

УДК: 330

**ДОРОЖНЫЕ СБОРЫ, ВЗИМАЕМЫЕ
С ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ЕАЭС**

**ROAD TOLLS LEVIED ON ROAD FREIGHT TRANSPORT
AS A DEVELOPMENT TOOL OF THE TRANSPORT SYSTEM
IN THE EURASIAN ECONOMIC UNION (EEU)**

©Залетов Ю. С.

канд. пед. наук

Ярославский филиал Московского финансово-юридического
университета (МФЮА)

г. Ярославль, Россия, zaleetov1983@mail.ru

©Zaletov Yu.

Ph.D., Yaroslavl branch
of Moscow Finance and Law Academy
Yaroslavl, Russia, zaleetov1983@mail.ru

©Пефтуев В. И.

д-р экон. наук, Ярославский государственный
педагогический университет им. К. Д. Ушинского

г. Ярославль, Россия, keu08@yandex.ru

©Peftiev V.

Dr. habil.

Ushinsky Yaroslavl State Pedagogical University
Yaroslavl, Russia, keu08@mail.ru

Аннотация. В статье изучается вопрос экономического влияния дорожных сборов, взимаемых за проезд грузового автомобильного транспорта полной массой более 12 тонн по федеральным автодорогам РФ на эффективность международных грузовых перевозок автотранспортом. Рассматривается краткая история появления в экономической теории и практике хозяйственной деятельности различных государств дорожных сборов для грузового автотранспорта. Приводятся практические рекомендации по государственному и целевому назначению доходов от дорожных сборов для бюджета страны, и хозяйствующих субъектов транспортной отрасли. Изучается возможность применения доходов от взимаемых сборов для совершенствования единой транспортной системы ЕАЭС на примере одного региона.

Abstract. The article studies the issue of the economic influence of road tolls levied on transit road freight transport which has a full weight more than 12 tonnes on federal roads of the Russian Federation on the effectiveness of international freight transport by motor transport. It considers a brief history appearance of road tolls for freight motor transport in economic theory and practice of economic activities of different states. It contains a recommendation for the public and for purpose of revenue from road tolls to the country's budget and economic entities of the transport industry. It studies the possibility of applying of revenue from fees charged to improve integrated transport system of the EEU as an example of one region.

Ключевые слова: дорожные сборы за проезд грузового автотранспорта, международные автомобильные грузовые перевозки, теория «внешних эффектов», интернализация затрат, оптимизация системы взимания дорожных сборов для государственных фондов, единая транспортная система ЕАЭС.

Keywords: road tolls levied on transit road freight transport, international freight transport by road, the theory of externalities, internalisation of costs, system optimisation of road tolls levied for public funds, integrated transport system of the EEU.

«Одной из главных причин торможения российской экономики является дефицит инвестиционных ресурсов» — об этом заявил президент РФ Владимир Путин 1 декабря 2016 года в послании Федеральному собранию (1). Несколько ранее, 30 ноября 2016 года состоялось совещание в Совете Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) под председательством члена Коллегии (Министра) по транспорту и инфраструктуре Адамкула Жунусова по проекту Основных направлений и этапов реализации согласованной транспортной политики государств Союза.

Основная цель данного совещания — выработка плана действий для формирования единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в странах Евразийского экономического союза. В соответствии с поставленной целью совещания одной из основных задач встречи — снятие разногласий по спорным положениям равномерного развития евразийских транспортных коридоров и определения термина «интеллектуальная транспортная система».

В настоящее время одной из центральных тем развития транспортной отрасли является оплата проезда по федеральным автодорогам грузовыми автомобилями массой более 12 тонн, поэтому авторы данной публикации считают необходимым сосредоточить свое внимание именно на данном вопросе применительно к развитию транспортной системы ЕАЭС и Ярославской области в частности.

