

Игнатов Кирилл Денисович
Студент,
факультета управления
ФГАОУ ВО «Южный федеральный университет»
г. Ростов-на-Дону, Россия
kir652789@mail.ru

Иванов Никита Дмитриевич
Студент,
факультета управления
ФГАОУ ВО «Южный федеральный университет»
г. Ростов-на-Дону, Россия
Ivanov2393@gmail.com

Анализ целесообразности повышения тарифа системы «Платон»

В данной статье авторы уделяют внимание сущности и назначению системы взимания платы «Платон», поочередно рассматривают аргументы «за» и «против» возможного повышения тарифа, выдвигаемые противоборствующими сторонами, а также предлагают иные пути разрешения спорной ситуации.

Ключевые слова: транспорт, грузовые автомобили, транспортная логистика, система «Платон».

«Платон» - система взимания платы с водителей грузовиков, имеющих максимальную разрешенную массу свыше 12 тонн, за передвижение по 50 774 километрам зарегистрированных в ней федеральных дорог. Название - краткий вариант словосочетания «Плата за тонну». Целью системы, запущенной 15 ноября 2015 года стало возмещение вреда, причиняемого большегрузными транспортными средствами автомобильным дорогам общего пользования федерального назначения [1]. Данную меру государство преподнесло в качестве вынужденной, так как бюджета дорожного фонда едва хватало для поддержания существующих дорог в надлежащем состоянии и для строительства новых (количество затраченных средств на

ремонт и создание новых дорог в 2014 году – 420,6 млрд. рублей, объем федерального дорожного фонда в 2015 году – 670 млрд. рублей), а количество автомобилей разрешенной массой более 12 тонн достигло отметки в 1,9 млн. и угрожало дальнейшим ростом [1]. Изначально оператора, который будет обеспечивать работу системы, планировалось определить с помощью конкурса. Заявки подали многие крупные компании, среди которых фигурировали и зарубежные (Siemens, Vinci, Skytoll и др.), но данный вариант был исключен в связи с обострением ситуации на международной политической арене, так как оператор автоматически получал доступ к картам и возможность наблюдать за передвижением транспорта. В конечном итоге, без каких-либо торгов было заключено концессионное соглашение с ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы», доля в 50% которого принадлежит Игорь Ротенбергу, сыну российского миллиардера [2]. Стоимость выплат оператору за работы по обеспечению функционирования системы составила 10,6 млрд. рублей.

Ожидаемый объем поступлений в дорожный фонд при введении системы в эксплуатацию должен был составить порядка 40 млрд. рублей в год, однако большое количество вопросов к «Платону» вылилось в критику и протесты еще до запуска самой системы, водители большегрузов восприняли грядущее нововведение с обоснованной неприязнью, вследствие чего было принято решение о введении льготного периода, который на данный момент подходит к концу. С момента внедрения по настоящее время за один километр пути водителям большегрузов приходилось платить 1,53 рубля по льготному тарифу. За первый год работы собрано чуть меньше половины намеченной суммы (вследствие адаптации и льготного тарифа) и в ближайшие три года, по прогнозу Минфина, больших объемов роста ежегодно собираемой суммы можно не ждать [4]. В связи с этим возникли активные споры относительно вопроса о повышении тарифа до 3,06 рубля за

один километр пути, почти вдвое больше, и целесообразности этого мероприятия. Обоснована ли данная государственная инициатива?

Безусловно, цель системы «Платон» рациональна и благородна: реализация принципа «пользователь платит». В прошлом действовала уравнительная система, которая ставила всех участников автодвижения в равные условия. А теперь фискальный сбор взимается с непосредственных пользователей — с тех, кто выезжает на федеральные дороги в коммерческих целях и для кого дороги являются средством получения прибыли. По совместительству эти же «пользователи» наносят преобладающую долю ущерба дорогам, поэтому и возмещать большую часть материальных средств следует им. К положительным сторонам начинания стоит отнести также сравнительно невысокие значения тарифов в сравнении с европейскими странами. Там системы взимания платы с большегрузов уже прижились, а тарифы в несколько раз превышают значение, уровня которого лишь намеревается достичь наше государство. Более того, в большинстве европейских стран платным использованием дорог обременяются машины, максимальная разрешенная масса которых составляет более 3,5т. Одним из главных аргументов, призывающих не препятствовать повышению тарифа, является опровержение возможности резкого существенного поднятия цен, за что главным образом и переживает третья сторона — рядовые граждане. По примерным подсчетам, повышение цены на продовольственные товары произойдет не более, чем на один процент [1]. Цены на товары повседневного использования не должны измениться, так как вся инфраструктура для их производства находится близко от точек реализации. Данную проблему можно рассмотреть и под другим углом, как сделал генеральный директор ООО «Нева-Трейлер» Тарас Коваль: «В качестве последствий повышения тарифа в системе «Платон» многие называют рост цен в магазинах и дополнительную нагрузку на бизнес. Но ведь цены в

