базы данных по наличию объектов дорожного сервиса, расположенных в полосах отвода и придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования.

В соответствии с распоряжением Росавтодора от 21.12.2000 № АВ-36-р «Об организации учета объектов дорожного сервиса и конструкций наружной рекламы, расположенных в пределах полос отвода и придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования» в 2001 году создана база данных по объектам дорожного сервиса, которая регулярно корректируется.

4. Мониторинг функционирования существующих платных дорог и дорожных объектов.

В отчетном периоде мониторинг функционирования существующих платных дорог и дорожных объектов осуществлялся на постоянной основе с подготовкой по его результатам соответствующих аналитических материалов. Также подготовлен перечень действующих, находящихся в стадии строительства (реконструкции) и перспективных автомобильных дорог, мостов и путепроводов, эксплуатацию которых предполагается осуществлять на платной основе.

5. Страхование федеральных автомобильных дорог, сооружений на них, имущества, необходимого для обеспечения их функционирования.

В соответствии со статьей федерального бюджета «Расходы на страхование федеральных автомобильных дорог, сооружений на них, имущества, необходимого для обеспечения их функционирования» с целью повышения эффективности использования средств федерального бюджета и обеспечения надежной страховой защиты имущественных интересов государства в отчетном периоде проведены торги по определению страховых организаций на право заключения договоров страхования федеральных автомобильных дорог, сооружений на них и имущества, необходимого для обеспечения их функционирования.

За отчетный период с победителями конкурса заключено 77 договоров страхования на общую сумму 79,5 млн. р., в том числе 48 договоров страхования автомобильных дорог и 29 договоров страхования имущества дорожного хозяйства.

6. Обеспечение предприятий, выполняющих работы по содержанию и ремонту федеральных автомобильных дорог, дорожной техникой на условиях лизинга.

В отчетном периоде ФГУП «Росдорлизинг» продолжало осуществлять деятельность по закупкам дорожной техники, машин и оборудования и их поставкам на условиях лизинга предприятиям, выполняющим работы по содержанию и ремонту федеральных автомобильных дорог и сооружений на них.

По состоянию на 01.01.2001 с дорожными организациями было заключено 47 договоров долгосрочного финансового лизинга, предусматривающих поставку дорожной техники для последующей передачи в лизинг на общую сумму 72977,13 тыс. р., кроме того, оплачен налог на приобретение техники в сумме 12032,73 тыс. р.

В соответствии с распоряжением Росавтодора от 19.05.2000 № 101-р «О торгах по закупке дорожной технике» в отчетном периоде были заключены договоры купли-продажи дорожной техники за счет средств ФГУП «Росдорлизинг» для передачи в лизинг со следующими поставщиками, признанными победителями конкурсных торгов: ООО «Меркатор-Смоленск» на поставку 85 комбини-

рованных дорожных машин марки ЭД-405 на шасси КАМАЗ по цене 704528,20 р. за единицу; АООТ «Тосненский механический завод» на поставку 5 комбинированных дорожных машин марки 69280 CD на шасси Камаз-53229 по цене 1565190 р. за единицу; ЗАО «Бецема» на поставку 5 машин для ямочного ремонта литой асфальтобетонной смесью ОРД-1025 по цене 897111,60 р. за единицу.

Таким образом, поставка КДМ ЭД-405 и ОРД-1025 выполнена в полном объеме, поставка КДМ 69280 СД выполнена на половину, так как на 5 машин данного типа были получены отказы от подрядных организаций.

Всего за 2001 год дорожным организациям федеральной формы собственности на условиях лизинга поставлено техники на общую сумму 84977,13 тыс. р. Вся указанная техника поставлена лизингополучателям в установленные сроки.

В целях развития оперативного лизинга дорожной техники издано распоряжение Росавтодора от 03.10.2001 № 372-р «О создании пилотных региональных специализированных центров оперативного лизинга (аренды) дорожных машин, техники и оборудования в Центральном и Северо-Западном федеральных округах». Определены их задачи и функции.

Внедрение системы оперативного лизинга в дорожном хозяйстве планируется начать с 2002 года (разработан проект «Программы организации оперативного лизинга (аренды) дорожных машин, техники и оборудования на базе региональных специализированных центров», которая предусматривает создание специализированных центров в федеральных округах, в том числе в Северо-Западном, Центральном и Дальневосточном).

Следует отметить, что в своей деятельности ФГУП «Росдорлизинг» уделяет особое внимание работе по привлечению инвестиций, дополнительных источников доходов и товарных кредитов в целях совершенствования ведения дорожных работ подрядными организациями. В частности, в 2001 году были проведены переговоры с коммерческими структурами и разработаны предварительные контракты по поставке зарубежной дорожной техники с целью последующей ее передачи на условиях финансового лизинга предприятиям дорожного хозяйства России.

*Об итогах реализации Президентской программы «Дороги России» (информационно-аналитический отчет) / М-во транспорта РФ. Гос. служба дор. хоз-ва. – М., 2001. – 93 с.*

**Извлечение**

## Организация платного проезда транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования

По объективным причинам действующие источники формирования доходов Федерального дорожного фонда Российской Федерации и территориальных дорожных фондов субъектов Российской Федерации не могли обеспечить поступление финансовых ресурсов в размерах, позволяющих осуществить финансирование ускоренного развития сети автомобильных дорог общего пользования.

Отчасти это объясняется отсутствием прямой экономической заинтересованности сельскохозяйственных, промышленных и автотранспортных предприятий в увеличении ставок целевых дорожных налогов и уровня их собираемости, поскольку расходование средств на строительство, ремонт и содержание автомобильных дорог осуществлялось опосредованно, т.е, не зависело от суммы целевых дорожных налогов, уплаченных конкретными налогоплательщиками.

Поэтому основная проблема, которую необходимо решить в ближайшее время, это переход на финансирование дорожных работ за счет конкретных пользователей, т.е. должен быть решен ключевой вопрос любой дорожной реформы – изыскание надежных и стабильных источников финансирования, непосредственно связанных с использованием автомобильных дорог.

Одним из способов финансирования дорожного хозяйства, позволяющим увязать интересы государства и пользователей дорог, является введение платного проезда.

При этом платные автомобильные дороги, в первую очередь, выгодны государству (как собственнику автомобильных дорог), поскольку позволяют снять с бюджета бремя финансирования работ

по их строительству, ремонту и содержанию, пополнить бюджеты всех уровней и за счет высокого мультипликативного эффекта инвестиций, направленных в дорожное хозяйство, внести заметный вклад в развитие экономики регионов.

В Российской Федерации принципиальное решение о возможности эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе было принято еще в 1992 г. (Указ Президента Российской Федерации от 8 декабря 1992 г. № 1557), однако до 1998 г. оно не было реализовано из-за отсутствия законодательной базы.

Первым реальным шагом, позволившим приступить к созданию платных автомобильных дорог в России, стал Указ Президента Российской Федерации от 27 июня 1998 г. № 728 «О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации», принятый по предложению Государственной службы дорожного хозяйства Минтранса России.

В целях реализации Указа Президента Российской Федерации от 23 апреля 1997 г. № 403 «О дорожной реформе» Росавтодором был разработан ряд основополагающих документов, определяющих основы для формирования государственной дорожной политики, направленной на создание в Российской Федерации эффективной системы платных дорожных объектов. Это такие документы как: «Концепция создания системы платных автомобильных дорог в Российской Федерации», «Временный порядок передачи и организации эксплуатации на платной основе федеральных автомобильных дорог и дорожных объектов», «Временный порядок установления стоимости проезда по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам, а также использования средств, взимаемых за проезд».

Основной целью создания системы платных автомобильных дорог является предоставление за плату более качественных условий движения и услуг дорожного сервиса и одновременно формирование стабильного доходного источника, который должен будет окупить затраты на эксплуатацию и дать дополнительные средства для дальнейшего дорожного развития.