В 1959 году лауреат Нобелевской премии по экономике Уильям Викрей предложил собирать плату за проезд с помощью электронной системы в ходе работ по развитию дорожной сети Вашингтона. Непосредственные основания для практики введения сборов по оплате за проезд грузовиков по автодорогам можно найти и в теории экономической эффективности, разработанной А. Маршаллом и А. Пигу. Основное содержание теории заключается в том, что рынок охватывает лишь хозяйственные блага, а благосостояние людей зависит и от благ вне рынка. Поскольку положение людей зависит от нерыночных факторов, за основу концепции вышеобозначенных ученых положена теория «внешних эффектов». «Внешний эффект» описывает ситуацию, где в результате рыночной деятельности экономических субъектов оказывается воздействие на работу других субъектов которые не участвуют в данных рыночных взаимоотношениях. Принцип «внешнего эффекта» предполагает, что оплату вреда, который наносит грузовой автомобильный транспорт окружающей среде и прежде всего автомобильным дорогам должен ложиться на автомобильных перевозчиков. В 1993 году под эгидой Европейской Конференции Министров транспорта (далее ЕКМТ) сформулирован термин «интернализация» внешних затрат, связанных с работой автомобильного транспорта. ЕКМТ создана на основании международной конвенции, подписанной в Брюсселе 17 октября 1953 года. Целями данной организации являются: а) принятие мер для эффективного использования и рационального развития внутреннего европейского транспорта, имеющего международное значение; б) координирование и усиление деятельности международных организаций европейского транспорта с учетом деятельности в этой области национальных органов государств-членов [1]. Поскольку Конвенцией предусмотрено установление особых взаимоотношений между ЕКМТ и ОЭСР (Организацией экономического сотрудничества) решения, принимаемые на совместных совещаниях представителей данных организаций, внедряются в практику работы транспортных отраслей экономики оптимально быстро. Таким образом, реализация принципа интернализации внешних затрат при эксплуатации грузовых транспортных средств осуществляется за счет налогов и сборов за пользование дорожной инфраструктурой: повременный дорожный сбор, покилометровый дорожный сбор, плата за пользование объектами дорожной инфраструктуры — мосты, тоннели. Например, в ФРГ при движении по

автомобильным транспортом массой более 12 тонн, взимается плата от 8 до 22 евроцентов за 1 километр пути, в зависимости от количества осей и класса экологичности автомобиля. В Швейцарии оплата взимается с автомобилем массой более 3,5 тонн. Для постоянно работающих в Европейском Союзе (далее ЕС) фирм перевозчиков можно приобрести абонементы на сутки, неделю, месяц и год. Стоимость годового абонемента варьируется от 150 до 1550 евро за 1 год. Существуют также и дополнительные сборы — в Германии однократный въезд в экологические зоны крупных городов равен 5 евро, запреты на движение автомобилей массой более 7,5 тонн в ночное время, в воскресенье и праздничные дни, но для скоропортящихся продуктов и контейнерных перевозок (совмещающих автомобильный и железнодорожный транспорт) делается исключение (2).

С 15 ноября 2015 года в РФ начала действовать система взимания платы с грузовиков (массой более 12 тонн) с помощью оператора «РТ–инвест транспортные системы» (РТИТС). Первоначально тариф планировался в размере 3,73 рублей за 1 км пути перевозчика, с 15 ноября тариф составил 1,53 рубля за 1 км, с 1 марта 2016 года — 3,06 рубля за 1 км до конца декабря 2018 года. В ноябре 2015 года первый заместитель министра транспорта Евгений Дитрих сообщил, что штрафы за неоплаченный проезд будут взиматься только в Московской области, в остальных регионах — с мая 2016 года (3). Минсельхоз прорабатывает вопрос освобождения от уплаты сбора транспорта сельхозпроизводителей: молоковозов и скотовозов. Председатель Комитета по транспорту в Государственной думе Евгений Москвичев внес законопроект, по которому разрешается платить за поездку после окончания маршрута, но вводятся штрафы 10000 рублей для водителей и 40000 рублей для предпринимателей, от 450000 рублей для юридических лиц за неоплаченный проезд по федеральным автодорогам.

На момент начала действия системы «Платон» по сбору денежных средств за проезд грузовиков по федеральным автодорогам в ней зарегистрировалось более 500 тыс. автомобилей. Всего в России порядка 2 млн. грузовиков полной массой более 12 тонн, принадлежащих российским юридическим лицам и примерно 400 тыс. иностранным. По данным Росстата, в РФ количество зарегистрированных автомобилей за последние 15 лет увеличилось на 41% (2). Нагрузка на федеральные автодороги без учета автобусов и автомобилей, зарегистрированных за рубежом выросла с 510 автомобилей на 1 километр до 908 автомобилей на 1 километр (протяженность федеральных автодорог выросла только на 10%). Разумеется, вследствие данных факторов ускорился износ дорожного полотна федеральных автотрасс. Как указывают специалисты Министерства транспорта в пояснительной записке к проекту постановления правительства о повышении платы за проезд грузовиков, в настоящее время сборов от системы «Платон» достаточно для оплаты оператору и финансирования части запланированных проектов. Поэтому Минтранс предлагает повысить тариф с нынешних 1,53 рубля за 1 километр пути до 2,6 рубля и с 1 февраля 2017 года до 3,06 рубля за 1 километр пути по федеральной автодороге (4).

