

# «СИСТЕМА „ПЛАТОН“ СТАЛА КАТАЛИЗАТОРОМ НАЗРЕВШИХ ПЕРЕМЕН В СИСТЕМЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК»

О РЕЗУЛЬТАТАХ ПЕРВОГО ГОДА РАБОТЫ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН» BUSINESS GUIDE РАССКАЗЫВАЕТ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ГОСЗАКАЗЧИКА НАЧАЛЬНИК ФКУ «ДОРОГИ РОССИИ» ИВАН ГРИГОРОВИЧ.

**BUSINESS GUIDE:** Как вы оцениваете итоги первого года работы «Платона»?

**ИВАН ГРИГОРОВИЧ:** Я бы охарактеризовал этот год как успешный. «Платон» состоялся — это свершившийся факт. Это самая масштабная система взимания платы по охвату территории и единственная в мире, построенная на открытых кодах.

Сейчас мы идем в плановом режиме и достигаем тех показателей, которые планировали.

**ВГ:** С введением системы планировалось получение дополнительных средств около 40 млрд руб. в год. Скажите, пожалуйста, какая сумма собрана?

**И. Г.:** Дело в том, что озвученная сумма рассчитывалась исходя из тарифа 3,06 руб./км. Однако было принято решение ввести льготный период для пользователей, и эту ставку снизили наполовину — до 1,53 руб./км. Соответственно, в два раза уменьшились и поступления. В конце текущего календарного года сумма сборов приблизится к 20 млрд руб. То есть наши расчеты при создании системы фактически попали в «десятку».

**ВГ:** Сумма внушительная, на что пошли эти средства?

**И. Г.:** Правительство посчитало возможным с учетом прогнозных сборов выделить на дорожные работы в этом году сумму, даже превышающую сборы, — 22,9 млрд руб. на ремонт дорог, строительство и ремонт мостов и путепроводов. Это деньги от системы «Платон» с учетом поступлений за 2016 год и первые месяцы следующего сезона. В результате уже отремонтировано более 1 тыс. км самых проблемных дорог в регионах.

Идет строительство и ремонт 31 моста и путепровода. За счет сборов системы «Платон» до конца 2017 года отремонтируют 24 аварийных мостовых перехода и путепровода в Удмуртии, Чечне, Чувашии, Карачаево-Черкесии, Самарской, Воронежской, Брянской, Орловской, Пензенской, Тамбовской областях, а также в Бурятии, Краснодарском и Алтайском краях.

**ВГ:** Каков алгоритм расходования поступивших средств по системе «Платон»?

**И. Г.:** Дорожный фонд — это котел, в который попадают средства из разных источников. Это прямые перечисления из федерального бюджета, средства от акцизов и т. д. Сейчас в этот котел также поступают деньги, собранные системой «Платон». Деньги от сборов «окрашены» и могут идти только на дорожные проекты. Расчеты же с концессионером ведутся по другим статьям бюджета. Поэтому конкретно дорожная отрасль в любом случае выигрывает. В первый год правительство решило направить полученные средства на ремонт самых проблемных дорог в регионах, а также на строительство и ремонт особо важных мостов, которые позволят снять ограничения на развитие транспортной инфраструктуры. В следующем году средства от сборов предполагается направлять на региональные дорожные проекты, реализуемые по схеме государственно-частного партнерства.

**ВГ:** Когда запускается новый проект, всегда возникают некие сложности. Даже стиральную машину дома ставить — все равно нужно слегка пододвинуть или выставить по уровню. Были ли выявлены недостатки работы системы «Платон» в процессе эксплуатации?

**И. Г.:** Система была запущена в рекордно короткие сроки, что уже можно считать своеобразным рекордом. С поставленной задачей, я считаю, справились если не на «пять», то на «четыре с плюсом» точно.

Основная сложность была в том, что многие перевозчики до последнего не верили, что система заработает. Оператор с лета 2015 года предлагал компаниям зарегистрироваться, подать необходимые документы, ознакомиться с нюансами работы, получить бортовое устройство.

