



Иван ВИСЛОВ/krmedia.ru

СПРАВКА «СВ»

Трасса М-1 «Беларусь» - часть Европейского второго транспортного коридора. Она идет от Москвы до границы с Беларусью. На территории РФ проходит по Московской и Смоленской областям. Протяженность автомагистрали - 450 километров.

А КАК У СОСЕДЕЙ?

организация системы оплаты, альтернативные маршруты и другие, - заявили в «Автодоре». По предварительным расчетам, стоимость проезда по двум платным участкам (учитывая обход Одинцово) составит для легковушек около четырехсот рублей.

БЕЛОРУССКИЙ ОПЫТ

При проектировании новой трассы активно использовали белорусский опыт. Автомагистраль от границы России и Беларуси до Минска в отличном состоянии. Да и

стоимость проезда невелика. Плюс есть нововведения, которые в российских реалиях пока не применялись.

В частности, строительство экодучок. В Смоленской области время от времени происходят ДТП с участием диких животных, перебегающих дорогу. Чтобы сохранить популяцию и водителей обезопасить, здесь построят несколько больших мостов над трассой. На них будет расти трава и деревья.

Установят эти чудосооружения именно в тех местах, где проходят пути мигра-

ции крупных животных.

И наконец еще одно нововведение - площадка для отдыха автокемперов. Она рассчитана на пятьдесят домов на колесах и появится в пятнадцати километрах от Смоленска (ближе к Москве). Машину там можно будет подключить к электричеству и канализации. Проект - пилотный. Его «Автодор» реализует вместе с Ростуризмом и Ассоциацией караванеров России. В будущем подобные площадки могут появиться на трассе М-4 «Дон» и дороге, ведущей в Казань.

ЗАПЛАТИЛ - ПРО СПИДОМЕТР ЗАБЫЛ

Алесь СОВЕНОК

■ Сеть платных трасс в республике расширят. До 2020 года вложат в развитие дорожной инфраструктуры 2,9 миллиарда долларов.

На днях Совет Министров Беларуси утвердил постановление, в котором есть план по расширению сети платных магистралей. На них в ближайшем будущем планируют заработать больше четырехсот миллионов долларов. Деньги пойдут как раз на ремонт и развитие дорог по всей стране. Конечно, значительная часть выручки будет уходить на то, чтобы поддерживать в презентабельном виде сами платные автомагистрали.

План внушительный. К 2021 году протяженность дорог

с оплачиваемым проездом в республике должна достигнуть 1,8 тысячи километров. В частности, появятся тарифы на проезд на всем протяжении дороги М-6/Е28 Минск - Гродно - Брузги (граница Польши). Естественно, перед этим ее полностью реконструируют. Нужно будет раскошелиться также за езду с ветерком и на участке дороги Р-28 Минск - Молодечно - Нарочь.

Согласно масштабному плану правительства, по всей Беларуси собираются реконструировать и построить по всем требованиям автомагистралей первой категории 274 километра дорог, а также отремонтировать и реконструировать не меньше семи тысяч километров местных трасс. Из них 6,3 тысячи километров пройдут текущий ремонт, а 687 - капитальный.

СКАЗАНО

«Внебюджетные инвестиции будут играть в этих проектах главную роль. Выражаясь проще, правительство сказал, что дорога нам нужна, планы у нас грандиозные, а качество оказания услуг и безопасности находится на невысоком уровне, ищите средства. Мы пересмотрели финансовую модель, актуализировали трафик, предложили рынку, и он отреагировал вполне благосклонно. Заинтересовались даже западно-европейские партнеры, которые сейчас изучают проектную документацию».

Глава ГК «Автодор» Сергей Кельбах.

Борис ОРЕХОВ

■ В России планируют повысить платеж за старые автомобили. Машины станут не по карману?

В проект федерального бюджета на 2018 - 2020 годы Министерство финансов заложило повышение утилизационного сбора сразу на пятнадцать процентов уже с 1 января 2018 года. Причем накинуть копеечку планируют как на автомобили, собранные в России, так и на ввозимые иномарки.

Поправки должны принести федеральному бюджету в 2018 году до-

СДАМ В УТИЛЬ. ДОРОГО АВАТОПРОМ

полнительно 28 миллиардов рублей. Вообще «утильсбор» - ощутимая прибавка в казну. К 2020-му общая сумма по нему вырастет до 268 миллиардов.

В России эту меру ввели в 2012 году с целью защитить российский автопром от последствий вступления в ВТО. Это разовый платеж в пользу государства, который покупатель делает для обеспечения экологической безопасности и защиты от вредного воздействия транспорта. Чем старше авто, тем он выше. В итоге объем по-

держанных иномарок из-за рубежа сократился почти в пять раз, - поясняет эксперт авторыннка Роман Гуляев, владелец консалтинговой компании GGForce. - Но это не означает падение интереса у россиян к иностранным маркам. Просто многие зарубежные производители перенесли свое производство на российские заводы. Отечественный автопром, в свою очередь, наращивает обороты.

Прогноз от экспертов таков: повышение сбора не повлияет на стоимость автомобилей, выпущенных в России.

Государство оказывает финансовую поддержку отечественным производителям, в том числе за счет субсидирования утилизационных выплат. А вот стоимость иномарок, ввозимых из-за рубежа, может вырасти тысяч на шесть-семь рублей за каждую машину.

В последний раз утилизационный сбор заметно вырос в прошлом году - аж на 65 процентов. Из-за девальвации рубля. В итоге сегодня за новый легковой автомобиль производитель платит сбор от 44,2 до 181,6 тысячи рублей в зависимости от объема двигателя. За грузовой - от 124,5 до 718,5 тысячи рублей.

ШЛАГБАУМ ДЛЯ СЕРОГО ИМПОРТА

■ Белорусы намного реже стали ездить за машинами к соседям.

Еще в 2015 году пригнанные из-за бугра авто, прежде всего из стран Евросоюза, составляли почти половину рынка в республике. Но с февраля прошлого года ставку «утильсбора» повысили здесь сразу в восемь раз, в том числе для борьбы с серыми поставка-

ми. Таким образом, каждому гражданину, который ввозит в республику автомобиль (из России - тоже), чтобы поставить ее на учет в ГАИ, нужно заплатить около четырнадцати тысяч российских рублей. И это за машину не старше трех лет. Если авто более преклонных годов - до 22 тысяч рублей.

Не секрет, что в России выбор автомобилей больше,

а цены - ниже. Поэтому белорусы нередко ездили покупать их в соседнюю страну. В основном в Москву или Подмоскovie.

Если три года назад доля машин, ввезенных с территории РФ, составляла почти половину, то сегодня это только каждый десятый автомобиль. Вероятно, станет еще меньше после повышения утилизационного сбора

в России. Цены будут уже не настолько привлекательными, чтобы специально ездить за ними, снимать там с учета и платить еще внушительные деньги в республике, - рассуждает Илья Прохоров, представитель крупнейшей в Беларуси дилерской сети «Атлант-М». - Кто точно окажется в выигрыше - белорусские официальные дилеры. У них продажи должны вырасти.

Цены на автомобили в России и Беларуси практически

выровнялись, констатирует эксперт авторыннка, председатель Белорусской автомобильной ассоциации Людмила Шабанова:

- Меня больше всего тревожит, как бы повышение утилизационного сбора в России рикошетом не ударило и по Беларуси. Зарплаты не растут, спрос на автомобили сейчас и так невысокий. Чем больше факторов, влияющих на стоимость автомобиля, тем хуже для рынка.