За прошедшие годы был накоплен определенный опыт созда-

ния платных дорожных объектов. Успешно завершен эксперимент по эксплуатации на платной основе автодорожных мостов: через р. Дон у с. Семилуки в Воронежской области; р. Обь в г. Барнауле; путепровода через железную дорогу у г. Саратова и участков автомобильных дорог Москва – Воронеж «Дон» (М-4) на участке обхода с. Хлевное протяженностью 11 км в Липецкой области; участка дороги Воронеж – Тамбов. На этих платных дорожных объектах удалось значительно улучшить качество обслуживания пользователей автомобильных дорог. Эксплуатация первых платных участков дорог, где расходы на эксплуатацию платных объектов более чем на 30% покрывались за счет взимания платы за проезд транспортных средств, наглядно показала эффективность их создания. Благодаря строительству и эксплуатации на платной основе автомобильных дорог расширяется база для финансирования дорожной сети региона, обеспечивается привлечение инвестиций, расширяется база налогообложения, создаются дополнительные рабочие места.

Социологические исследования, проведенные Росавтодором совместно с Международным институтом строительства, Московским институтом экономики и права, Экспертным институтом Российского союза промышленников и предпринимателей показали, что больше 85% пользователей дорог готовы в разумных пределах оплачивать свой проезд по качественным автомагистралям с повышенным уровнем обслуживания и безопасности движения.

В качестве платных автомобильных дорог в Российской Федерации могут рассматриваться вновь создаваемые, находящиеся в стадии незавершенного строительства (реконструкции), а также существующие автомобильные дороги, мосты, путепроводы и тоннели с подходами к ним при наличии альтернативного проезда в соответствующем направлении.

В настоящее время разработаны предложения и проекты создания платных автомобильных дорог и мостов на таких важных участках дорог, как МКАД – Кашира, МКАД – Тула, Москва – Клин, Санкт-Петербург – Выборг, обход г. Выборга и Выборг – Госграница, Абинск – Кабардинка в Краснодарском крае, на ряде отдельных участков трансъевропейской автомагистрали Москва – Владивосток – Находка, мостового перехода через р. Волгу в г. Саратове.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 8 октября 1998 г. № 1176 «О завершении строительства первой очереди мостового перехода через р. Волгу в г. Ульяновске» определены принципы строительства и последующей эксплуатации на коммерческой основе мостового перехода через р. Волгу.

Учитывая особенности создания системы платных автомобильных дорог, необходима подготовка и принятие законодательных актов, которые должны содержать нормы как гражданского, так и земельного законодательства (о концессионном договоре, об отводе или передаче в аренду земельных участков для строительства платных дорог и т.д.).

На протяжении 1999-2000 гг. Государственной службой дорожного хозяйства Минтранса России проводилась работа с французской группой БУИГ по подготовке проекта договора на реконструкцию, развитие и эксплуатацию на платной основе федеральных автомобильных дорог М-4 «Дон» на участке МКАД – Кашира и М-2 «Крым» на участке МКАД – Серпухов – Тула.

В июне 2000 г. Министерством транспорта Российской Федерации с группой БУИГ был подписан меморандум, подтверждающий намерения сторон продолжать совместную деятельность по подготовке указанного договора.

Вместе с тем, анализ опыта реализации проектов платных автомобильных дорог показал, что широкомасштабный перевод на платную эксплуатацию автомобильных дорог России сдерживается следующими факторами:

- недостаточным развитием сети автомобильных дорог в стране, обуславливающим незначительное количество направлений, на которых может быть введен платный проезд при условии наличия альтернативного бесплатного проезда транспортных средств в том же направлении по другой автомобильной дороге общего пользования;
- недостаточностью нормативно-правовой базы по развитию платных автомобильных дорог (основополагающие Федеральные законы «О платных дорогах» и «О концессиях в дорожном хозяйстве» не приняты).

*Обеспечение сохранности автомобильных дорог при воздействии транспортных средств / В.К. Анестин, А.И. Дудаков, М.И. Шейнцвит, А.М. Стрижевский. – М., 2001.– 72 с. – (Автомоб. дороги: Обзорн. информ. / Информавтодор; Вып. 4).*

**Извлечение**

**Размер платы за пропуск тяжеловесного АТС по маршруту движения**

Вышеуказанное АТС является тяжеловесным и его проезд по дорогам должен быть платным в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26 сентября 1995 г. № 962 «О взимании платы с владельцев или пользователей автомобильного транспорта, перевозящего тяжеловесные грузы, при проезде по автомобильным дорогам общего пользования».

Для расчета размера платы использовано «Положение о порядке компенсации ущерба, наносимого тяжеловесными автотранспортными средствами при проезде по федеральным автомобильным дорогам», утвержденное Минтрансом России и согласованное с Минфином России 30 апреля 1997 г., зарегистрированное Минюстом России 20 июня 1997 г. за № 1334.

По Приложению 1 к указанному Положению интерполяцией определена ставка платы за превышение допустимой массы на 30,52 т в размере 7,177 минимального размера оплаты труда (МРОТ) за 100 км пробега АТС. Учитывая, что МРОТ составляет 83,49 р., а протяженность маршрута перевозки равна 641 км, размер платы за превышение допустимой массы равен 3 840,92 р.

По тому же Приложению 1 к указанному выше Положению интерполяцией определена ставка платы за превышение допустимых осевых нагрузок на:

- 48,7 % – 20,463 МРОТ/100 км;
- 12,1 % – 4,574 МРОТ/100 км;
- 14,8 % – 5,054 МРОТ/100 км;
- 7,9% – 4,200 МРОТ/100 км.

Тогда размер платы за превышение допустимых осевых нагрузок при движении АТС будет равен: (20,463 + 20,463 + 4,574 + + 5,054 + 5,054 + 4,200 ) х 83,49 х 6,41 = 32007,50 р.

Общий размер платы за разовый проезд заявленного тяжеловесного АТС по указанному маршруту составляет:

3840,92 + 32007,50 = 35848,42 р.

Таким образом, общий размер платы в виде компенсации ущерба, нанесенного автомобильной дороге, составляет тридцать пять тысяч восемьсот сорок восемь р. 42 коп. (35848 р. 42 коп.).

***Платные дороги: [Проспект] / Федеральн. дор. служба России. Гос. унитар. предприятие. Сарат. науч.-произв. центр Росдортех. – Саратов, б.г, - 6 с.***

**Извлечение**

- Изготовление кабинок взимания штаты за проезд и вспомогательных модулей, в том числе по индивидуальному проекту
- Габаритные размеры кабинки для взимания платы за проезд, мм – 2500х1700х2500
- Теплоизоляция стен, потолка и пола, установка кондиционера обеспечивают эксплуатацию кабинки в различных климатических условиях
- Поставка вспомогательного оборудования для инженерного обеспечения комплекса платного проезда
- Установка управляемых шлагбаумов, связанных с кассовыми аппаратами
- Установка систем автоматической оплаты (смарт-карты, анкей-карты)
- Разработка пакетов и бизнес-планов по созданию и эксплуатации платных дорожных объектов
- Обобщение отечественного и зарубежного опыта по созданию и эксплуатации платных объектов в дорожном комплексе
- Разработка иллюстрированно-информационных материалов для подготовки общественного мнения по коммерческой эксплуатации дорожных объектов
- Разработка схемы движения автотранспорта на платном объекте.

***Полунин А. Дороги – без дураков, но за деньги. В Московской области планируют строительство платных автотрасс // Труд, 2002, № 63 (24021), 11-17 апр.***

Большинство автомобильных дорог в 50-километровой зоне вокруг столицы покрыты асфальтовыми заплатами. Но в скором времени все изменится, в Подмосковье вот-вот начнется строительство платных автодорог. Правительство Московской области уже утвердило документы, в которых устанавливаются требования к таким трассам.

По словам заместителя начальника государственного «Управления автомобильных дорог Московской области «Мосавтодор» Андрея Вышегородцева, строительство платных автодорог позволит Подмосковью вплотную заняться реконструкцией своей дорожно-транспортной сети. Ее плачевному состоянию удивляться не приходится: 60 процентов всех транзитных грузоперевозок в России сегодня приходится именно на Московскую область. По оценкам специалистов управления, чтобы привести в порядок дороги только в радиусе 50 километров от столицы, требуется 180-200 миллиардов рублей. Таких денег в областном бюджете, само собой, нет. Надежда только на инвесторов, которые захотят выложить около 3 миллионов долларов за каждый километр супертрассы, с тем чтобы вернуть деньги в течение 20-25 лет.