Крупные автотранспортные предприятия, а также автомобильные подразделения компаний «Дикси», «Магнит», X 5 RetailGrupe и др. практически сразу на время начала запуска проекта «Платон» укомплектовали свой автопарк тяжелых грузовиков на 30% приборами, обеспечивающими работу системы Платон. Разумеется, значительная часть грузового автопарка вышеперечисленных предприятий активно осуществляет и международные грузовые перевозки.

Большая часть грузов в России перевозится автомобильным транспортом — около 50%, по железной дороге — 20%, остальная часть водным и воздушным. У железнодорожного транспорта больше грузооборот (произведение веса груза за определенное время, умноженное на расстояние). В последние годы популярность железнодорожного транспорта не растет — он уступает место автомобильному, кризисные события начиная с лета 2014 года обострили борьбу за клиентов, поскольку автоперевозчики стремятся удержать клиентов, а железнодорожники повысили тарифы на экспортные перевозки, пользуясь

ситуацией девальвации рубля. Согласно курсу экономической теории, автомобильные перевозки выгоднее железнодорожных на расстоянии до 1000 километров. На современном этапе развития транспортной отрасли объем международных автомобильных грузоперевозок в импортном направлении в 2 раза превышает экспортное. В 2015 году из-за введенного в России продуктового эмбарго и снижения курса рубля, объем грузовых международных перевозок снизился в I квартале 2015 года на 9,4% (5). Автотранспортные подразделения предприятий: холдинга «Мираторг», FM Logistic, Itella, «Молком» были вынуждены снизить тарифные ставки на перевозки прежде всего по России, а затем и в международном направлении.

Таким образом, основные решения к которым должны прибегнуть перевозчики на международном направлении для сохранения своего положения на рынке — это предоставление дополнительных скидок, различных вариантов рассрочек платежей и дополнительных сервисов (например, по функции отслеживания груза в сети Интернет).

Исходя из рассмотренных аспектов внедрения дополнительных сборов за проезд грузового автотранспорта по автомагистралям в России и зарубежом, авторы статьи считают необходимым сделать следующие выводы и рекомендации для предприятий данного вида хозяйственной деятельности.

Безусловно, внедрение дополнительных плат влечет увеличение себестоимости грузовых перевозок, хотя, как мы видим, из расчета, приведенного на Схеме — незначительно.

Схема.

ПРИМЕР РАСЧЕТА УВЕЛИЧЕНИЯ СТОИМОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОТРАНСПОРТОМ С УЧЕТОМ ТАРИФА «ПЛАТОНА»:

В одном 20-футовом контейнере 1200 коробок с бананами в среднем по 20 килограмм каждая.

Если протяженность рейса по территории РФ 1000 км и весь он пролегает по федеральной автодороге, получаем $1000 \text{ км} \times 1,53 \text{ рубля} = 1530 \text{ рублей}$.

$1530 \text{ рублей} / 1200 \text{ коробок} = 1,28 \text{ рубля}$ прибавится к стоимости 1 коробки бананов.

Авторы считают, что размер платы за проезд грузовых автомобилей по федеральным автодорогам необходимо направлять в бюджет регионов, через территорию которых проходят данные автодороги. Строго следить за целевым назначением использования собранных денежных средств. Постепенно вводить льготные тарифы при проезде тяжелых грузовиков в ночное время суток, исчисление тарифа можно также производить в зависимости от количества осей грузового транспортного средства, поощрять тарифным способом введение в эксплуатацию новых автомобилей высокого экологического класса, тем самым продолжить обновление отечественного автопарка грузовиков. Одним из вариантов снижения транспортных издержек при международных грузовых автоперевозках для предприятий не имеющих своего автопарка — заключать внешнеторговые договоры в соответствии с международными правилами поставки INCOTERMS на условиях DAP, DAT, DDP (где расходы по доставке товара в поименованное место несет продавец).