магазинах в любом случае повысятся, потому что сегодняшняя ставка не соответствует реальной себестоимости. Она не учитывает амортизацию подвижного состава, профессиональное обучение, техническое состояние транспортных средств, потому что реально страшно смотреть в ремзоне, на чем наш народ ездит» [5]. По его мнению, повышение цен неизбежно само по себе, следовательно, это не может являться негативным последствием повышения тарифа системы «Платон». В добавление к вышперечисленному стоит отметить, что для организаций, осуществляющих перевозки, присутствует небольшой бонус в виде уменьшения налоговой базы по налогу на прибыль. Согласно пункту 1 статьи 252 и пункту 49 статьи 264 Налогового кодекса РФ, при определении налоговой базы по налогу на прибыль организаций налогоплательщик уменьшает полученные доходы на сумму произведенных расходов. Плата за использование большегрузами федеральных трасс носит компенсационный характер, поэтому учитывается в статье расходов. Необходим лишь документ, засвидетельствовавший перевод денежных средств на счет оператора системы «Платон». Это, пожалуй, все доводы, которые могут привести сторонники повышения тарифа.

В нашем государстве социально-экономические начинания редко воспринимаются обществом безболезненно и однозначно. Естественно, что система «Платон» не является исключением. Водители большегрузов уже готовят новые акции протестов против повышения тарифа почти вдвое. И у них есть масса аргументов, на которые можно опираться. Если власти, объясняя адекватность установления нового тарифа, прибегают к сравнению с высокими европейскими значениями, то почему бы не обратиться к Европе, анализируя дорожную инфраструктуру. Действительно, европейские тарифы относительно высоки, но, пополнив свой счет в системе, европейскому водителю большегруза остается лишь соблюдать правила дорожного движения и наслаждаться движением по качественным дорогам, сделанным

на совесть. В российских реалиях водителям приходится буквально уходить от попадания в очередную яму, пытаюсь не навредить состоянию автомобиля, а также заплатить за это. Но если на платном участке дороги добросовестный водитель, не нарушающий весовые ограничения, попадает в колею или в глубокую яму с сопутствующим ущербом для автомобиля, то система не несет за это никакой материальной ответственности, а у компании, которой принадлежит автомобиль, возникает еще одна вынужденная трата. Также увеличение тарифов непременно станет большой проблемой для малого бизнеса, а для физических лиц, возможно, и вовсе не разрешимой.

Можно долго спорить о том, аргументы какой из сторон более весомы, но гораздо эффективнее будет заняться проработкой новых путей выхода из сложившейся ситуации. Одним из таких решений может стать увеличение размеров штрафов за уклонение от оплаты в первый, второй и третий раз, как для водителей, так и для юридических лиц, а также усиление мер по контролю за оплатой, включающее в себя установление большего количества контрольных рамок. Данные меры обеспечат повышение уровня сбора до значения, близкого к 100%, что существенно увеличит сумму, ежегодно собираемую системой, и позволит оставить действующий тариф. Второе возможное решение – повышение тарифа наряду с предоставлением в виде компенсации определенных льгот и условий, которые облегчат жизнь перевозчикам. Например, ввод среднеевропейских весовых ограничений, что позволит избежать проблем с осевым перегрузом и штрафов.

Если же государство настоит на своем, то большинство владельцев большегрузов ждут тяжелые времена. Остается надеяться, что в таком случае на собранные деньги власти в ускоренном темпе займутся ремонтом платных федеральных трасс, ведь их надлежащее качество позволит снизить затраты на топливо и ремонт, что облегчит финансовые тяготы владельцев двенадцатитонников.