Платные дороги, по-видимому, появятся на самых загруженных направлениях: на Минск, Ярославль, Питер и Нижний Новгород, которые образуют международный транспортный коридор. Это будут либо совершенно новые участки, либо реконструированные старые. Но в любом случае параллельно платной магистрали будет действовать ее бесплатный дублер – с привычными пробками, колдобинами и отсутствующим сервисом. Пробным шаром станет платная трасса, которая пойдет в обход подмосковного Одинцова и соединит МКАД с Минским шоссе. Инвестиционный проект будет готов через полгода «Небесных цен не будет», – успокоил Вышегородцев.

***Развитие сети автомобильных дорог Российской Федерации на 2001-2010 годы «Дороги России XXI века». - [М., 2001]. – 36 с.***

Одним из основных пунктов Национальной программы совершенствования и развития сети автомобильных дорог Российской Федерации на период до 2010 г. «Дороги России XXI века» является развитие системы платных автомобильных дорог.

***Системы взимания платы за проезд для рефинансирования дорожно-строительных проектов, финансируемых частными инвесторами: [Проспект] / Фирма Siemens. – С. Петербург, б.г. – 6 с.***

*Извлечение*

**Область применения и формы оплаты**

Все чаще дорожно-строительные проекты финансируются частными инвесторами. Для рефинансирования за счет взимания платы за проезд необходимы соответствующие системы. Но и для строительства общественных дорог плата за проезд является также способом финансирования.

Для систем взимания платы за проезд сегодня предлагается широкий спектр технического оборудования, который позволяет реализовать любой оптимальный вариант системы взимания платы за проезд для каждого конкретного случая применения.

Проекты с использованием систем взимания платы за проезд различаются прежде всего по областям применения:

- Системы взимания платы, за проезд для автомагистралей и дорог дальнего сообщения;
- Городские системы взимания платы за въезд в центральную часть города.

Независимо от области применения существует несколько различных типов систем взимания платы за проезд:

- Открытые системы
- Закрытые системы
- Невидимое взимание платы за проезд

Как в открытых, так и в закрытых системах можно использовать различные системы оплаты: дифференцированно (по типам

автотранспортных средств (личные автомашины, грузовые автомашины, автобусы и т.д.), по размерам автотранспорта (высота, длина) и/или исходя из веса. Используются также различные формы оплаты – по отдельности или в комбинированной форме:

- классический способ оплаты проезда:
- наличными в различной валюте
- кредитными картами
- чип-картами
- автоматическое взимание платы за проезд (AGE)

При автоматическом взимании платы эксплуатирующая организация может сделать выбор, исходя из следующих форм расчета:

- паушально, например, ежемесячно
- в зависимости от интенсивности использования, от расстояния или длительности использования

Т.к. различные типы систем, системы оплаты и формы расчета можно разнообразно комбинировать, то возникает большое количество вариантов исполнения систем взимания платы за проезд. Для определения оптимальной модели предполагается наличие опыта и всесторонний анализ каждого конкретного случая.

Системы взимания платы за проезд для автомагистралей/ дорог дальнего сообщения и городские, системы взимания платы за въезд в центральную часть города.

Плата за пользование автомагистралями и городскими улицами взимается во многих европейских странах. В некоторых больших городах уже введена плата за въезд в центральную часть города, которая одновременно является мерой регулирования въезда количества автотранспорта в центральные районы города.

**Открытые системы взимания платы за проезд**

В открытых системах участники дорожного движения получают разрешение на проезд после оплаты проезда. После этого участники дорожного движения могут пользоваться платной дорогой без дальнейшего учета и без ограничения по расстоянию и времени. И только после того, как автоводитель покинет платную дорогу, а затем в каком-то месте вновь должен будет въехать на нее,

в этом случае он вновь должен будет заплатить плату за проезд.

Для взимания платы за проезд на подъездах к платным дорогам установлены пункты взимания платы; оплата подтверждается квитанцией. В местах въезда/выезда установлены шлагбаумы для защиты от ненадлежащих въездов/выездов. Они открываются при наличии автотранспорта при электронной оплате или при предъявлении документа об оплате.

**Закрытые системы взимания платы за проезд**

Закрытые системы создают предпосылки для взимания платы в зависимости от расстояния и/или от длительности пользования дорогой. Поэтому такие системы используются на участках с более сложным дорожным движением.

Участник дорожного движения получает в этом случае доступ к платной дороге/платному участку после затребования квитанции/ билета для оплаты проезда, где содержатся исходные данные (место въезда, время). Оплата осуществляется только при съезде с платной дороги, при этом плата рассчитывается на основе исходных данных, указанных в квитанции/билете.

**Невидимое взимание платы за проезд**

При такой системе взимания платы за проезд оплачивают проезд Частным инвесторам не сами участники дорожного движения, а государство соразмерно использованию. В этом случае движение автотранспорта учитывается с помощью счетных устройств на въездах/ выездах.

**Автоматические системы учета платы за проезд (AGE)**

Автоматические системы взимания платы за проезд (AGE) позволяют взимать плату за проезд с движущегося автотранспорта без шлагбаумов и квитанций на оплату проезда. Современная техника позволяет дистанционно классифицировать автотранспорт, идентифицировать его и снять соответствующую плату за проезд.

Для этого на автотранспортном средстве необходимо установить бортовой электронный идентифицирующий датчик, который участники дорожного движения приобретают у организа-

ции, эксплуатирующей платную дорогу; данный датчик обеспечивает однозначную идентификацию автотранспорта. На полосах въезда и выезда установлены считывающие устройства, которые считывают данные бортового электронного идентифицирующего датчика по беспроводной системе передачи данных при движении автотранспорта.

Для участника дорожного движения преимущество расчетов по автоматической системе взимания платы за проезд заключается в том, что он может проезжать по платному участку без остановки на въезде и выезде.

Для эксплуатирующей организации преимущество заключается в том, что расчеты становятся менее трудоемкими, также имеется возможность диффе́ренцировать плату за проезд в зависимости от времени суток, от дороги и типа автотранспорта.

По вопросам проектирования, реализации, эксплуатации, сервисного обслуживания систем взимания платы за проезд фирма Siemens является компетентным партнером.

Siemens устанавливает в полном объеме комплексные системы обработки документов для взимания платы за проезд, включая датчики определения типа автотранспорта, системы взвешивания, систему шлагбаумов, сигнализацию, кассу – и это независимо от того, какую систему взимания платы за проезд Вы выберете. Системы защищены надлежащим образом от злоупотреблений как при обслуживании, так и при эксплуатации

Независимо от того, на каком варианте Вы остановите свой выбор, мы можем Вам предложить быстродействующую, корректную и прозрачную систему расчетов с комфортабельным математическим обеспечением.

Системы взимания платы за проезд фирмы Siemens уже установлены и успешно эксплуатируются во многих странах мира и гарантируют с одной стороны бесперебойный поток движения автотранспорта, с другой стороны – беспроблемное взимание платы за проезд с прозрачной системой расчетов.

Наше Ноу-хау, которое мы приобрели в процессе работы, гарантирует, что и для Вашего случая применения мы предложим Вам оптимальную систему взимания платы за проезд.

Как для открытых, так и для закрытых систем взимания платы за проезд используются различные системы оплаты с учетом различных форм оплаты – с помощью кредитных карт, чип-карт, наличными в различной валюте. Они могут использоваться автономно или могут быть интегрированы в кассовые кабинки для оплаты в ручном режиме.

Инновационная технология фирмы Siemens позволяет выполнять все расчетные операции полностью автоматически - начиная с выдачи квитанции и заканчивая электронными расчетами.

**Классический способ взимания платы за проезд**

При въезде на платный участок дороги на каждом въезде у кабинки кассы выдается квитанция на оплату проезда. При выезде с платного участка сумма, которая должна быть оплачена, взимается в кассовой кабинке с учетом принятой формы оплаты (по кредитной карте, чип-карте, наличными в различной валюте и.т.д.).

**Комбинированный способ взимания платы за проезд**

Классические системы взимания платы за проезд дополняются так называемыми автоматическими полосами. Здесь осуществляется обработка абонементных пользователей в автономном режиме.

