

«ПЛАТОН» ПРИСТУПАЕТ К РАБОТЕ

С середины ноября на федеральных трассах России начнет свою работу система взимания платы с транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Вырученные деньги будут аккумулироваться в Федеральном дорожном фонде и пойдут, как планируется, на региональные дорожные проекты.

КТО ТАКОЙ «ПЛАТОН»?

В России протяженность сети автомобильных дорог федерального значения составляет чуть более 50 000 км, автотранспорт остается одним из основных для перемещения грузов. В настоящее время парк грузового автотранспорта в России насчитывает 2 млн единиц, еще около 400 000 пересекают территорию страны транзитом. В 2014 году автомобильным транспортом были перевезены 246 млрд ткм. Долгое время денег на дороги хронически не хватало, однако государство планомерно увеличивало объемы финансирования на содержание дорог федерального значения, и в прошлом году этот показатель достиг 100%. В то же время известно, что существенный урон дорогам наносит именно грузовой транспорт — порядка 180 млрд рублей в год. Ведь современные тяжеловозы могут перевозить 40 т грузов и больше, тогда как дороги попросту не рассчитаны на подобные нагрузки.

Закономерно возникает вопрос о компенсации этого ущерба. Решением стало создание системы взимания платы (СВП) в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 т. Реализацией этого проекта Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) системно занималось с 2008 года. В результате появилась система взимания платы, получившая название «Платон». Соответствующее концессионное

соглашение 29.09.2014 заключили Росавтодор и компания ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 29.08.2014 №1662-р.

Согласно ФЗ от 06.04.2011 №68 система взимания платы вводится на территории России уже 15 ноября 2015 года. СВП рассчитывает плату за пройденный путь по федеральным автодорогам в зависимости от фактического пробега транспортного средства. Оплата производится по авансовой схеме. Для этого денежные средства владельца транспортного средства вносятся на его лицевой счет, который нужно открыть в системе после регистрации автомобиля. Сама СВП не требует остановки автомобиля, однако на каждый грузовой автомобиль предполагается установить специальное бортовое устройство. Как говорят разработчики — она мобильна и легко масштабируема. Система предполагает использование 100 комплексов мобильного контроля, установку 138 офисов обслуживания, а также 481 рамку стационарного контроля. Срок эксплуатации системы — 12 лет.

ВЕКТОР НА РЕГИОНЫ

Проект уникален по нескольким параметрам, рассказал руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт на недавней пресс-конференции в МИА «Россия сегодня». Во-первых, система охватит всю протяженность федеральной сети и будет функционировать круглосуточно и непрерывно. Во-вторых, это един-

ственная в мире система оплаты, которая создается на основе спутниковой навигации, причем будут работать две системы — ГЛОНАСС и GPS. «Такой подход позволяет с большой точностью отслеживать путь, пройденный транспортным средством, и избавляет от необходимости тратить финансы на создание и поддержание избыточной инфраструктуры», — прокомментировал Роман Старовойт.

Немаловажно, что система реализуется по механизму ГЧП. Государство не потратит на нее ни рубля, поскольку она создается за счет концессионера. К настоящему времени тариф, установленный Правительством РФ, составляет 3,73 руб. за 1 км пути. В этом случае в уже в следующем году поступления в дорожный фонд могут составить 50 млрд руб. Правда, сейчас обсуждается вариант тарифа в 3,06 руб. за 1 км, в этом случае общая сумма поступлений в дорожный фонд составит примерно 40 млрд руб. Ранее сообщалось, что оплата концессионеру составит 10,6 млрд руб. ежегодно. Однако в распоряжении Правительства России есть указание, что окончательный размер платы будет установлен после проведения независимого технологического ценового аудита.

Полученные средства поступят в Федеральный дорожный фонд и будут направлены на обеспечение поддержания федеральных автомобильных дорог в нормативном состоянии. Кроме того, учитывая неважное состояние региональных дорожных фондов (наполняемость которых в среднем по стране не превышает 13–14% от необходи-

мого), на заседании президиума Госсовета в октябре прошлого года Президент России поручил проработать вопрос о направлении дополнительных средств в размере 40–50 млрд руб. на региональные дорожные проекты и уникальные дорожные сооружения. Это поможет раскрутить реализацию проектов ГЧП в регионах и направить эти средства в качестве софинансирования федерального бюджета на строительство объездных дорог, мостов и сложных искусственных сооружений. Ведь как небезосновательно предполагают власти, трафик с федеральных трасс может частично сместиться на региональные дороги, и тогда в этой части все равно придется компенсировать расходы региональных дорожников.

