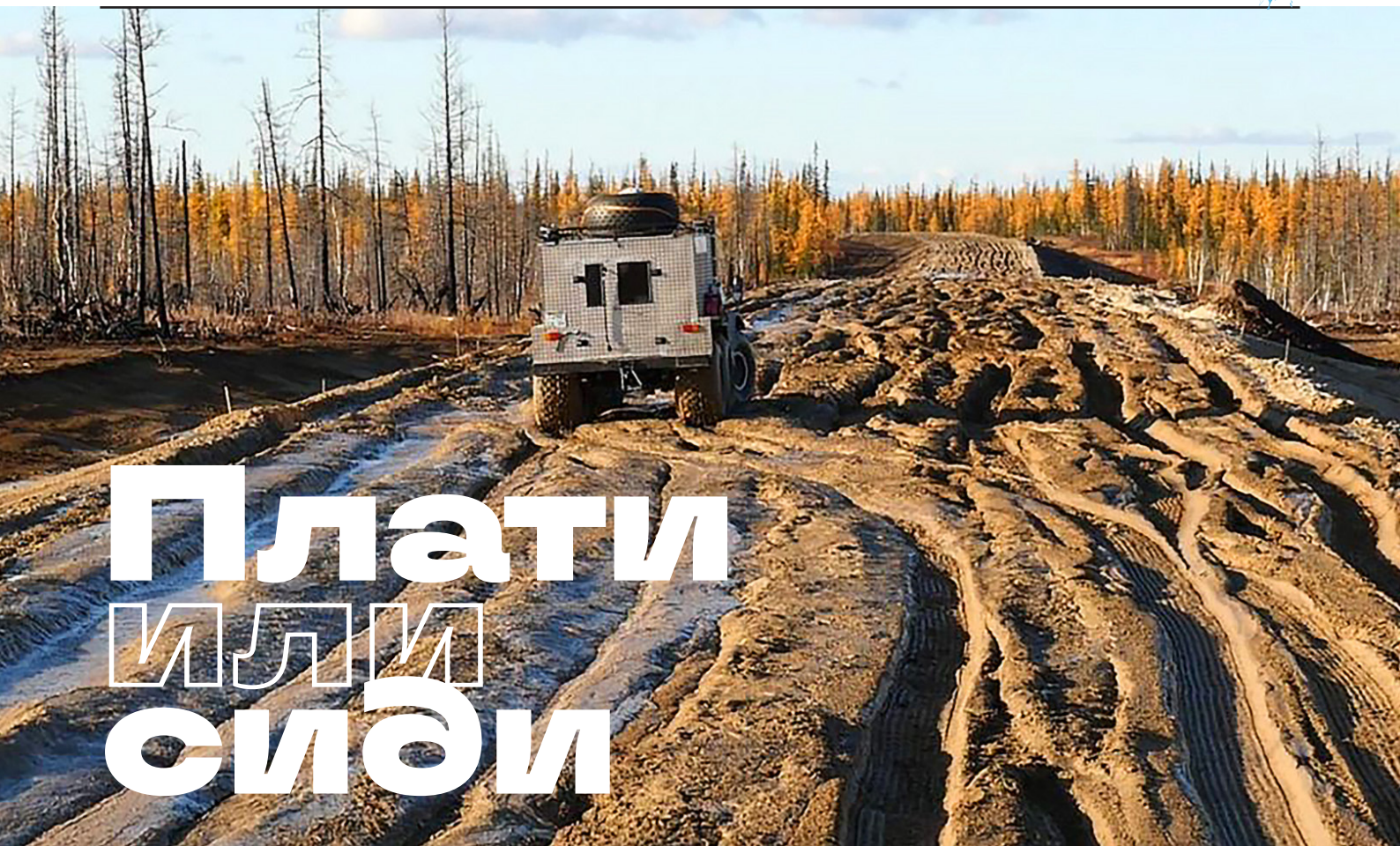




Предложено отказаться от обязательного бесплатного дублера при строительстве платных автотрасс на Дальнем Востоке. Обсуждение инициативы поможет выработать разумные принципы создания инфраструктуры для разных территорий огромной страны

Александра Селюкова

В апреле Ассоциация инфраструктурных инвесторов и кредиторов (АИИК) выступила с предложением разрешить строительство платных автодорог на Дальнем Востоке без обязательного бесплатного дублера. Соответствующее письмо было направлено вице-премьеру **Юрию Трутневу**. Речь идет о смягчении требования действующего законодательства, согласно которому у каждой коммерческой трассы должна быть бесплатная альтернатива.

