

*Буянова Ксения Александровна, студентка экономического факультета
ФГБОУ ВО «Национальный исследовательский Мордовский государственный
университет им. Н. П. Огарёва», Россия, г. Саранск*

РОЛЬ СИСТЕМЫ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ «ПЛАТОН» В ЛОГИСТИКЕ

Аннотация: В данной статье представлена информация о системе взимания платы «Платон» и ее роли в логистике. Актуальность работы обусловлена тем, что внедрение системы «Платон» повлекло за собой достаточно много споров. Также в статье раскрыта сущность данной системы и какое воздействие она оказывает на современную логистику, рассмотрен международный опыт по применению подобных систем и их проблемы.

Ключевые слова: система «Платон», федеральная дорога, бортовое устройство, тариф, логистика, маршрутная карта, транспортное средство.

Annotation: This article provides information on the toll system «Platon» and its role in logistics. The relevance of the work is due to the fact that the introduction of the toll system «Platon» a lot of controversy. The article also discloses the essence of this system and what impact it has on modern logistics, considers international experience in the use of such systems and their problems.

Keywords: toll system «Platon», federal road, on-board device, tariff, logistics, route map, vehicle.

Система «Платон» – применяемая на территории РФ система взимания платы с грузовых транспортных средств, имеющих максимально разрешенную массу свыше 12 тонн. Название «Платон» является аббревиатурой от фразы «платить за тонну». Ввод в эксплуатацию данной системы был осуществлен

15 ноября 2015 года. С этого момента перевозчики обязаны вносить плату за ущерб, нанесенный дорогам общего пользования федерального значения.

Предусмотрены два способа оплаты проезда:

1) С использованием маршрутной карты, которую необходимо оформить в личном кабинете пользователя или связавшись с оператором по телефону.

2) С помощью бортового устройства, которое представляет собой небольшой приемник, крепящийся на лобовое стекло транспортного средства. Деньги списываются со счета пользователя в автоматическом режиме, когда автомобиль проезжает мимо специализированных рамок на федеральной автодороге.

Начисление суммы осуществляется в зависимости от фактического пробега автомобиля (при запуске системы из расчета 3,73 рубля за километр). Определенная часть собранных средств направляется в Дорожный фонд Российской Федерации для приведения федеральных автодорог в надлежащее состояние.

Системный оператор – компания «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС), акции которой в равном соотношении принадлежат Игорю Ротенбергу и государственной корпорации РОСТЕХ.

Внедрению системы предшествовали научные и прикладные разработки ученых корпорации Ростех, ОАО НИИ «Приборостроения им. В.В. Тихомирова», а также ученых Министерства транспорта Российской Федерации.

За предоставленные услуги оператор системы получает 10,6 млрд рублей в год, направленных из федерального бюджета. В свою очередь доход государственного бюджета от внедрения данной системы достигает 40 миллиардов рублей в год.

К концу 2013 года на территории РФ были зарегистрированы более 1,7 миллиона грузовых транспортных средств, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн. Порядка 400 тысяч грузовых автомобилей являются транзитными. Денежные средства, собранные от текущих налогов

были недостаточными для того, чтобы поддерживать дорожную инфраструктуру в хорошем состоянии, пригодном для эксплуатации. В связи с этим было принято решение о введении дополнительного сбора [4].

Система взимания платы «Платон» применяем единый тип бортовых устройств – BU 1201. Внутри бортового устройства находится коммуникационный модуль GSM / GPRS и навигационный модуль ГЛОНАСС / GPS, предусмотренный для максимально точной передачи данных о местонахождении транспортных средств.

Маршрутная карта – документ, являющийся основанием для расчета платы за ущерб (при отсутствии бортового устройства), сформированный на основе данных о планируемом маршруте, предоставленных собственником транспортного средства [1].

Данные, которые в обязательном порядке должны быть прописаны в маршрутной карте: государственный регистрационный знак, срок действия маршрутной карты, с указанием точного времени, общая протяженность участков дорог федерального значения и сумма сбора.