В ноябре 2016 года в Ярославле состоялось заседание президиума Госсовета и консультативной комиссии. На повестке заседания — повышение инвестиционной привлекательности регионов. Ярославская область обладает значительным инвестиционным потенциалом, особенно в части транспортной составляющей. На территории области осуществляет международные грузоперевозки по стальным магистралям Северная железная дорога ОАО «РЖД», проходит свой путь федеральная автодорога «Москва–Холмогоры» М-8, действует аэропорт «Туношна» с пунктом пропуска через государственную границу РФ и границу ЕАЭС. Как субъект РФ Ярославская область входит в состав ЦФО и

географически наиболее близка к Московскому транспортному узлу и трем международным транспортным коридорам: 1) транспортный коридор «Транссиб» (от границы с Белоруссией через Смоленск — Москву — Нижний Новгород); 2) транспортный коридор «Север–Юг» (связывает государства Средней Азии с Балтикой через Московский транспортный узел); 3) европейский коридор №9 (согласно Критским соглашениям: Хельсинки — Санкт–Петербург — Москва — Одесса) [2].

Поэтапная реализация вышеобозначенных предложений позволит Ярославской области достойно представить свою инфраструктуру в работе Агентства Стратегических Инициатив Правительства РФ в части выполнения работ по улучшению инвестиционной привлекательности регионов для представителей различного вида бизнеса. А взимаемые дорожные сборы с грузового автотранспорта, передвигающегося по федеральным автодорогам региона, будут позволять постоянно совершенствовать транспортную инфраструктуру региона, тем самым способствуя созданию условий для формирования единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг Евразийского экономического союза.

Таким образом, внедрение платы за проезд по федеральным автодорогам тяжелых грузовиков при грамотной и оптимальной реализации данного проекта, позволит пополнить федеральный бюджет в части расходов на содержание дорожной инфраструктуры и позволит обеспечить ее функционирование на уровне европейских стандартов обслуживания, тем самым также будет способствовать повышению статуса РФ в рейтинге Всемирного банка — LPI, напрямую касающегося развития таможенной инфраструктуры государства.

Источники:

- (1). Путин назвал основные причины торможения российской экономики. Режим доступа: goo.gl/YaJh8b.
- (2). Мифы дорожного бунта. Режим доступа: goo.gl/12MJAA.
- (3). В России начала действовать система взимания платы с тяжелых грузовиков Режим доступа: goo.gl/bdVUry.
- (4). Чиновники ищут способы пополнить дорожные фонды Режим доступа: goo.gl/I9E7Us.
- (5). Итоги внешней торговли России в 2015 году: цифры и факты Режим доступа: goo.gl/KFHQ8f.

Список литературы:

1. Арсенов В. И., Бекашев К. А., Галич В. Н. Международные транспортные организации. М. 1986. С. 450–451.
2. Прокофьева Т. А., Лопаткин О. М. Логистика транспортно–распределительных систем: региональный аспект. М.: Р–Консульт, 2003. С. 34.

Sources:

- (1). Putin nazval osnovnyye prichiny tormozheniya rossiiskoi ekonomiki. Available at: goo.gl/YaJh8b.
- (2). Mify dorozhnogo bunta. Available at: goo.gl/12MJAA.
- (3). V Rossii nachala deistvovat sistema vzimaniya platy s tyazhelykh грузовиков. Available at: goo.gl/bdVUry.
- (4). Chinovniki ishchut sposoby popolnit dorozhnye fondy. Available at: goo.gl/I9E7Us.
- (5). Itogi vneshnei trgovli Rossii v 2015 godu: cifry i fakty. Available at: goo.gl/KFHQ8f.

References:

1. Arsenov V. I., Bekyashev K. A., Galich V. N. Mezhdunarodnye transportnye organizatsii. M. 1986. S. 450–451.

2. Prokofieva T. A., Lopatkin O. M. Logistika transportno–raspredelitelnykh sistem: regionalnyi aspekt. M.: R–Konsult, 2003. S. 34.

*Работа поступила
в редакцию 20.03.2017 г.*

*Принята к публикации
24.03.2017 г.*

Ссылка для цитирования:

Залетов Ю. С., Пептиев В. И. Дорожные сборы, взимаемые с грузового автомобильного транспорта как инструмент развития транспортной системы ЕАЭС // Бюллетень науки и практики. Электрон. журн. 2017. №4 (17). С. 207–212. Режим доступа: <http://www.bulletennauki.com/zaletov-peftiev> (дата обращения 15.04.2017).

Cite as (APA):

Zaletov, Yu., & Peftiev, V. (2017). Road tolls levied on road freight transport as a development tool of the transport system in the Eurasian economic union (EEU). *Bulletin of Science and Practice*, (4), 207–212.