По данным Федерального дорожного агентства, около 1200 населенных пунктов в ДФО не имеют круглогодичной связи с автодорожной сетью региона. В условиях высокой

стоимости строительства, сложной логистики и низкой плотности населения действующая модель — с обязательным дублером — зачастую не позволяет проектам выйти на окупаемость.

Подобные идеи не новы: в 2019 году для районов Крайнего Севера были сделаны аналогичные послабления, уже позволившие реализовать ряд инфраструктурных проектов.

Инициатива АИИК вызвала неоднозначную реакцию. Представитель Министерства транспорта РФ **Николай Шестаков** констатировал, что предложение противоречит закону. Юрий Трутнев также назвал необходимость прокладки альтернативного маршрута «обоснованной и защищающей права граждан».

Раскритиковали решение и на местном уровне. Исполняющий обязанности министра транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края **Вячеслав Карманов** заявил: «Требование законодательства о возможности создания платных автодорог исключительно при наличии бесплатной альтернативы — это не формальность, а гарантия защиты прав граждан. Любые инициативы, предлагающие снять этот барьер даже в условиях сложного климата Дальнего Востока, не должны реализовываться за счет снижения доступности инфраструктуры для населения. Инвестиции важны, но люди важнее».

Так как же быть? Разрешать или не разрешать строительство платных дорог в медвежьих углах страны — там, где нет никаких?

Переписать нормы

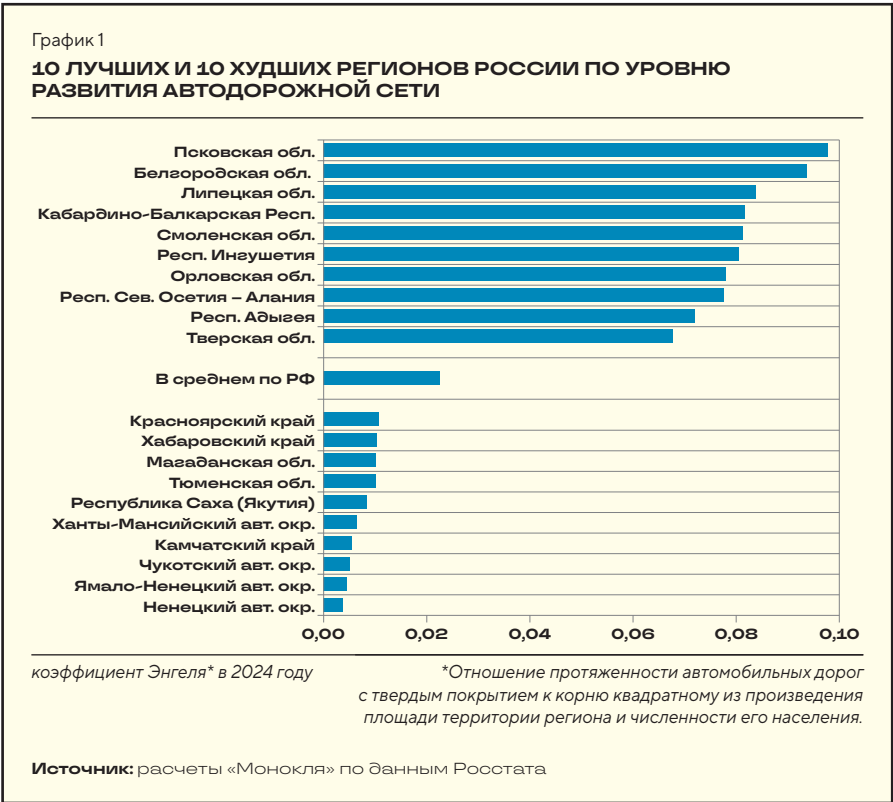
Сегодня Дальневосточный федеральный округ имеет наименее развитую дорожную сеть. Плотность автодорог здесь минимальная — всего 13 км дорог на 1000 кв. км территории

против средних по России 66 км и 37 в соседнем Сибирском федеральном округе.

По данным Росавтодора, по состоянию на 2024 год около 1200 поселков в регионе не имели связи с общей дорожной сетью, при этом только 422 из них могли похвастаться наличием альтернативы – железной дороги, аэропорта или пристани.

В письме АИИК речь идет прежде всего о проектах, реализуемых в рамках концессий, когда инвестор строит дорогу за счет собственных или привлеченных средств и в дальнейшем получает право на возврат вложенных денег за счет эксплуатации объекта.