***Слюняев И. Итоги и перспективы // Дороги России XXI века. – 2002. - № 1. – С. 8-11.***

**Извлечение**

Д.Р.: Какова перспектива платных магистралей?

И.С.: Здесь необходимо учитывать, что есть такая экономическая категория, как платежеспособный спрос. В России он гораздо ниже, чем в Европе и США. А, кроме того, опыт индустриально развитых стран говорит о том, что доходы от платных магистралей не всегда покрывают расходы на их содержание и ремонт.

Я считаю, что есть целый ряд направлений в развитии платной сети, которые представляют инвестиционный интерес. В первую

очередь, это радиальные выходы из Москвы. На тех участках, где интенсивность превышает 30 тысяч автомобилей в сутки, высока вероятность, что хотя бы 30 % транспорта пойдет по платному участку.

***Соловьев Н. Платные дороги Франции / Дор. техника и технологии. – 2001. - № 5. – С. 85-86.***

**Извлечение**

***В 1955 г. во Франции, имевшей к тому времени лишь 80 км автострад, было решено с целью улучшения финансирования автодорожной сети ввести плату за пользование автомагистралями.***

Сегодня французская система платных дорог функционирует, опираясь как на государственный, так и на частный сектор. Неудивительно, что она служит примером для стран, которые констатируют сегодня, как и Франция в 1970 году, что бюджетные ассигнования не позволяют удовлетворить растущую потребность в развитии автодорожных инфраструктур. Концессионные предприятия могут пойти по пути создания либо смешанных предприятий автодорог, при котором финансовые риски переносятся на государство, либо частных фирм-концессионеров, которые берут на себя все риски или их часть.

Во всех странах, где применялась система концессии платных дорог, эта схема доказала свою эффективность. Освобождение от жестких правил государственной бюджетной дисциплины, передача управления в руки полностью самостоятельных предприятий позволяют быстро и качественно реализовывать проекты, которые государство не в силах было осуществить самостоятельно. При этом необходимо, чтобы соблюдались определенные правила игры, хотя это не всегда просто, особенно, если одним из участников проекта оказывается такой могущественный партнер, как государство.

*Техника информирования участников дорожного движения на дорогах дальнего сообщения: [Проспект] / Фирма Siemens. – С.-Петербург, б.г. – 21 с.*

**Извлечение**

**Станции сбора дорожных пошлин – техника против очередей**

**Классический способ сбора дорожных пошлин**

На каждой полосе движения при въезде на участок в кассе выдается билет, а когда машина минует этот участок, взимается необходимая денежная сумма. Всю комплектную систему: устройство выдачи билетов, включая терминал въезда/выезда со шлагбаумом, систему сигнализации и кассовое оборудование, устанавливает фирма Siemens.

**Комбинированный способ сбора дорожных пошлин**

Классические системы сбора дорожных пошлин дополняются так называемыми автоматическими полосами. Здесь осуществляется автоматический расчет с клиентами, имеющими абонементы.

**Автоматический способ взимания дорожных пошлин**

Дорожная пошлина может взиматься с проезжающих автомашин на нескольких полосах движения без шлагбаумов и выдачи билетов. При помощи новейшей техники машина классифицируется на расстоянии, идентифицируется и облагается соответствующей дорожной пошлиной.

*Умное решение транспортных задач. Техника дорожного сообщения от Сименса: [Проспект] / Фирма Siemens. – Б.м., б.г. – 31 с.*

**Извлечение**

**Взимание дорожных пошлин – как можно проще**

На платных дорогах техника управления движением фирмы «Сименс» контролирует подъезд и оплату. Каждая машина регистрируется при прохождении станции сбора пошлин. Все

финансовые операции, от выдачи квитанции вплоть до списания со счета электронным путем, могут быть полностью автоматизированы при помощи внедрения новой техники Сименс.

Во многих странах эта техника уже нашла своё применение и гарантирует, с одной стороны почти беспрепятственный транспортный поток, с другой стороны беспроблемный сбор пошлин со сквозным снятием со счёта.

***Чернышева Л.А. Организация пропуска крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств по автомобильным дорогам. – М., 2001. – 81 с. – (Автомоб. дороги: Обзорная информ. / Информавтодор; Вып. 4).***

**Извлечение**

---

С ростом грузоподъемности автомобилей, с одной стороны, снижаются затраты на перевозку грузов, а с другой - увеличиваются затраты на дорожное строительство. С проблемой взаимной увязки развития транспортных средств и дорог сталкиваются все страны. В условиях недостаточности средств эта проблема проявляется как вопрос об ограничении параметров различного подвижного состава, в частности, осевых нагрузок, общих масс, габаритов.

Как показывает опыт ряда зарубежных стран, имеются два пути решения данной проблемы: поиски оптимальных сочетаний структуры автомобильного парка и структуры дорог по допустимым осевым нагрузкам и создание системы охраны дорог с жестким контролем за эксплуатацией соответствующего крупногабаритного и тяжеловесного подвижного состава.

При создании системы пропуска крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств (КТТС) всеми странами решаются следующие вопросы:

- устанавливается воздействие от проезда КТТС на дорожные конструкции и мостовые сооружения;
- устанавливаются допустимые осевые нагрузки, общие массы и габариты транспортных средств;

- устанавливаются величины штрафов и платы за проезд;
- создается весовой контроль за пропуском КТТС;
- назначаются маршруты движения для КТТС;
- устанавливается система административной и гражданско-правовой ответственности за нарушение правил проезда КТТС по автомобильным дорогам и нанесение ущерба.

Опыт решения и состояние данных вопросов по странам дальнего, ближнего зарубежья и в Российской Федерации освещен в последующих разделах обзорной информации.

## 6. ПЛАТА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ ДОПУСТИМЫХ ПАРАМЕТРОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Как показывают исследования, выполненные Союздорнии и Союздорпроектом в 1970 г., с увеличением осевых нагрузок стоимость сооружения дорог резко повышается. Так, при увеличении осевой нагрузки с 6 до 8 тс строительные затраты на 1 км дороги, даже при благоприятных условиях, повышаются на 25-35 тыс. р. Существующая сеть дорог в СССР лишь на небольшом протяжении способна пропустить автомобили и автопоезда с осевой нагрузкой 10 тс. На основной же части сети дорог возможен пропуск транспортных средств с осевой нагрузкой не более 6 тс. Увеличение нормативных осевых нагрузок автомобилей и автопоездов группы Б потребует значительных капиталовложений в реконструкцию и повышение капитальности дорог, иначе будут происходить преждевременные разрушения дорог, что подтверждается практикой эксплуатации автомобилей ЗИЛ-130 и ЗИЛ ММЗ-555 [13].

Определение ущерба при эксплуатации дорог затруднено. Это касается случаев проезда транспортных средств с нагрузкой на ось, превышающей допустимую для данной дороги, когда несущая способность потеряна не сразу, а количество вновь проявившихся деформаций не зафиксируешь. Возникают трудности и при определении непосредственного ущерба от проезда крупногабаритных транспортных средств, существенно влияющих на режим движения автомобилей.

В ряде стран применяются штрафные санкции за превышение

нагрузок. Так, в Италии денежные штрафы за превышение осевой нагрузки возрастают примерно пропорционально четвертой степени отношения фактической нагрузки к допустимой [25], что адекватно воздействию тяжеловесных нагрузок.

В Германии для транспортных средств, осевые нагрузки которых превышают допустимые, предусмотрены следующие санкции:

| | | |
|---|---|---|
| Превышение | > 5 % | штраф 70 долл. США |
| То же | >10 % | то же 80 долл. США |
| –"– | >15 % | –"– 90 долл. США |
| –"– | >20 % | –"– 140 долл. США |
| –"– | >25 % | –"– 200 долл. США |
| –"– | >30 % | –"– 270 долл. США |

В случае превышения допустимых осевых нагрузок > 30 % может быть рекомендована разгрузка.

Такой жесткий подход заставляет владельцев использовать транспортные средства с осевыми нагрузками, щадящими дороги, что обеспечивает сохранность дорожной одежды.

