

**ПОБЕДИТЕЛИ КОНКУРСА СТУДЕНЧЕСКИХ РАБОТ «ЛУЧШАЯ
СТАТЬЯ ФАКУЛЬТЕТА УПРАВЛЕНИЯ ЮЖНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО
УНИВЕРСИТЕТА 2016»**

Григоренко Дмитрий Юрьевич
студент
Южный федеральный университет

Оркина Елена Алексеевна
кандидат экономических наук, доцент
Южный федеральный университет
elenaorkina@mail.ru

Экономические эффекты и последствия внедрения системы «Платон»

В статье исследуется законопроект «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» в Российской Федерации. Актуальность данной темы обусловлена тем, что введение системы «Платон» существенно отразится на экономике страны в целом, так и на отрасль грузоперевозок в частности.

Ключевые слова: транспортные системы, логистика, перевозка грузов, грузовые автомобили, автодороги, система «Платон».

Grigorenko Y.Dmitry
Student,
Southern Federal University

Elena A. Orkina
PhD in Economics, Associate Professor
Southern Federal University

Economic effects and consequences of implementation of the system «Platon».

The article focuses on the law project «On the charging of fees in respect of compensation for harm caused to roads of federal vehicles having allowable maximum mass exceeding 12 tones» in Russian Federation. The relevance of the topic can be attributed to the fact that the introduction of the system «Platon» has a significant impact on the economy as a whole, and on the transportation sector in particular.

Keywords: transport systems, logistics, freight, trucks, car roads, system of «Platon».

В последние годы транспортная отрасль в Российской Федерации претерпевает значительные изменения, которые направлены на развитие и поддержание инфраструктуры. Эти изменения призваны решать актуальные проблемы в транспортной сфере.

В 2015 году 15 ноября была введена система «Платон» предназначенная для взимания платы с грузовиков, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Система «Платон» вызвала серьезные возмущения у грузоперевозчиков в связи с тем, что многим компаниям станет попросту не выгодно вести свою деятельность. Ситуацию усугубляло

еще то, что с 1 апреля 2016 произойдет повышение акцизов на бензин, что добавит к его цене 2 тыс. руб. за тонну, или около 2 руб. за литр.

Причину введения системы «Платон» объяснил В.В. Путин на ежегодной пресс-конференции. Отвечая на вопрос о рациональности введения данной системы в кризисных для всего населения условиях, он пояснил, что транспортные отрасли, в настоящий момент, находятся в неравных конкурентных позициях и эту проблему необходимо решать. Многие грузовладельцы перешли на автомобильные грузоперевозки в связи с тем, что в отличие от морского, железнодорожного, речного и воздушного транспорта помимо налогов плата за инфраструктуру осуществлялась лишь отчасти, через акциз на бензин. Акцизы на нефтепродукты и транспортный налог платят все без исключения, и они не решают вопрос износа инфраструктуры. Получается, что себестоимость перевозки на порядок ниже, если пользоваться автотранспортом. Однако, учитывая то, что в этой сфере в основном “большегрузы”, ущерб, наносимый дорожному покрытию одним таким грузовиком, несет в себе сумму равную 25-30 тысячам легковых автомобилей.

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной приказом Минтранса России от 12 мая 2005 г. № 45 говорится: “По мере развития транспортной системы все более широкое применение должен получать принцип "пользователь платит". В соответствии с мировым опытом, реализация этого принципа должна стимулировать производство и применение наиболее экономичных и экологичных транспортных средств, рациональное распределение спроса на транспортные услуги между видами транспорта, применение рациональных форм организации перевозок и эффективных транспортных технологий, разумное ограничение транспортных потребностей. Реализация принципа «пользователь платит», в частности, предполагает: - приближение стоимости транспортных услуг к

полным экономическим издержкам, прежде всего, связанным с экологическим ущербом, наносимым транспортной деятельностью; - расширение элементов платности в использовании транспортной инфраструктуры”. [2]

Поэтому «Платон» несет в себе сразу несколько функций, которые, в свою очередь, по мнению правительства, помогут решить актуальные проблемы в сфере автомобильного транспорта.

Наиболее важными проблемами в области грузоперевозок на данный момент считаются:

- развитие дорожной сети,
- улучшение качества дорог, снижение аварийности и улучшение экологической обстановки,
- контроль над передвижением транспортных средств и грузов,
- снижение теневой области грузоперевозок.

