

ся годами. Классический пример – «Трансаэро», кредиты которой пролонгировались даже тогда,

кассовых разрывов, как у малого бизнеса, и, соответственно, есть возможность обслуживать долги.

но снижать требования к клиентам не смогут, они также продолжат закладывать в ставку повы-

шую на предоставление ему каникул, составляет 600 000 руб. В то же время средний размер такого

падением маржи, с отложенными убытками будущих периодов, но с ними сектор успешно справится.”

# Цифровизация с большой дороги

КИРИЛЛ  
ЯНКОВ

заведующий лабораторией  
Института народнохозяйственного  
прогнозирования РАН



Мир постепенно идет к фактической платности пользования дорогами, и это справедливо, ведь иначе меньшинство на автомобилях пользуется бесплатными благами за счет налогов, которые платят все. Пока такую платность обеспечивают акцизы на моторное топливо, но с электрификацией автотранспорта этого не будет: нельзя установить цену на электричество из розетки для лампы одну, а для электромобиля другую. А значит, от цифровых систем, связывающих плату и фактический пробег, уйти не удастся.

Скоро водители большегрузных автомобилей будут с грустью отмечать пятилетие первой системы, за деньги отслеживающей пробег автомобилей в стране, – «Платона». Пора вспомнить, для чего эта система платы была введена. Как сказано в федеральном законе – в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам грузовиками.

Но вред, причиняемый дорогам, не новшество пятилетней давности. О вреде давно было написано в другой статье того же федерального закона – там, где речь идет о тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средствах. И система возмещения вреда от большегрузов была создана задолго до «Платона».

Логично было бы полагать, что «Платон» своими современными техническими возможностями обеспечил взимание платы и с 12-тонников, и с большегрузов, тем более что система видеофиксации проезда нужна и для тех, и для других и на пунктах весового контроля приходится взвешивать все магистральные грузовики. Однако сделано этого не было: «Платон» был создан на инновационной цифровой основе практически с нуля, а система разрешений на проезд с превышением веса и габаритов осталась в прежнем виде, с бумажным документооборотом

и архаичной техникой на пунктах контроля.

В отличие от «Платона», где можно перемыть косточки семье Ротенбергов, система платы с большегрузов осталась в стороне от внимания СМИ и социальных сетей. Тем удивительнее было прочитать отчет Счетной палаты, как именно взимается эта плата.

Оказывается, что система весогабаритного контроля, создание которой планировалось еще раньше «Платона», так и не создана. Информационного обмена между разными владельцами автодорог нет, разрешения на провоз тяжелых и сверхгабаритных грузов выдаются только на бумаге, часть пунктов контроля не соответствует требованиям, а другие можно объехать или просто заклеить номер машины бумажкой.

Но самая потрясающая цифра – сколько могло быть собрано штрафов за нарушение веса и габаритов. За 2018 г. – внимание! – это 47,3 млрд руб. За тот же год с помощью «Платона» в дорожные фонды было собрано 23,8 млрд руб. Государство компенсировало «Платону» 13,2 млрд руб., так что несобранные штрафы в 4,5 раза превышают поступления от «Платона».

Понятно, что если бы система взысканий за нарушение веса и габаритов работала, как она работает в «Платоне», то собрать такую астрономическую сумму штрафов

не удалось бы: перевозчики тяжелых грузов просто не нарушали бы столь массово. Но даже с учетом этого можно предположить, что поступления в бюджет от перевозки сверхтяжелых и негабаритных грузов могли быть сопоставимы с поступлениями от «Платона». Хотя против платежей за такие грузы, существующих уже очень давно, никто не возражал – в отличие от введения платы за 12-тонники, запомнившегося коллективными акциями дальнобойщиков и отступлением властей, снизивших плату за проезд.

Вторая родовая травма обеих систем возмещения вреда дорогам – их функционирование только на дорогах федеральных. Если бы чиновники Минтранса и депутаты,

но самое потрясающее – сколько можно было собрать штрафов за нарушение веса и габаритов. За 2018 г. – 47,3 млрд руб.

принимая такие нормы, посмотрели на карту российских дорог, то увидели бы, что практически между всеми соседними регионами можно проехать и по дорогам более низких уровней собственности, чем федеральные. И это не говоря уже о маршрутах внутри одного региона. Как писал еще пять лет назад жур-

нал «За рулем», «Федеральное дорожное агентство спрогнозировало, что водители фур будут стараться сэкономить и вместо федеральных трасс станут выбирать региональные, отчего будет страдать региональная инфраструктура».

Странно, что федеральные власти, которые сплошь и рядом не церемонятся с правами субъектов Федерации, в этом случае постыдились ввести систему сразу на всей дорожной сети страны. Конечно, сборы за проезд справедливо делить между субъектами Федерации, но саму систему разрешений и контроля нужно было делать единой. За пять лет подвижек в этом направлении не было.

«Платон» стал предметом гордости для одних и предметом про-

клятий для других. Назад пути нет, но надо исправлять системные ошибки, заложенные пять лет назад. Система компенсации вреда от грузового автотранспорта должна быть единой, удобной для водителей и транспортных компаний и распространяться на все дороги страны.”