«Прежде всего речь идет о территориях, где дорог нет либо они существуют лишь номинально. Там, где дороги худо-бедно проложены, не обязательно делать реконструкцию – достаточно капремонта, обновления их дорожных одежд. Это стоит относительно недорого и по силам муниципальным и региональным бюджетам. Такие дороги останутся бесплатными, – объясняет “Моноклю” инициативу своей организации Мария Ярмальчук, генеральный директор АИИК. – По правилам создания и реконструкции автодорог на Крайнем Севере, которые мы предлагаем распространить и на Дальний



Восток, плата не взимается с легковых машин и мототранспорта. То есть обычный автолюбитель сможет доехать до населенного пункта, куда раньше можно было только долететь вертолетом или доехать на вездеходе по зимнику. И не заплатит никаких

сборов. Да, планируется, что грузовики заплатят. Однако даже с учетом таких сборов доставка грузов в города и деревни будет стоить дешевле, чем вертолетом или вездеходом».

Сторонники идеи ссылаются на экономические ограничения ны-

СВЫШЕ 2,3 МЛН ЧЕЛОВЕК ЖИВУТ В РОССИИ В НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ БЕЗ КРУГЛОГОДИЧНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ (ПО СОСТОЯНИЮ НА 1 ЯНВАРЯ 2024 ГОДА, ТЫС. ЧЕЛ.)			
	ЧИСЛО ЖИТЕЛЕЙ В ПУНКТАХ БЕЗ ДОРОЖНОЙ СВЯЗИ		
		НО С АЛЬТЕРНАТИВНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА	И БЕЗ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	2344,7	390,7	1954,0
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ	551,5	4,5	547,0
ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ	446,0	10,1	435,9
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ	401,1	155,9	245,2
СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ	364,8	70,8	294,0
СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ	266,2	59,3	206,9
УРАЛЬСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ	180,2	88,5	91,8
ЮЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ	80,8	1,7	79,1
СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ	54,1	0,0	54,1
ИСТОЧНИК: РАСЧЕТЫ «МОНОКЛЯ» ПО ДАННЫМ РОСАВТОДОРА И РОССТАТА			

нешней системы. «Там, где уже есть бесплатная дорога, прокладывать параллельно платную не имеет смысла: трафика и, как следствие, выручки на ней не хватит, чтобы окупить затраты. А в тех местах, где дороги в принципе нет, законодательство требует строить сразу две: платную, а параллельно ей бесплатную. По итогу не будет ни одной. Предложенная инициатива помогла бы значительно улучшить транспортную доступность удаленных территорий Дальнего Востока», — полагает **Петр Лавриненко**, директор по инфраструктурным финансам Центра экономики инфраструктуры (ЦЭИ).

Часть специалистов указывает, что применять такую логику ко всему ДФО было бы ошибкой: огромный округ слишком неоднороден по плотности населения и уровню инфраструктурного развития территории. Основатель проекта N.Trans Lab **Мария Никитина** подчеркивает: «Не все проекты в регионе одинаковы: участки вблизи крупных городов — Владивостока, Хабаровска, Якутска — могут иметь достаточный трафик для окупаемости платных дорог даже с бесплатным дублером. Поэтому вместо полного снятия требования дублирования платных дорог бесплатными стоило бы выработать

дифференцированный подход: оценить окупаемость каждого проекта с возможностью исключения при подтверждении экономической нецелесообразности дублера. Но, например, в южной части ДФО, где дорожная сеть уже развита, требование строительства бесплатного дублера должно сохраняться».

С другой стороны, проблема транспортной изоляции не ограничивается Дальним Востоком. Схожие условия — низкая плотность дорог, сложная логистика и отсутствие круглогодичных маршрутов — характерны для многих районов Коми, Карелии, Калмыкии, Тывы, Иркутской области и ряда других регионов, разбросанных по разным федеральным округам. Поэтому привязку к конкретному макрорегиону целесо-

образно было бы заменить на попутный подход.

Параллельные прямые

Модель строительства платных автомобильных дорог закреплена в федеральном законе «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности» от 2007 года, согласно которому каждая подобная трасса обязана иметь альтернативный бесплатный маршрут. Например, так работают обычная М7 и дублирующая ее коммерческая М12, которая на 30 км короче и отличается принципиально другим качеством покрытия, за счет чего добраться на машине из Москвы до Казани можно за 8 часов вместо 11–12. Или старая М10 и современная М11, путь по которой из столицы в Санкт-Петербург займет 6–7 часов вместо 10. Подобный «парный» принцип долгое время рассматривался как пример баланса между коммерциализацией инфраструктуры и гарантией общей транспортной доступности.