В Иране, в случае превышения нагрузок на ось и допустимых весовых параметров, груз с иностранного транспортного средства перегружается на иранские транспортные средства, которые доставляют его по назначению за дополнительную плату. При этом взыскивается штраф в размере 3000 риалов [11].

Для Республики Казахстан величина дополнительных дорожных затрат от превышения фактических осевых нагрузок над допустимыми была установлена путем проведения технико-экономического обоснования. Так же, как и воздействие, величина дополнительных затрат возрастает по степенной функции. В среднем она равна 0,087 $(Оф/Од)^{4.4}$ долл. США за проход каждой оси по 1 км дороги. Исходя из данной зависимости, были построены шкалы платы за проезд тяжеловесных транспортных средств. В величине платы за проезд предусмотрена полная компенсация наносимого ущерба [26]. По результатам исследований Государственным комитетом Республики Казахстан по ценовой и антимонопольной политике было утверждено "Положение о плате за проезд крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств иностранных государств по

территории Республики Казахстан" [27], действие которого затем было распространено и на транспортные средства, зарегистрированные в Республике Казахстан.

Согласно данному документу, в плату за проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования включается плата за:

- превышение общей фактической массы транспортных средств над допустимой общей массой;
- превышение фактических осевых нагрузок над допустимыми дорожными конструкциями;
- превышение габаритов транспортного средства;
- согласование маршрута, выдачу и оформление разрешения на проезд.

Плата за превышение габаритов транспортных средств взимается в размере 0,15 долл. США за 1 км проезда.

Величина платы за рассмотрение заявлений и выдачу разрешений на проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств определяется по двум тарифам: разовому и на 100 км маршрута. Разовый тариф составляет 22 долл. США. Тариф на 100 км маршрута равен 11 долл. США.

В Республике Беларусь тарифы платы за проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств утверждены постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 25 июня 1993 г. № 421 [18].

Плата за проезд тяжеловесного и крупногабаритного транспортного средства с грузом взимается в зависимости от его общей массы, нагрузок на оси, габаритного размера и расстояния перевозки по формуле

$$П = (Т_{ом} + Т_{ноо} + Т_{исо} + Т_{д} + Т_{в} + Т_{н}) \times Д, \qquad (2)$$

где П – плата за проезд тяжеловесного и крупногабаритного транспортного средства с грузом;

$Т_{ом}$ – тариф за проезд тяжеловесного транспортного средства с грузом в зависимости от превышения общей массы;

$Т_{ноо}$ – сумма тарифов за проезд тяжеловесного транспортного средства с грузом в зависимости от превышения нагрузки на каждую из его одиночных осей;

$Т_{исо}$ – сумма тарифов за проезд тяжеловесного транспортного средства с грузом в зависимости от превышения нагрузки на наиболее нагруженную ось из смежных осей;

$Т_{д}$, $Т_{в}$, $Т_{н}$ – тарифы за проезд крупногабаритного транспортного средства с грузом при превышении соответственно его длины, ширины, высоты;

Д – расстояние перевозки.

На Украине плата за проезд тяжеловесных транспортных средств иностранных государств вводится с 1993 г. почти одновременно с Республикой Беларусь постановлением Кабинета Министров Украины [28].

Величина сбора определяется по формуле

$$З = (Р_{зм} + Р_{нв1} + Р_{нв2} + Р_{нв3}) \times В, \qquad (3)$$

где З – размер сбора за проезд тяжеловесного транспортного средства;

$Р_{зм}$ – размер сбора за проезд транспортного средства с превышением общей массы;

$Р_{нв1\,2,3}$ – размер сбора за проезд транспортных средств, у которых нагрузка на одиночную ось превышает 10 тс, на сдвоенную ось – 16 тс, строенную – 22 тс;

В – расстояние перевозки.

В Российской Федерации в целях компенсации ущерба, наносимого автомобильным транспортом, перевозящим тяжеловесные грузы по автомобильным дорогам, постановлением Правительства Российской Федерации от 26 сентября 1995 г. № 962 "О взимании платы с владельцев или пользователей автомобильного транспорта, перевозящего тяжеловесные грузы, при проезде по автомобильным дорогам общего пользования" [29] с 1 января 1996 г. вводится взимание платы с владельцев или пользователей автомобильного транспорта, перевозящего тяжеловесные грузы по федеральным дорогам. Постановлением Правительства Российской Федерации от 14 октября 1996 г. № 1211 "Об установлении временных ставок платы за провоз тяжеловесных грузов по федеральным автомобильным дорогам и использовании средств, получаемых от взимания этой платы" [30] Министерству транспорта Российской Федерации по согласованию с Министерством финансов Российской Федерации

поручено утвердить временные ставки платы за провоз тяжеловесных грузов по федеральным автомобильным дорогам.

Во исполнение данных постановлений Министерством транспорта Российской Федерации от 30 апреля 1997 г. были утверждены "Положение о порядке компенсации ущерба, наносимого тяжеловесными автотранспортными средствами при проезде по федеральным автомобильным дорогам" [31] и "Временные ставки платы за проезд тяжеловесных транспортных средств по федеральным автомобильным дорогам". Данное положение согласовано с Министерством финансов Российской Федерации и зарегистрировано в Министерстве юстиции Российской Федерации.

С 1 января 1999 г. письмом заместителя Руководителя ФДС России от 29.01.98 № ФДС-22/291 [32] были временно утверждены ставки платы за проезд по автомобильным дорогам транспортных средств, задержанных на пунктах весового контроля, и предназначенные для расчета компенсации ущерба от проезда тяжеловесных транспортных средств при выдаче специальных разрешений непосредственно на стационарном посту весового контроля. Ставка платы за провоз тяжеловесных грузов определяется суммированием платы за превышение предельно допустимой общей массы транспортного средства и платы за превышение предельно допустимой осевой массы каждой оси транспортного средства.

За время, прошедшее с момента принятия документов по настоящий период, дорожные органы Республик Казахстан, Беларусь и Украины периодически пересматривали свои тарифы в сторону послабления под нажимом автоперевозчиков. Так, в Республике Казахстан в 1998 г. к данным тарифам был введен коэффициент 0,4. В Российской Федерации для автоперевозчиков, задержанных на постах весового контроля [32], были приняты тарифы, примерно в четыре раза меньше тарифов по зарегистрированному Министерством юстиции положению [31]. Таким образом, система компенсации ущерба, введенная с целью обеспечения сохранности дорог и недопущения проезда тяжеловесных транспортных средств, на практике постепенно превратилась в "разрешительную за доступную перевозчикам плату".

В связи с этим Министерством транспорта Российской Федерации были приняты "ужесточающие" меры. Так, приказом Государственной службы дорожного хозяйства (Росавтодор) от 05.02.2001 № 21-ДХ [33] проезд по федеральным автомобильным дорогам общего пользования в межрегиональном и местном сообщении транспортных средств, масса которых с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось превышает ограничения согласно приказу [20], может быть разрешен в следующих случаях:

- перевозки неделимых грузов, к которым относятся грузы, которые не могут быть разделены на две или более частей без порчи этих грузов, а также грузы, которые не могут быть разделены на две или более частей без чрезмерных затрат;

- осуществления проезда специализированных транспортных средств (самоходных кранов на пневмоходу, строительной техники, военной самоходной техники).

Условием выдачи разрешения на проезд по федеральным автомобильным дорогам общего пользования в межрегиональном и местном сообщении тяжеловесных транспортных средств является реализация за счет перевозчиков специальных мер в части усиления или обустройства федеральных автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, коммуникаций, пересекающих федеральные автомобильные дороги, а также особой организации движения. Перечень работ (услуг), необходимых для осуществления проезда по федеральным автомобильным дорогам тяжеловесных транспортных средств, определяется в специальных проектах, разработанных на конкурсной основе проектными организациями.

Приказом [33] запрещено взимать платежи за ущерб, наносимый федеральным автомобильным дорогам вследствие проезда по ним транспортных средств, масса которых и (или) нагрузка на ось превышают ограничения.

"Соглашением о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств" [21], учитывая различия в подходах к тарифам, предусмотрено, что стороны могут взимать плату в размерах, установленных национальными нормативными актами. При этом стороны будут стремиться к постоянному сближению этих тарифов.