Основная часть оборудования для системы «Платон» закупается за рубежом. Технологический консультант проекта – компания SkyToll, расположенная в Словакии, которая обслуживает крупную европейскую сеть платных дорог.

Министерством Транспорта Российской Федерации была поставлена задача провести независимое исследование с экономическим обоснованием для введения тарифа.

Одной из первых систем взимания платы была система рамок, при проезде через которые со считывателя, установленного на грузовом транспортном средстве, взималась плата. В настоящее время европейские страны, такие как Германия, Венгрия и Австрия имеют единую спутниковую систему для оплаты за проезд TOLL2GO [2]. Ее сущность заключается в том, что система в автоматическом режиме строит маршрут, по которому двигался грузовик, и рассчитывает сумму, начисленную по данному маршруту.

Беларусь также применяет систему оплаты проезда БелТолл, введенную в эксплуатацию 1 августа 2013 года. БелТолл использует радиосвязь (DSRC). Система предназначена для взимания платы с транспортных средств, имеющих допустимую общую массу более 3,5 т, независимо от страны регистрации.

Согласно исследованию ВЦИОМ, проведенному в 2019 году, более 90% владельцев транспортных компаний и 70% дальнбойщиков относятся негативно к системе «Платон». Вероятно, что ситуация была бы менее негативной, если бы реализация системы осуществлялась с большим заимствованием опыта других стран.

Разработка отечественной системы взимания платы с грузовых транспортных средств в счет возмещения вреда, причиняемого дорогам федерального значения, началась в 2012 году. ФКУ «Дороги России» выступило инициатором обсуждения проекта конкурсной документации. В это время был определен список возможных участников конкурса, среди которых были как крупные российские компании, такие как «ГЛОНАСС», «ВТБ», «Ростелеком», так и зарубежные – «TrafficCom», «Kapsche». В начале второго квартала 2013 года правительством РФ дан старт тендеру.

Основной проблемой на протяжении всего периода обсуждения проекта оставались сжатые сроки запуска. Изначально предполагалось, что система будет готова к январю 2013 года, затем сроки были изменены и новой датой старта считали 1 ноября 2014. Однако, реализация проекта в столь короткие сроки отпугивала даже иностранных разработчиков, которые имели большой опыт в создании подобных систем. Необходимо было оснастить автодороги федерального значения специализированным оборудованием, а также изготовить и обеспечить пользователей бортовыми устройствами.

В конечном итоге Правительством было принято решение отменить конкурс и назначить компанию ООО «РТ – Инвест Транспортные Системы» оператором системы взимания платы, которая должна была реализовать полный цикл создания системы. Официальные разъяснения по поводу отмены конкурса и причины выбора именно данной компании даны не были.

Сроки ввода в эксплуатацию системы «Платон» вновь были перенесены на ноябрь 2015 года. При запуске программы возникло множество проблем. Информирование пользователей проводилось слабо, что привело к несвоевременным платежам в первые недели работы и соответственно штрафам.

Помимо этого, обеспечение пользователей бортовыми устройствами было затруднено. Оборудование выдавалось бесплатно всем обратившимся владельцам транспортных средств, которые зачастую их не применяли. Спустя некоторое время возникли перебои с выдачей устройств пользователям, обратившимся позднее. Транспортным компаниям, имеющим в своем парке не один десяток транспортных средств, доставляло неудобство при оформлении маршрутных карт, это занимало достаточно много времени, а информационная платформа работала с перебоями. Оператор системы взимания платы «Платон» не справлялся со своими обязанностями в полной мере, что привело к массовым акциям протеста.

Следует отметить, что проблемы возникали в государствах, которые реализовывали аналогичные системы ранее. Оператор системы ViaTOLL, применяемой в Польше с 2011 года, столкнулся с обвинениями в некорректном расчете сумм проезда по автодорогам и начислению неправомерных штрафов [2]. Контрольной Палатой Польши были обнаружены ошибки в работе программы и введены дифференцированные тарифы.

Грузовые перевозки на территории Российской Федерации требуют государственной поддержки, а не установления дополнительных сборов. Необходимы крупные долгосрочные инвестиции в транспортно-логистическую инфраструктуру, для того чтобы большегрузные перевозки стали эффективным звеном транспортно-логистического комплекса [3, с. 418].