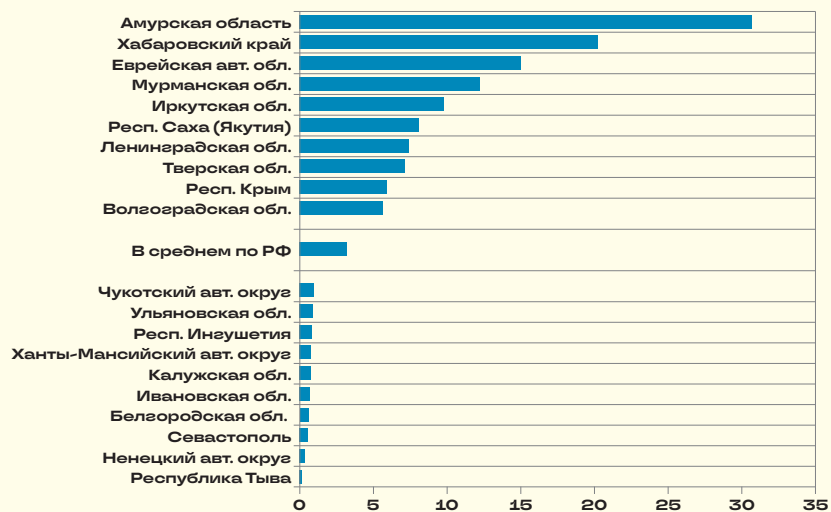
Впервые от установленных правил отошли в 2019 году, допустив точечные исключения в районах Крайнего Севера, где плотность населения очень низкая, а строительство в тяжелых климатических условиях обходится весьма дорого. «Был сооружен мост через реку Пур в Ямало-Ненецком округе, причем вообще без привлечения бюджетных средств. Аналогичным образом прокладывается трасса до перспективного горнолыжного комплекса “Рай-Из” в том же регионе», — рассказывает **Павел Степанов**, руководитель направления автомобильного транспорта ЦЭИ.

Пуровский мост стал первым проектом, реализованным в рамках новой модели. Концессионное соглашение было заключено в 2018 году между правительством Ямало-Ненецкого АО и компанией «Мостострой-11», которая принимала участие в создании моста «Красный дракон» (необычный по конструкции автомобильный мост через Иртыш в Ханты-Мансийске), объектов для Олимпиады в Сочи и Крымского моста. Строительство и последующая эксплуатация объекта финансировались за счет внебюджетных средств. Первоначальная стоимость проекта оценивалась в 6,9 млрд рублей,

Если дублера нет, по закону требуется строить две дороги — платную и бесплатную. В итоге не будет ни одной

График 2

10 ЛУЧШИХ И 10 ХУДШИХ РЕГИОНОВ РОССИИ ПО УРОВНЮ ИНВЕСТИЦИЙ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ



отношение инвестиций в вид деятельности «транспортировка и хранение» к ВПП в 2024 году, %

Источник: расчеты «Монокля» по данным Росстата

однако к моменту открытия моста в 2020 году инвестиции превысили 10 млрд. Именно решение о возведении Пуровского моста привело к принятию в феврале 2019 года поправок в законодательство, позволяющих строить дороги в районах Крайнего Севера без обязательного бесплатного дублера.

Так как на правом берегу реки Пур расположены предприятия ТЭК, большая часть трафика там приходится на коммерческий транспорт, а маршруты планировались с учетом промышленной инфраструктуры: требовалось связать порты, месторождения и производства. Поэтому ответственным за окупаемость проекта оказался бизнес: были введены дифференцированные тарифы для грузовиков — в зависимости от категории и массы транспортного средства они варьируются от 850 до 200 тыс. рублей за проезд в одну сторону. Легковые авто и общественный транспорт пересекают мост бесплатно — это было принципиальным условием для реализации проекта. Более того, работы в границах населенного пункта были запрещены,

инвестору пришлось прокладывать магистраль за пределами жилой застройки.

Интересно, что даже высокие тарифы для грузоперевозчиков оказались экономически оправданными: ранее доставка осуществлялась через понтонную переправу, по сезонным зимникам или на вертолете, что обходилось дороже и напрямую зависело от погодных условий. «Компромисс по проекту моста через Пур предполагал, что основная нагрузка приходилась на грузовой трафик и корпоративных пользователей, а не на жителей. Именно поэтому решение прошло относительно спокойно. Но к инвестиционному прорыву

оно не привело. А значит, вопрос не сводится только к норме о дублере, а лежит глубже — в экономике самих проектов», — подчеркивает **Ольга Корона**, партнер практики «Инжиниринг» компании Strategy Partners.

По словам Марии Никитиной, действующая модель уже допускает достаточно гибкий подход в части тарифообразования. В частности, могут использоваться дифференцированные платежи по категориям транспорта, сезонное ценообразование, динамические тарифы в зависимости от степени загрузки маршрута, а также льготы для местных жителей и социально значимых перевозок. ■

Проблема транспортной изоляции не ограничивается одним Дальним Востоком

Проезд по автомобильному мосту через реку Пур в районе пгт Уренгой в ЯНАО платный только для грузового транспорта

