**Грузоперевозчики начали вносить плату за ущерб федеральным дорогам России**

Сегодня, 15 ноября, на всех федеральных трассах России запущена в эксплуатацию система взимания платы с грузовых автомобилей массой свыше 12 тонн, получившая название «Платон». В проекте успешно прошли регистрацию уже более 400 000 транспортных средств отечественных грузоперевозчиков и иностранных логистических компаний, работающих на территории нашей страны.
Решением Правительства Российской Федерации утвержден размер платы за нанесение ущерба  федеральным трассам грузовыми автомобилями массой свыше 12 тонн. В период 15 ноября 2015 года по 29 февраля 2016 года плата будет рассчитываться исходя из фактического пробега таких транспортных средств по тарифу 1,5293 руб./км. В дальнейшем, с 1 марта 2016 года до 31 декабря 2018 года тариф будет увеличен до 3,06 руб./км. Это самый низкий размер платы среди аналогичных систем в Европе. Например, в Австрии ставка доходит до $0,49, в Белоруссии – $0,16. Российский тариф по сегодняшнему курсу - $0,025, что в 6 раз ниже, чем, например, в Белоруссии.
Средства, полученные в результате функционирования системы «Платон», будут аккумулироваться в федеральном дорожном фонде (около 40 млрд рублей в год). Это позволит к 2019 году привести федеральные автотрассы в нормативное состояние. Помимо этого, сейчас на рассмотрении Правительства Российской Федерации находится предложение Минтранса России, сформулированное по поручению Президента России, об использовании данных средств для поддержки региональных проектов государственно-частного партнерства. Это позволит реализовывать такие проекты, как обходы крупных городов, строительство мостовых сооружений с привлечением частных инвестиций.
Необходимо отметить, что в основе системы «Платон» заложен справедливый принцип «пользователь платит», давно используемый во всем мире, согласно которому за разрушение дорожного полотна будут платить те, кто наносит ему наибольший ущерб в результате осуществления своей коммерческой деятельности.
Введение системы позволит компенсировать затраты на ликвидацию ущерба, который наносят транспортные средства массой свыше 12 тонн дорожному покрытию. По статистике, 56% от общего размера вреда федеральным трассам, наносят именно грузовые автомобили массой свыше 12 тонн. Проезд одной такой фуры сопоставим с негативным воздействием от проезда 40-50 тысяч легковушек.
Сегодня государство тратит на дороги примерно 1 трлн. рублей ежегодно. Однако ущерб, который наносят грузовики с перевесом всем дорогам страны равняется 2,6 трлн. рублей. При этом, большая доля уплаченного транспортного налога и топливных акцизов сегодня приходится на владельцев легковых автомобилей, которых на конец 2014 года насчитывалось чуть более 40 миллионов, а не на компании-перевозчики (1,5 млн грузовиков), которые преимущественно и разрушают дороги. Получалось, что до сегодняшнего дня владельцы легковых автомобилей за свой счет облегчают жизнь коммерческим грузоперевозчикам.
По мнению специалистов Росавтодора, такой подход к бизнесу грузоперевозок является социально несправедливым: граждане должны ездить по качественным дорогам, а не заботиться об экономической выгоде перевозчиков и грузоотправителей.
Кроме того, система взимания платы «Платон» - это новый внебюджетный источник финансирования дорожной отрасли. Проект будет способствовать улучшению качества автомобильных дорог, снижению аварийности, совершенствованию логистических цепочек, а также развитию добросовестной конкуренции на рынке грузоперевозок. Развитие транспортной инфраструктуры приведет к увеличению ВВП, обеспечит дополнительные вложения средств в ремонт и реконструкцию дорог.
Еще одна важная особенность проекта в том, что по условиям концессионного соглашения Росавтодор не вкладывает ни единого рубля из федерального бюджета на создание системы взимания платы и её элементов. Автоматизированная система реализуется полностью за счет средств инвестора, при этом Федеральный дорожный фонд получает новый источник финансирования проектов дорожного хозяйства.
По данным оператора «Платона» (ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы»), в регистрацию в системе к моменту ее запуска в эксплуатацию прошли все крупные корпоративные клиенты с автопарком от 50 автомобилей.
Директор по внешним связям группы компаний «ДИКСИ» Екатерина Куманина подчеркнула, что со своей стороны сеть гарантирует отсутствие перебоев с поставками и продолжает работу в штатном режиме. Вместе с тем, в компании считают, что для полноценного запуска системы взимания платы на федеральных трассах будет крайне полезным проведение пилотного тестирования для выявления и решения неурегулированных вопросов.
В Ассоциации компаний розничной торговли (АКОРТ) также исключили возникновение серьезных трудностей с поставками продуктов питания в сетевые магазины в связи с введением дорожных сборов для грузовиков. По информации организации, большинство компаний уже получили бесплатные бортовые устройства, но какие-то логистические компании не все успевают. Тем не менее, количество транспорта, готового к полноценному выполнению автомобильных грузоперевозок в России, остается довольно большим.