Как показывает опыт европейских стран, системы взимания платы за проезд по автодорогам должны являться дополнительным элементом в их строительстве. Первоначально, за счет государственных средств создается

дорожная система, затем реализуются программы сбора денежным средств для обслуживания и развития.

В России именно автомобильный транспорт принимает участие в более чем 80% логистических цепочках транспортировки продукции. Стоимость товаров находится в прямой зависимости от затрат на их доставку.

С 1 февраля 2020 года размер платы за ущерб автодорогам установлен в размере 2,20 рублей за километр. Средний тариф на магистральные грузоперевозки составляет 45 рублей за километр. Соответственно, новый тариф увеличивает издержки на транспорт не менее чем на 5%, при этом транспортные расходы составляют от 4% до 70% в зависимости от типа продукции и географии доставки.

Увеличение расходов на транспортировку также оказывает влияние и на производителей. При падении объемов продаж, сделки могут стать убыточными, что впоследствии может привести к остановке производства [5].

В конечном итоге такой сложный в администрировании налог отразится на потребителе, поскольку цены на товары неизбежно вырастут.

Существенно повлияли на транспортно-логистическую отрасль экономические изменения, произошедшие с 2015 году, когда в связи с санкциями, вырос спрос на грузоперевозки автомобильным транспортом внутри страны. Данная ситуация привела к тому, что транспортным компаниям стало не доставать платежеспособных клиентов, а дополнительная финансовая нагрузка в виде нового сбора, стала существенным обременением.

Система действует уже пятый год, но некоторые проблемы до сих пор не решены и возникают новые. В феврале 2020 года перевозчики столкнулись с тем, что срок использования бортовых устройств истек, а предоставить новые оператор системы не готов, так как их производство начнется не раньше осени 2020 года. Бывшие в эксплуатации перепрограммированные приборы, которые временно были выданы взамен тем, которые использовались ранее, работали не корректно, сумма за проезд автоматически не списывалась и пользователи получали штрафы.

Предполагалось, что в апреле 2020 года в рамках антикризисных мер власти могут на время прекратить взимать плату с грузовых транспортных средств или снизить тарифную ставку на фоне пандемии коронавирусной инфекции. На текущий момент данные меры находятся на стадии рассмотрения.

В период кризиса различные действия против транспортной инфраструктуры могут привести к повышению цен, сбою снабжения и как результат – социальной нестабильности в обществе.

Рассматривая опыт европейских стран, следует отметить, что на отлаживание работы системы им требовалась длительная подготовка, проведение рабочих тестов, во время которых взимание платы не производилось, а в течение последующих лет происходило постепенное внедрение.

Для того чтобы нормализовать ситуацию на рынке транспортных услуг, в первую очередь необходимо устранить все сбои в системе. В период устранения неполадок нужно приостановить оплату проезда и возложение штрафов, а также перевести на постоплату всех пользователей, применяющих бортовые устройства.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что введение системы «Платон» в условиях текущего положения экономики России не совсем целесообразно, создавая трудности как для перевозчиков, так и для поставщиков.

Библиографический список:

1. Постановление Правительства РФ от 14.06.2013 N 504 (ред. от 02.08.2019) «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн».

2. Барканов И. С. Сравнение принципов европейской и российской логистики / И. С. Барканов // Инновационное развитие. - 2019. - № 2 (29). - С. 46-47.

3. Григорьев М. Н. Логистика : учебник / М. Н. Григорьев, С. А. Уваров - 4-е изд., испр. и доп. - Москва : Юрайт, 2019. - 836 с.

4. Кизим А. А. Организационно-правовые основы введения системы «Платон» и ее влияние на формирование эффективной транспортной логистики на предприятии / А. А. Кизим, Л. В. Пономаренко, Е. В. Каменских // Экономика устойчивого развития. - 2016. - № 1. - С. 198-205.

5. Лукиных А. П. Логистика. Современные проблемы развития / А. П. Лукиных // Бенефициар. - 2019. - № 38. - С. 6-9.