Данный проект позволит улучшить:

- состояние автомобильных дорог,
- снизит аварийность,
- будет способствовать развитию логистических цепочек,
- создаст добросовестную конкуренцию на рынке грузоперевозок. [4]

Система «Платон» не совершенна, но она действительно может помочь в решении некоторых поставленных задач. Сейчас, любой может приобрести грузовик и начать эксплуатировать его, поэтому, что касается безопасности, то в какой-то мере система может быть эффективна. На каждый грузовик устанавливаются 2 устройства, первое – это бортовое устройство, которое сообщает точные координаты автомобиля с помощью навигационных систем ГЛОНАСС/GPS, а также в автоматическом режиме производит расчет платы за использование инфраструктуры, второе предназначено для передачи информации о ДТП в центр обработки информации. [4]

Таким образом, решаются проблемы снижения аварийности и контроля над передвижением транспортных средств и грузов. Однако если взять, например, проблему теневой экономики в сфере грузоперевозок, которая, по мнению, правительства должна разрешиться с введением системы «Платон» то она как была, так и останется. Считалось, что раньше значительная часть грузоперевозок была в “тени”, а теперь – в связи с существенным контролем, установкой бортовых устройств – незамеченными оставаться не удастся. "Существенная часть бизнеса грузоперевозок находится в "серой" зоне и регулируется лишь поборами дорожных полицейских и взятками с водителей", — считает секретарь Федерации независимых профсоюзов России (ФНПР) Александр Шершуков. По подсчетам Roland Berger Strategy Consultants, на внутреннем рынке России работают более 40 грузовых компаний, 90% которых – это малый бизнес.

Началось все с того, что в 2005 году Правительство РФ отменило лицензирование грузовых автомобильных перевозок и организацию перевозок на автомобильном транспорте. Результатом этого стало снижение прибыльной части стоимости перевозки, а цены на нефтепродукты с каждым годом росли. Как следствие – появление абсолютно серых схем ведения бизнеса. Фактически, организация-экспедитор, в качестве которой может выступать и физическое лицо с грузовиком в собственности, может оплатить использование системы, отправить грузовик с водителем на погрузку, получить все необходимые документы для совершения перевозки и работать по наличному расчету, не отображая свои доходы. И на это есть ряд причин, которые вызваны в первую очередь экономическим эффектом от введения системы «Платон».

Во-первых, тариф в 3.73 рубля на километр по федеральной трассе для автомобилей с разрешенной массой выше 12 тонн сильно ударит по грузовым компаниям. Так как преобладающая доля компаний работает с

взятыми в лизинг грузовиками, что накладывает определенные обязательства, работать им стало невыгодно. Большим плюсом для перевозчиков является то, правительство на неопределенный срок продлили льготы для дальнобойщиков. Сейчас тариф составляет 1,53 рубля/км, но как только власти вынесут специальное решение по этому вопросу, тариф будет 3,73 рубля/км, как и планировалось.

В настоящий момент, самая простая модель бизнеса в сфере грузоперевозок заключается в том, что организация или индивидуальный предприниматель берет в лизинг тягач с прицепом и ежемесячно выплачивает лизинговые платежи около 70 тысяч рублей. В идеале, чтобы один такой грузовик окупился, нужно накатать 7 рейсов, на которые приходится около 14-15 тысяч километров в месяц с минимальной выгодной ставкой в 30 рублей/км. На деле получается, что грузовик отправляется из постоянного места дислокации на рейс по “выгодной” ставке, а обратно – в лучшем случае 10-11 рублей/км. При расстоянии перевозки в 1000 км за 1 круг можно выручить около 52 тысяч. Почти половина суммы уходит на топливо $52 - 24 = 28$ тыс. За 7 рейсов $28 * 7 = 196$ тыс. Из этой суммы вычитается ремонт и резина $196 - 50 = 146$ тыс. и выплаты по лизингу $146 - 70 = 76$ тыс. Далее следует зарплата водителю – 40 тыс. и на выходе компания имеет 36 тыс. в месяц. Что получит компания-перевозчик, если из полученной суммы вычесть отчисления по системе «Платон» с тарифом в 1,53 руб/км? Получит она $36 - 3,73 * 14000 = 14580$, не учитывая того, что иногда приходится платить штрафы и поборы сотрудников ДПС, а также раз в год около 40 тысяч уходит на транспортный налог. Принимая во внимание то, что на данный момент расчет производится по льготному тарифу, нетрудно просчитать убыток который получит компания при плановом тарифе.