Список источников и литературы

1. Одиннадцать вещей, которые необходимо знать о системе «Платон» [Электронный ресурс] // Официальный сайт МГУ имени М.В.Ломоносова. – Москва, 1997-2017. — Режим доступа: <http://www.msu.ru/entrance/> (дата обращения: 10.02.16)
2. Лютова М. Система взимания платы с грузовиков [Электронный ресурс] // Ведомости – Режим доступа: <http://www.vedomosti.ru/business/articles/2015/03/31/igor-rotenberg-poluchit-50-operatora-sistemi-vzimaniya-plati-s-gruzovikov> (дата обращения: 12.02.16)
3. Тариф в системе «Платон» [Электронный ресурс] // Российская газета: интернет-портал / ФГБУ "Редакция "Российской газеты". — Москва, 1998-2017. — Режим доступа: <https://rg.ru/2016/12/22/tarif-v-sisteme-platon-velichitsia-vdvovoe-v-2017-godu.html> (дата обращения: 12.02.16)
4. Ломакин Д. «Платон» подорожает ради платных дорог [Электронный ресурс] // Газета.Ру – Режим доступа: https://www.gazeta.ru/auto/2016/09/26_a_10215467.shtml#page3 (дата обращения: 11.02.16)
5. «Платон» мне друг, но истина – в «прицепе» [Электронный ресурс] // Логирус. – Режим доступа: http://logirus.ru/articles/interview/platon_mne_drug_no_istina_v_pritsepe.html (дата обращения: 10.02.16)

References

1. *Odinnadtsat' veshchey, kotorye neobkhodimo znat' o sisteme «Platon»*. Ofitsial'nyy sayt MGU imeni M.V.Lomonosova. Moscow, 1997-2017. Available at: <http://www.msu.ru/entrance/> (accessed on 10.02.16)
2. Lyutova M. *Sistema vzimaniya platy s gruzovikov*. Vedomosti. Available at: <http://www.vedomosti.ru/business/articles/2015/03/31/igor->

rotenberg-poluchit-50-operatora-sistemi-vzimaniya-plati-s-gruzovikov (accessed on 12.02.16)

3. *Tarif v sisteme «Platon»*. Rossiyskaya gazeta: internet-portal. FGBU "Redaktsiya "Rossiyskoy gazety". Moscow, 1998-2017. Available at: <https://rg.ru/2016/12/22/tarif-v-sisteme-platon-uvlichitsia-vdvoe-v-2017-godu.html> (accessed on 12.02.16)

4. Lomakin D. *«Platon» podorozhaet radi platnykh dorog*. Gazeta.Ru. Available at: https://www.gazeta.ru/auto/2016/09/26_a_10215467.shtml#page3 (accessed on 11.02.16)

5. *«Platon» mne drug, no istina – v «pritsepe»*. Logirus. Available at: http://logirus.ru/articles/interview/platon_mne_drug_no_istina_v_pritsepe.html (accessed on 10.02.16)

Kirill D. Ignatov
student

Faculty of Management
FGAOOU WAUGH Southern Federal University
Rostov-on-Don, Russia
kir652789@mail.ru

Nikita D. Ivanov
student

Faculty of Management
FGAOOU WAUGH of Southern Federal University
Rostov-on-Don, Russia
Ivanov2393@gmail.com

Analysis of Feasibility of Increase in a Rate of the Platon System

The authors of this article analyze essence and designation of the payment system "Platon", serially consider the arguments of pros and cons of possible increase in a rate pushed by warring parties and also offer other ways of solution of the disputable situation.

Keywords: transport, cargo vehicles, transport logistics, system "Platon"

Выходные данные статьи:

ИГНАТОВ, Кирилл Денисович; ИВАНОВ, Никита Дмитриевич.
Анализ целесообразности повышения тарифа системы «Платон». **Журнал "У". Экономика. Управление. Финансы.**, [S.l.], n. 1, апр. 2017. ISSN 2500-2309. Доступно на: <<http://www.journal.portal-u.ru/index.php/journal/article/view/78>>. Дата доступа