**ИВАН ГРИГОРОВИЧ:**

«СИСТЕМА КОНТРОЛЯ

РАЗВОРАЧИВАЕТСЯ

ОТ ЦЕНТРА К ПЕРИФЕРИИ,

КОЛИЧЕСТВО РАМОК

КОНТРОЛЯ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ»



Увы, все ринулись в самый последний момент — в результате в центрах обслуживания пользователей в первые дни возникли очереди. Поэтому, к сожалению, изначально возникло негативное восприятие «Платона». Для совместного решения с перевозчиками всех острых вопросов при Минтрансе была организована рабочая группа, в рамках которой были выработаны меры по снижению штрафов за нарушения, введению постоплаты, созданию удобных дополнительных сервисов для пользователей. Кроме того, перевозчики были освобождены от уплаты транспортного налога (на суммы выплат в системе «Платон»).

В первую неделю после запуска многие офисы «Платона» работали в круглосуточном режиме, набирали дополнительных людей. Сейчас ажиотаж спал. Вы можете заехать в любой центр и убедиться, что в основном туда приезжают, если купили новую машину либо сняли с учета старую. Остальные вопросы клиенты решают удаленно через личный кабинет на сайте.

**ВГ:** Какую статистику может получать перевозчик от «Платона»?

**И. Г.:** В личном кабинете видны все автомобили собственника, движение денег по счету. Видно, сколько километров по федеральным дорогам проехал автомобиль, где он останавливался и на какое время. Я много встречаюсь с перевозчиками и вижу, что для некоторых из них такая аналитика оказалась очень полезной. Наш пользователь имеет возможность просмотреть отчеты о маршрутах своих автомобилей, и «Платон» выступает в роли системы контроля. Запуск системы «Платон» стал катализатором назревших перемен в системе грузоперевозок. Рынок обеляется, и добросовестным перевозчикам легче работать. До введения «Платона» часть перевозчиков не уплачивали налоги, не соблюдали режимы труда и отдыха водителей, требования технического обслуживания автомобилей. «Платон» же вывел весь этот серый сегмент на поверхность. Люди это понимают и начинают работать честно. Либо уходят с этого рынка.

**ВГ:** Что из себя представляет бортовое устройство?

**И. Г.:** Это прибор, в котором есть датчики ГЛОНАСС и GPS, а также установлена сим-карта сотовой связи, посредством которой передается информация. Бортовое устройство получают бесплатно, иностранцы вносят залог. В случае поломки меняют, если же есть физические повреждения, то его нужно оплатить — около 8 тыс. руб. Некоторые водители сетуют на то, что в машине слишком много приборов — это и тахограф, и навигатор, и другие системы телеметрии. В этом направлении есть перспективы для развития бизнеса. В ноябре были утверждены требования к сторонним бортовым устройствам, разрешенным к применению в системе «Платон». Эксплуатация сторонних бортовых устройств становится возможна после тестиро-

вания на предмет соответствия требованиям системы взимания платы в течение 30 дней. Одобрение к использованию устройства вносится в соответствующий реестр на сайте оператора системы. Производители могут совмещать их с другими видами оборудования и предоставлять пользователям удобный продукт, который совмещал бы в себе функционал сразу нескольких устройств.

**ВГ:** Пользоваться бортовым устройством удобно, тем более платить за него не надо. Из каких соображений берут маршрутные карты?

**И. Г.:** Есть машины, которые постоянно ездят по одному пути, например лесовозы. У нас был комичный случай, когда сотрудник компании получил десять устройств, включил все и поехал с ними. Накатал на приличную сумму, но разобрались — плату отменили.

Есть автомобили, у которых поездки по федеральным трассам редки. Например, машина все время работает в поле, а раз в месяц ездит на элеватор. Гораздо проще по интернету оформить для этого маршрутную карту.