Можно констатировать, что система «Платон» работает нестабильно и негативно влияет на рынок перевозок. На данный момент ситуация такова, что на логистическом рынке создан искусственный дефицит транспорта, что приводит к спекуляции недобросовестными участниками. Эти спекуляции негативно влияют на сегмент ритейла, в котором на грузоперевозки «большегрузами» приходится до 85% всех перевозок. Для крупных транспортных компаний поиск альтернативы также заходит в тупик, так как на маршрутах свыше 400 км, совершенно нецелесообразно использование мелко- и среднетоннажной техники: издержки на перевозку одной единицы продукции в таком случае увеличиваются в разы. Железнодорожные грузоперевозки также не подойдут, так как стоимость и сроки доставки значительны выше автомобильных. Также следует учесть, что для каждой компании собственный процент логистических издержек, который зависит от доли транспортной составляющей в схеме производства и реализации товара. Платить придется на каждом этапе. Чтобы правильно оценить влияние новой системы необходимо рассматривать весь процесс в комплексе.

Мелкие компании, а также индивидуальные предприниматели окажутся на грани разорения. Если же у крупных компаний есть достаточно оборотных средств, чтобы какое-то время поработать в убыток, приспособиться к новым условиям и в конечном итоге «наверстать упущенное», то у небольших транспортных компаний и индивидуальных предпринимателей их хватит на 2-3 перевозки, а дальше они просто не смогут оплатить горючее. Учитывая, что около 80% из них должны выплачивать лизинговые платежи или платить по кредитам, то в течение года до 60% мелких перевозчиков будут разорены или уйдут с рынка.

В Coca-Cola Hellenic Bottling Company подсчитали, что в начале года с рынка может уйти до 20% транспорта с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн до конца декабря, а к концу года эта цифра достигнет 60-70%.

В конечном итоге оставшиеся игроки на рынке будут вынуждены повысить ставки, что непосредственно приведет к повышению цен на перевозимые товары. По мнению председателя правления “Сбербанка” Германа Грефа, система «Платон» окажет серьезное влияние на логистику в стране, что в итоге добавит 1,5% к инфляции в 2016 году.

В недавнем интервью изданию «Газета.Ru» глава представительства компании Danone в России Бернар Дюкро заявил, что фактически через сутки после запуска системы стоимость перевозок в южном направлении выросла на 80-100%. Его слова еще раз подтверждают то, что вклад в инфляцию в связи с введением системы «Платон» будет существенным. То, что мы видим постоянно растущие цены на товары повседневного спроса, к примеру, любые молочные продукты, отчасти виновата новая система взимания платежей. Национальный союз производителей молока прогнозирует увеличение цен на молоко минимум на 3-4 рубля за литр.

Подводя итог, следует заметить, что Россия не является первопроходцем в создании системы взимания платы с “большегрузов”. Хорошим примером может послужить Германия, которая является лидером в области создания систем аналогичных «Платону». В январе 2005 года в Германии взимается в обязательном порядке плата с грузовиков, имеющих максимальную разрешенную массу 12 тонн, за пользование федеральной сетью автомагистралей. Но стоит отметить, тот факт, что в отличии от России, для внедрения подобной систем стране понадобилось 5 лет. Первые 3 года проводились тесты, во время которых плата не взималась, а следующие 2 года систему постепенно внедряли. В России «Платон» заработал сразу, с

огромным количеством ошибок и недостатков, что привело к большим проблемам в логистической сфере и инфляции.

Список литературы:

1. Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации».
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
3. Постановление Правительства РФ от 14.06.2013 г. № 504 «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн».
4. Juvenis scientia. 2015. №1. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/analiz-zakonoproekta-o-vzimanii-platy-v-schet-vozmesceniya-vreda-prichinyaemogo-avtomobilnym-dorogam-obschego-polzovaniya-federalnogo>.

Выходные данные статьи:

Григоренко Д.Ю., Оркина Е.А. Экономические эффекты и последствия внедрения системы "Платон"//<http://portal-u.ru>: Журнал "У". Экономика. Управление. Финансы. — 2016. URL: http://portal-u.ru/index.php?option=com_k2&view=item&id=1710:ekonomicheskie-effekty-i-posledstviya-vnedreniya-sistemy-platon&Itemid=1431 (дата обращения).