В прошлом году Росавтодор начал разработку методики отбора таких региональных проектов ГЧП. Эта методика уже прошла широкое общественное обсуждение с участием представителей субъектов РФ, банков, правовых институтов. К настоящему времени в Росавтодор обратились более 10 регионов. Предварительный перечень региональных проектов государственно-частного партнерства будет сформирован в конце 2016 года, когда будут собраны средства. Пока же не принято окончательного решения, пойдут ли средства, собираемые с СВП, на региональные проекты, но точно известно, что эти средства попадут в Федеральный дорожный фонд.

К РАБОТЕ ГОТОВ!

«Система взимания платы уже готова, проведены испытания», — рассказал генеральный директор ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» Александр Советников. Он отметил, что СВП создавалась в довольно сжатые сроки — за год, однако работа идет по графику и в настоящее время продолжается ее передача государству. Перед разработчиками стояла задача сделать

систему максимально удобной для пользователя. Этого удалось добиться благодаря широкому информированию пользователей и подключению всех возможных каналов распространения. Чтобы воспользоваться системой, необходимо произвести несколько несложных шагов: заполнить регистрационную форму на сайте системы www.platon.ru или в офисе, приложить скан копии свидетельства о регистрации транспортного средства, после чего пользователю будет выдан логин и пароль к личному кабинету сайта.

Пользователь, зарегистрировавшись в системе, может зайти в программу и выбрать маршрут, как в обычном навигаторе. Далее система предлагает несколько вариантов маршрута, рассчитывает стоимость, после этого идет оплата. Предусмотрены все каналы оплаты — банковским переводом, банковской картой, наличными деньгами через терминалы самообслуживания, по мобильному телефону или через официальный сайт. Саму квитанцию распечатывать и возить с собой нет необходимости — сотрудники ГИБДД не имеют права ее требовать, так как это электронный билет, и он автоматически регистрируется в системе. Само бортовое устройство выдается бесплатно. Оно крепится на лобовое стекло и включается в прикуриватель. Это российское производство, говорят разработчики и подчеркивают его безопасность: система зашифрована и закрыта от взлома как на уровне центра обработки данных (ЦОД), так и на уровне бортовых устройств. Кстати, производство всего используемого в ЦОДе оборудования также локализовано в России. А программное обеспечение впервые в России для систем подобного уровня написано на открытых кодах. Это позволяет защитить информацию в полном объеме: систему невозможно будет отключить или прервать извне.

Для удобства пользователей начал работу колл-центр СВП. Зво-

нок по телефону для российских перевозчиков: 8-800-550-02-02, для зарубежных перевозчиков: +7-495-540-02-02. С помощью горячей линии владельцы большегрузов смогут узнать, как зарегистрироваться в системе, получить информацию о перечне необходимых документов.

ПЛЮСОВ БОЛЬШЕ, ЧЕМ МИНУСОВ

Представители профессионального и бизнес-сообщества в целом положительно оценивают нововведение. Так, заместитель председателя комитета Государственной думы РФ по транспорту Сергей Тен полагает, что система возмещения ущерба дорогам даст мультипликативный эффект с точки зрения поступления средств в Федеральный дорожный фонд. «Нам нужны не только хорошие, но и безопасные дороги, — прокомментировал он. — К сожалению, в России есть и черный рынок, и перевозчики, которые создают фирмы-однодневки. А система «Платон» призвана сделать так, чтобы подобные компании ушли с этого рынка, ведь платить нужно будет по-белому».

Член Общественной палаты РФ, председатель комитета по государственной политике в транспортной сфере общероссийской общественной организации «Деловая Россия» Сергей Фахретдинов также настроен скорее оптимистично и призывает не поддаваться паническим настроениям. «Это скорее возможность для отрасли, а не апокалипсис», — отметил он и добавил, что раньше получение разрешения на перевоз грузов более 12 т было для перевозчика непростой задачей, требующей времени, средств и нервов. «Платон» должен снять эти трудности. Конечно, на первом этапе функционирования системы возможен небольшой всплеск недобросовестных конкурентов, но в итоге система должна стабилизировать рынок.

Людмила Изъюрова