Анализ представленных положений о плате за проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по различным странам позволяет констатировать следующее.

1. Шкалы платы по всем странам построены в зависимости от превышения осевых нагрузок и полных масс, что правильно.

2. Шкалы платы (либо штрафы) построены до различных величин превышения осевых нагрузок. Так, в Германии штраф предусмотрен только до величины превышения, равной 30%. В случаях превышения более 30% рекомендована разгрузка.

В Иране грузы в случаях превышения весовых параметров перегружают на другие транспортные средства. В Республике Казахстан шкалы платы построены до превышения, равного 2,0. В Республике Беларусь и на Украине верхний предел превышения не ограничен. В России по Положению [31] он равен 60 %; согласно письму ФДС России [32] – 45 %. При больших превышениях рекомендуется либо разгрузка транспортных средств, либо их пропуск по индивидуальному проекту после усиления дорог и искусственных сооружений. Приказом Росавтодора [33] взимание платежей запрещается. Проезд тяжеловесных транспортных средств разрешается только после реализации за счет средств перевозчика мероприятий по усилению или обустройству дорог.

Вместе с тем, учитывая, что в России на значительной протяженности дорожные одежды непрочные, допустимая величина превышения осевых нагрузок, на которую должны быть разработаны шкалы платы, по мнению автора обзора, составляет около 30-50 % в зависимости от типа дорожных одежд. И эта величина платы должна компенсировать наносимый ущерб, а не исходить из возможностей автоперевозчиков. В противном случае, из-за повсеместно низкой несущей способности дорожных одежд решение о пропуске тяжеловесных грузов только после проведения мероприятий по усилению дорожной одежды делает пропуск данных грузов невозможным как с точки зрения оплаты устройства слоев усиления, так и сроков (финансирование усиления дорог и мостов дорогостоящее мероприятие и осуществить его должен конкретный грузоперевозчик, а пользоваться впоследствии будут все остальные; составление же проекта и проведение работ по

усилению процесс достаточно длительный). В результате на практике тяжеловесные транспортные средства по дорогам будут пропускаться, но уже без компенсации ущерба.

3. Шкалы платы за превышение осевых нагрузок в Республике Казахстан [27], Республике Беларусь [18], России [31, 32] позволяют рассчитать компенсацию за ущерб для дорожных одежд с различной несущей способностью. Шкала платы по украинскому документу [28] предусматривает взимание платы за превышение нагрузки на ось для конструкций, рассчитанных под нагрузку 10 тс на ось.

4. Тарифы платы за превышение осевых нагрузок за проезд одной оси по 1 км приведены в сопоставимый вид и даны в табл. 12.

Таблица 12

| Процент повышения нагрузок на ось | Тарифы платы за превышение осевых нагрузок за проезд одной оси по 1 км, долл. США | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Республика Казахстан [26] | Республика Беларусь [18] | Украина [28] | Россия [31] | Россия [32] |
| 10 | 0,12 | 0,50 | 0,17 | 0,15 | 0,0517 |
| 20 | 0.18 | 0,50 | 0,49 | 0,21 | 0,0775 |
| 30 | 0,25 | 1,00 | 1,07 | 0,43 | 0,1335 |
| 40 | 0,35 | 1,50 | 2,10 | 0,57 | 0,2068 |
| 50 | 0,48 | 2,00 | 2,97 | 0,74 | Более 45% не допускается |
| 60 | 0,64 | 2,00 | 4,08 | 0,92 | |
| 70 | 0,85 | 2,00 | Более 60% 0,55 за каждые 0,5 т | Более 60% по отдельному расчету | |
| 80 | 1,08 | 2,00 | | | |
| 90 | 1,38 | 2,00 | | | |
| 100 | 1,73 | 2,00 | | | |

По всем представленным странам тарифы платы с увеличением осевых нагрузок растут по степенной функции, близкой к

показателю 4 за исключением Украины, где тарифы платы растут в большей степени. Максимальные тарифы на Украине [28] и минимальные по российскому документу [32], когда плата взимается непосредственно на пункте весового контроля.

Наиболее близки друг к другу казахстанские [27] и российские тарифы [31].

5. Тарифы платы за превышение общей массы приведены в сопоставимый вид и даны в табл. 13.

Анализ шкал платы по странам за превышение общей массы показывает, что так же, как и для осевых нагрузок, данные шкалы платы построены до различных величин превышения общих масс. В документах Республики Беларусь [18] и Украины [28] они не ограничены, что неправильно. Из раздела 5 обзорной информации следует, что максимальная полная масса транспортных средств, пропускаемых в режиме одиночной нагрузки, составляет 80 т. Транспортные средства с полной массой, превышающей данную, должны пропускаться по индивидуальному проекту. Данный момент учтен в документах Республики Казахстан [27] и России [31].

Величины тарифов за превышение полных масс до 10 т различаются по документам в 10 раз, до 25 т – в 4 раза и более 25 т – в 3 раза. Близки друг к другу величины платы по казахстанскому документу [27] и российскому [31].

6. Во всех рассмотренных документах не оговорено, против каких ограничений берется превышение: по нормативному ограничению на транспортное средство или по ограничению, указанному на дорожном знаке перед мостом.

Проезд транспортных средств с габаритами, превышающими нормативные, вызывает снижение скоростей движения по дорогам. На мостах при ширине транспортного средства более допустимой движение осуществляется с остановкой встречного потока движения. Встречный и движущийся вслед за крупногабаритным транспортным средством поток автомобилей вынужден заезжать на обочины, движение по которым правилами пользования автомобильными дорогами запрещено, так как требуется проводить дополнительный ремонт обочин, не рассчитанных на движение транспортных средств. На оформление проезда по автомобильным дорогам необходимы также дополнительные затраты.

Таблица 13

| Превышение общей массы, т | Тарифы платы за превышение общей массы, долл. США за 1 т-км | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Республика Казахстан [27] | Республика Беларусь [18] | Украина [28] | Россия [31] | Россия [32] |
| до 5 | 0,02 | 0,15 | 0,21 | 0,04 | 0,0121 |
| 6-10 | 0,03 | 0,30 | 0,24 | 0,07 | 0,0125 |
| 11-15 | 0,09 | 0,45 | 0,26 | 0,10 | 0,0138 |
| 16-20 | 0,10 | 0,45 | 0,31 | 0,14 | - |
| 21-25 | 0,15 | 0,59 | 0,43 | 0,19 | - |
| 26-30 | 0,23 | 0,59 | 0,60 | 0,24 | - |
| 31-35 | 0,33 | 0,89 | 0,76 | 0,30 | - |
| 36-40 | 0,46 | 0,89 | 1,00 | 0,38 | - |
| 41-45 | 0,63 | 1,78 | 1,34 | 0,47 | - |
| 46-50 | 0,85 | 1,78 | 1,76 | 0,57 | - |
| 51-55 | - | 1,78 | 2,19 | Свыше 50 т по отдельному расчету | - |
| 56-60 | - | 1,78 | 2,67 | | - |
| 61-65 | - | 1,78 | 3,34 | | - |
| Более 65 | - | 1,78 | За каждую тонну 1,19 | | - |

В Республиках Казахстан, Беларусь и на Украине предусмотрено взимание платы за проезд негабаритных транспортных средств. В России предусмотрена лишь компенсация ущерба от проезда тяжеловесных транспортных средств за превышение допустимых весовых нагрузок. Учитывая низкий уровень эксплуатационного состояния автомобильных дорог, значительный недоремонт дорог из-за нехватки денежных средств, а также наносимый ущерб и дополнительные затраты, данный сбор в виде денежной компенсации за проезд негабаритных транспортных средств рекомендуется вводить.

Применяемые на Украине, в Республиках Беларусь, Казахстан и рекомендованные Росдорнии [34] тарифы платы за пропуск транспортных средств даны в табл. 14.

Выполненное в табл. 14 сопоставление тарифов платы за проезд крупногабаритных транспортных средств, применяемых в странах СНГ, позволяет сделать следующие выводы.