В преддверии запуска проекта «Платон» в Росавтодоре были проведены переговоры с представителями рынка грузоперевозок, которые выдвинули ряд требований во избежание возникновения отдельных кризисных ситуаций в системе внутренних междугородних перевозок, связанных с тем, что не все компании успели вовремя пройти регистрацию в системе взимания платы и протестировать ее.
В результате были приняты компромиссные решения, учитывающие интересы, как бизнеса, так и государства. В первую очередь, для перевозчиков были снижены экономические риски, упрощена процедура оформления маршрутных карт. Также сокращен перечень документов, необходимых для получения бортового устройства заявителем.
«Наша компания давно уже работает на иностранных контрактах, мы передвигаемся по Европе в том числе, где действуют аналогичные системы, поэтому логика государства нам вполне понятна, - отмечает руководитель предприятия «Детранс» Валерий Демчук. – Мы получили бортовые устройства на каждую машину, прошли регистрацию, собираемся работать в штатном режиме».
К работе с системой «Платон» подготовились и международные перевозчики. В среднем, таким компаниям понадобился месяц, чтобы адаптироваться к новым правилам. «Нас волновала ситуация с вывозом бортовых устройств за границу, который изначально был запрещен. Однако, в итоге мы получили положительный ответ – вывоз разрешен, и это не будет создавать нам дополнительных проблем», - поясняет Руслан Шанкин, руководитель компании «Навигатор-М».
Зарубежные компании-перевозчики также заявили о том, что готовы к работе по новым правилам и не планируют поднимать цены на услуги в связи с взиманием платы на федеральных дорогах России. Их опыт показывает, что конкуренты в нашей стране передвигаются по платным дорогам – в Воронеж, в Ростов-на-Дону и не требуют дополнительной наценки за передвижение по этим трассам, вместо альтернативных бесплатных дорог.
В Федеральном дорожном агентстве подчеркивают, что Закон, устанавливающий необходимость ввода системы взимания платы с транспортных средств массой свыше 12 тонн, был принят еще в 2011 году. Начиная с момента определения оператора системы взимания платы, на территории России для грузоперевозчиков проводились мероприятия уведомительного и разъяснительного характера: реализована серия круглых столов на территории разных субъектов РФ, проведены выездные презентации системы. О ходе реализации проекта регулярно предоставлялась и предоставляется информация в медиа-источниках, запущена горячая линия и официальный сайт системы platon.ru. Таким образом, у грузоперевозчиков было достаточно времени на перестройку бизнес-процессов, подачу обращений, пожеланий и обсуждение деталей проекта.
Отметим, что для удобства пользователей в системе «Платон» возможны два способа оплаты – с помощью маршрутной карты или бортового устройства. Первый – использование бесплатного бортового устройства, которое ведет учет пройденных километров на основе данных ГЛОНАСС/GPS и рассчитывает фактический пробег по федеральной дорожной сети транспортного средства. Однако наличие данного оборудования для перевозчика не является обязательным требованием.
Альтернативный инструмент для пользователя – это маршрутная карта. Владелец транспортного средства может в офисе системы или в режиме онлайн оформить такую карту, указав не только начало и конец пути, но и от 3 до 10 промежуточных точек.
Кроме того, чтобы не создавать трудности перевозчикам, в системе предусмотрены все известные на сегодняшний день способы оплаты: через мобильный телефон и интернет, банковской картой или через терминал. Пользователи будут выбирать оптимальные для себя варианты ведения расчетов.
По словам руководителя Росавтодора Романа Старовойта, опасаться заметного подорожания хлеба, муки, молока и других потребительских товаров после запуска системы «Платон» не стоит. На грузовые автомобили массой свыше 12 тонн приходится лишь 8,5% таких перевозок, а основная доля перевозимой по дорогам продукции - около 83% - это навалочные материалы.
В качестве конкретного примера Роман Старовойт привел расчеты влияния системы «Платон» на стоимость пакета молока в магазинах: «20-тонная фура возит молоко на расстояние 100 километров и стоимость доставки 20 тыс. пакетов молока на это расстояние обходится в 3000 рублей. С введение дополнительного сбора в 1,53 руб./км цена доставки составит – 3,153 тыс. рублей,  а при сборе в 3,06 руб./км – 3,306 тыс. рублей. Если литр молока в среднем стоит 60 рублей, то с новым сбором по тарифу 1,53 руб. за км - его стоимость увеличится меньше, чем на одну копейку (0,76 коп.), по тарифу 3,06 руб. за км - его стоимость увеличится на полторы копейки (1,53 коп.), и то если перевозчик решит включить тариф в стоимость грузоперевозок, так как рынок грузоперевозок – высококонкурентный».

Пресс-служба Росавтодора
rosavtodorinfo@mail.ru