Наиболее дифференцированы тарифы платы на Украине. Для параметра "ширина" применено 6 интервалов платы; для параметра "высота" – 4; для параметра "длина" – 3. В Республике Беларусь для параметра "ширина" и "высота" применено 3 интервала; для параметра "длина" – интервал – это каждый метр длины, величина платы за который постоянна.

Наиболее простой механизм платы за превышение габаритов в Республике Казахстан – это единый тариф за превышение вне зависимости от величины любого параметра либо нескольких параметров.

Тарифы платы за превышение ширины, высоты и длины варьируют в рассмотренных документах достаточно широко – до 10 раз. Для отечественных транспортных средств в Республике Беларусь тариф платы в 4 раза меньше, чем для иностранных. Тарифы, рекомендуемые письмом ФДД Министерства транспорта Российской Федерации [34] для территориальных дорог, совпадают с тарифами платы для транспортных средств иностранных государств в Республике Беларусь.

Таблица 14

| Параметры транспортного средства, м | Тариф за 1 км пробега транспортных средств, долл. США | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Украина [28] | Республика Беларусь [18] | | Республика Казахстан [27] | Россия [31] |
| | для иностранных государств | для иностранных государств | для Республики | для Республики и иностранных государств | для территориальных дорог |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Ширина: | | | | | |
| от2,5 до 3,0 | 0,016 | 0,05 | 0,012 | 0,15 | 0,054 |
| от 3,0 до 3,5 | 0,016 | 0,05 | 0,012 | 0,15 | 0,078 |
| от 3,5 до 3,75 | 0,02 | 0,07 | 0,018 | 0,15 | 0,078 |
| от 3,75 до 4,0 | 0,02 | 0,20 | 0,05 | 0,15 | 0,22 |
| от 4,0 до 4,5 | 0,036 | 0,20 | 0,05 | 0,15 | 0,22 |
| от 4,5 до 5,0 | 0,06 | 0,20 | 0,05 | 0,15 | 0,22 |
| от 5,0 до 6,0 | 0,13 | 0,20 | 0,05 | 0,15 | 0,22 |
| свыше 6,0 | 0,21 | 0,20 | 0,05 | 0,15 | 0,22 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| Длина: | | | | | |
| от 20,0 до 30,0 (с одним прицепом или без прицепа) | 0,026 | 0,20 | 0,05 | 0,15 | 0,195 |
| от 24,0 до 30,0 (с двумя и более прицепами) | 0,026 | 0,28 | 0,07 | 0,15 | 0,27 |
| от 30,0 до 35,0 (с одним и более прицепами) | 0,052 | 0,50 | 0,125 | 0,15 | 0,49 |
| сверх 35,0 (с одним и более прицепами) | 0,10 | 0,60 | 0,15 | 0,15 | 0,59 |
| Высота: | | | | | |
| от 4,0 до 4,5 | 0,016 | 0,05 | 0,012 | 0,15 | 0,047 |
| от 4,5 до 5 | 0,02 | 0,07 | 0,018 | 0,15 | 0,069 |
| от 5,0 до 5,5 | 0,036 | 0,15 | 0,037 | 0,15 | 0,147 |
| сверх 5,5 | 0,078 | 0,15 | 0,037 | 0,15 | 0,147 |

Установленные технико-экономическим обоснованием [35] порядок и ставки платы за пропуск транспортных средств с габаритами, превышающими допустимые, рекомендуются следующие:

| Параметры транспортного средства | Ставки платы за 100 км расстояния, единиц минимальной заработной платы |
|---|---|
| Ширина: | |
| свыше 2,5 м до 3 м включительно | 0,557 |
| свыше 3 м до 3,5 м включительно | 1,032 |
| свыше 3,5 м | 1,327 |
| Превышение высоты | 0,281 |
| Превышение длины | 0,281 |

Плата берется за параметр с наибольшей величиной компенсации. Величина платы за превышение габаритов (Пгаб) определяется по формуле

$$Пгаб = C \times З \times L : 100, \qquad (4)$$

где С – ставки платы;

З – размер минимальной заработной платы;

L – протяженность маршрута.

***Полезн. модель 18715 РФ, МПК[7] E 01 C 1/00, E 01 D 1/00, 21/00. Установка для сооружения скоростной автомобильной дороги и скоростная автомобильная дорога / А.А. Корнацкий. - № 2001109287/20; Заявл. 10.04.2001; Опубл. 10.07.2001, Бюл. № 19***

## *Извлечение*

Установка для сооружения скоростной автомобильной дороги, выполненная в виде передвижного, предпочтительно самоходного, с кабиной управления, тоннеля, обеспечивающего пропуск внутри него автомобильного транспорта и образованного располагаемым по продольной оси дороги или параллельно ей порталом, имеющим верхнюю несущую рабочую поверхность, боковые ограждающие поверхности и колесные и/или гусеничные опоры, смонтированные

в нижней части механизма изменения высоты верхней несущей рабочей поверхности, выполненного, предпочтительно, в виде пар гидроцилиндров, а верхняя несущая рабочая поверхность выполнена с возможностью монтажа над ней пролетного строения скоростной автомобильной дороги, а также с возможностью размещения, передвижения и развертывания в рабочем положении на ней технологического, предпочтительно самоходного, оборудования для сооружения или монтажа опор и пролетного строения скоростной автомобильной дороги.

***01.09-03А.74. Надлежащая эксплуатация системы платных автомобильных дорог. Арита Кодзи (Kensetsusho Doro kyoku, Япония). Doro=Road. 2000, №717, С. 37-40, 5 ил. Яп.***

Рассмотрена ситуация с арендой дорог четырьмя корпорациями (Японской дорожной корпорацией, Токийской корпорацией скоростных дорог, Корпорацией скоростной дороги Осака – Кобэ, Корпорацией соединительного моста Хонсю – Сикоку), изложена точка зрения на официальное поощрение. Определяется курс в 2001 г. на сделку в данной области. Рассматриваются вопросы надежного содержания в исправности сети автомагистралей благодаря рационализации нагрузки предприятий платных дорог, а именно:

1. Способ содержания в исправности государственных скоростных автомобильных дорог.

2. Расширение официальной материальной помощи для соединительной дороги Хонсю – Сикоку.

3. Быстрейшее техническое обслуживание кольцевых дорог в пределах крупных городов.

Также рассмотрены вопросы улучшения обслуживания пользователей, а именно:

1. Расширение услуг системы автоматизированного взимания платы за проезд по дороге без остановки автомобилей.

2. Разнообразная политика оплаты.

3. Расширение услуг учреждений отдыха.

***01.09-03А. 107. Открытие в Токио пробной эксплуатации системы автоматизированного взимания платы за проезд по дороге без остановки автомобиля. (К. К. Nippon Denshi Kikai Kogyokai ETC Shasaiki Fukyu Sokushinbukai, Япония). Denshi=Electronics. 2000. 40, № 7, С. 22-23, 3 ил. Яп.***

Сообщается об открытии в пределах Токио пробной эксплуатации системы автоматизированного взимания платы за проезд по дороге без остановки автомобилей с 54 пунктами безналичного расчета. Пункты расчета по плате за проезд открыты на плавучем острове по дороге Аквалайн под водой Токийской бухты (пункт открыт 24.04.2000 г.), на Токийской скоростной автодороге и в др. местах. В пунктах расчета, между установленной со стороны дороги антенной и установленной на автомобиле аппаратурой посылается сообщение, благодаря чему без остановки автомобиля производится безналичный расчет по плате за проезд, по типу снятия банковского счета по кредитной карточке. Кроме того, в рамках саммита на Кюсю – Окинаве проведена демонстрация системы. Планы внедрения данной системы на дорогах Японии следующие: в 2000 г. – 530 пунктов расчета по плате за проезд, в 2002 г. – ок. 600 пунктов расчета.

***01.09-03А.106. Предпринимательство в сфере платных дорог. Кондо Хидэаки, Баба Наотоси (Kensetsusho Dorokyoku, Япония). Doro=Road. 2000, № 710, С. 53-55, 2 ил., табл. 3. Яп.***

Излагаются обстоятельства дела в сфере платных дорог (в настоящее время, 7 управляющих корпораций); источники дохода платных дорог. При рассмотрении действительного положения в сфере платных дорог приводятся сведения по ходу использования платных дорог, по доле предприятий платных дорог среди дорожных предприятий, а также по перспективам для предприятий платных дорог. Курс в будущем основывается на следующем: содержание в исправности скоростных автомобильных государственных дорог; содержание в исправности кольцевых дорог в пределах крупных городов; расширение службы автоматизированной системы взимания платы за проезд по дороге без остановки автомобиля.

***01.09-03А.30. Роль и задачи системы платных дорог в дорожной сети крупных городов Японии. Арита Кодзи (Kensetsusho Dorokyoku, Япония). Doro=Road. 2000, № 711, С. 22-25. Яп.***

На основе анализа дорог в крупных городах Японии, в т. ч. Токийской скоростной дороги, Скоростной дороги Осака –Кобэ, Нагойской скоростной дороги и др. излагаются роль и задачи системы платных дорог. Рассматривается введение сети автомагистралей в городских центрах (обстановка введения скоростной дороги в Токио, введение новой системы платных дорог «Токийская скоростная дорога», основание нового субъекта предпринимательства «Токийская корпорация скоростной дороги», введение подобного варианта в районе Осака – Кобэ, введение в Нагоя определенного варианта городской скоростной автодороги). Отмечаются особенности сооружения автомагистралей в центрах городов. Рассматриваются результаты благодаря существованию системы платных дорог. Задачи сети автомагистралей в центрах городов охватывают следующее: 1. Обеспечение сети кольцевых дорог; 2. Восстановление кольцевой линии в центре города Токио; 3. Соответствие вопросам окружающей среды; 4. Истинная суть затратной нагрузки.

***01.09-03А.108. Система автоматизированного взимания платы за проезд по дороге без остановки автомобиля в ожидании открытия серьезной эксплуатации. Когурэ Фукаси (Kensetsusho Dorokyoku Yuryodoroka, Япония). Doro=Road. 2000, № 709, С. 29-32, 7 ил. Яп.***

Объясняется структура системы автоматизированного взимания платы за проезд по дороге без остановки автомобилей. В установленную на автомобиле аппаратуру вставляется карточка с ИС, и через установленную на пункте взимания платы со стороны дороги антенну производится прием информации по автовладельцу, включая номер его кредитной карточки в банке, автоматически производится расчет платы за проезд, и позже эта плата взимается с банка, выдавшего эту кредитную карточку. Обсуждаются особые достоинства внедрения данной системы в Японии и ее возможности в перспективе. Предусматривается высокий уровень обеспечения защищенности при передаче информации по оплате. Рассматривается существующее состояние по поддержанию в исправном

состоянии составных элементов системы автоматизированного взимания платы за проезд. В 2000 г. предполагается внедрить по всей Японии до 580 пунктов взимания платы.

***02.02-71.50 П. Система сбора платы за проезд и определение буксируемого средства. Toll collecting system and method including determination of a towed vehicle: Пат. 6166659 США, МПК[7] G 08 G 1/065. К. К. Toshiba, Kusano Atsushi. № 09/518725; Заявл. 03.03.2000; Опубл. 26.12.2000; Приор. 03.03.1999, № 11-055550 (Япония); НПК 340/928. Англ.***

Запатентована конструкция системы сбора платы за проезд на автомобильной дороге, которая включает первый детектор и второй детектор, которые последовательно связаны в направлении движения проходящего автомобиля на полосе для сбора платы за проезд и обнаружения проходов первого и второго автомобилей; придорожную антенну и антенный контроллер для обеспечения радиосвязи между детектором и первым проходящим автомобилем на полосе и между детектором и вторым автомобилем и получения информации по определению номера на знаке автомобиля; камеру для снятия снимков номерных знаков каждого автомобиля на полосе, и процессор изображений. Ил. 6.

***02.04-71.57 П. Способ и устройство для автоматического взимания платы за проезд. Verfahren zur automatischen Gebührenerhebung und Vorrichtung hierzu: Заявка 19935277 Германия, МПК[7] G 07 B 15/00. Robert Bosch GmbH, Maisch Wolfgang, Enge Reinhard, Hertle Jochen. № 19935277.1; Заявл. 27.07.1999; Опубл. 15.02.2001. Нем.***

Предложены способ и устройство, которые предназначены для автоматического взимания платы за проезд на дорогах или магистралях и основаны на том, что установленное в транспортном средстве устройство регистрирует его положение в пространстве. Это устройство взаимодействует с расположенными на обочине дороги знаками с целью определить и взимать плату за проезд. При соответствии данных о положении транспортного средства с заданной сетью дорог, на которых взимается плата за проезд, взимание платы осуществляется путем бортовой дальней электронной связи. Ил. 2.

***02.04-03А.107. Частное финансирование строительства автомагистрали А-8 с двумя тоннелями. А 8-Ausbau privat? Auto, Mot. und Sport. 2001. № 24, С. 190, 2 ил. Нем.***

В земле Баден-Вюртемберг планируется сооружение участка длиной 8 км автомагистрали А-8 с двумя тоннелями при частном финансировании работ. Проект рассчитан на сокращение пути на 3,5 км с компенсацией за счет оплат проезда по участку. При стоимости строительства порядка 600-700 млн. марок ожидается ежегодная сумма в 86 млн. марок этих оплат с учетом на уровень 2007 г. интенсивности движения до 70 тыс. автомобилей при 20% грузовых. Отмечено, что новая 6-полосная дорога будет иметь продольный уклон только 3,5% вместо 6% уклона на объездном варианте трассы. Считается, что движение по новому участку начнется уже в 2008 г.

***01.09-03А.109. Экономические преимущества пользователей дорог в результате сбора пошлины на борьбу с заторами. Which consumers benefit from congestion tolls? Glazer Amihai, Niskanen Esko. J. Transp. Econ. and Policy. 2000. 34, № 1, С. 43-53, Табл. 2. Библ. 9. Англ.***

Сопоставляется движение пользователей в двухрежимных потоках автомобилей, когда на такой дороге существует тенденция образования заторов. При этом рассматривается какой из режимов выберет пользователь дороги, предпочитая высокую или низкую скорости движения, если будет взиматься пошлина, связанная с борьбой с заторами. Полагают, что пошлина при низком режиме движения вызовет непременный наплыв участников движения на дорогу с режимом высокой скорости движения. При этом пошлина на дороге с низкой скоростью движения при безвозвратном доходе для пользователя неизбежно приведет к уменьшению благосостояния всех пользователей. Пошлина, вводимая на дорогах с высоким скоростным режимом, может вызвать увеличение общего излишка для пользователя.

## ВЕДОМСТВЕННЫЕ ДОКУМЕНТЫ ПО ВОПРОСУ О ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ

1. «О мерах по обеспечению создания системы платных автомобильных дорог в Российской Федерации», приказ ФДС России от 16.04.1998 г. № 78.

2. «О мерах по обеспечению выполнения Указа Президента Российской Федерации от 27 июня 1998 г. № 728 «О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации», приказ ФДС России от 09.07.98 г. № 136.

3.«О дополнительных мерах по обеспечению дорожной реформы», приказ ФДС России от 06.08.98 № 203.

4. «О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 27.08.99 № 973 «Об утверждении Временных правил организации эксплуатации на платной основе Федеральных автомобильных дорог и дорожных объектов и Временных правил определения стоимости проезда по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам и использования взимаемых за проезд средств», приказ Росавтодора от 01.10.99 г. № 101.

5. «Об утверждении Перечня органов государственной власти и организаций, транспортные средства оперативных служб которых освобождаются от платы за проезд по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам», приказ Росавтодора от 03.05.2000 г. № 179.

6. Руководство по размещению и строительству пунктов взимания платы за проезд на платных автомобильных дорогах (дорожных объектах), утв. ФДС России по согласованию с ГИБДД МВД России 12.07.99 г.

Подписано в печать 03.06.2002. Формат бумаги 60х84 1/16.
Уч.-изд.л.5,3. Печ.л. 6,0. Тираж 150. Изд. № 301.
Ризография № 133

gost.e-ecolog.ru

***ГП «Информавтодор»:***
***129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, стр. 1.***
***Тел. (095) 747-9100, 747-9181, тел./факс: 747-9113***
***e-mail:*** gost.e-ecolog.ru