**ВГ:** Тариф «Платона» составляет 1,53 руб. за километр, будет ли он меняться?

**И. Г.:** Напомню, что тариф был снижен по просьбам бизнес-сообщества, чтобы дать грузоперевозчикам время для адаптации к требованиям законодательства. В результате удалось не допустить повышения цен из-за спекуляций во время ввода системы: при включении в тариф на перевозку платы за ущерб дорогам изменение стоимости товаров не превысило доли процента — нескольких копеек в цене пакета молока или килограмма овощей.

Теперь поэтапный возврат к изначальному тарифу (3,06 руб./км) необходим для реализации запланированной программы развития дорожной сети. Это позволит расширить список регионов, которые с 2017 года получат деньги на ремонт и строительство дорог, а также мостов и путепроводов.

**ВГ:** Планируется ли расширять действие системы на грузовики с меньшей массой?

**И. Г.:** В настоящее время поручений от правительства или Минтранса о каких-либо изменениях мы не получали.

**ВГ:** Сколько сейчас машин зарегистрировано в «Платоне»?

**И. Г.:** На данный момент более 773 тыс. российских и 118 тыс. большегрузов иностранных перевозчиков. По данным статистики, из числа зарегистрированных в России автомобилей массой свыше 12 тонн не более 1 млн грузовиков выезжают на федеральные трассы, остальные перевозчики осуществляют доставку грузов исключительно внутри региональной и местной дорожной сети (например, перевозку товаров между складами или торговыми точками). Кроме того, значительная доля автомобилей из числа потенциальных пользователей системы освобожде-

на от внесения платы при проезде на федеральных трассах (транспортные средства для перевозки людей, военная техника, машины пожарной охраны, полиции, медицинской помощи, аварийно-спасательных служб). Также следует учитывать, что на учете в ГИБДД остается значительное количество транспортных средств, которые по техническим причинам уже являются непригодными к эксплуатации. В связи с этим процент охвата «реального» рынка системой «Платон» уже на сегодняшний день может превышать 80% целевой аудитории.

**ВГ:** Нарушители платят штрафы?

**И. Г.:** Да, если зафиксированы нарушения, то платят. Система разворачивается от центра к периферии, количество рамок контроля увеличивается. Сейчас работают 100 мобильных комплексов и 194 автоматические рамки. К следующему лету количество рамок стационарного контроля будет увеличено уже до 491 конструкции. С их помощью мы будем полностью контролировать все грузоперевозки по федеральным трассам России.

Информация обо всех нарушениях сейчас в автоматическом режиме передается в ГИБДД, но из-за отсутствия там централизованной системы обработки таких данных мы не видим сегодня единой статистики по стране о вынесенных административных делах. Поэтому сейчас решается вопрос о передаче функции наложения штрафа за данное нарушение от МВД к Ространснадзору. Необходимо принять целый пакет документов: изменения в КоАП и положения о транспортном надзоре, межведомственных регламентах. Я думаю, что к лету следующего года это будет реализовано — «письма счастья» за нарушение правил проезда 12-тонного транспорта по федеральным трассам будут неотвратимы, как в случае со штрафами за превышение скорости, которые также фиксирует автоматика.

**ВГ:** «Платон» показывает, где идут фуры, сколько и с какой скоростью. Наглядно видны узкие горлышки. Появилась возможность в масштабе страны еще более комплексно подходить к организации движения. Так ли это?

**И. Г.:** Первые полтора-два месяца народ привык к системе. Кроме того, в перевозках есть определенная сезонность, которая также требует анализа. Я думаю, что более или менее реальную картину мы получим в конце 2017 года, когда сравним второе полугодие 2016-го с аналогичным периодом 2017-го. Будем ее анализировать. Хотя уже сейчас очевидно, что изменения в плане реконструкции действующей дорожной сети нужны. Например, из Кургана в Смоленск можно проехать только через Москву. Отсюда повышенная нагрузка дорог. Мы планируем развивать матричную структуру дорог, прорабатываем альтернативные пути.

**ВГ:** Кто больше всех «наездил» в системе «Платон» за первый год ее работы?

**И. Г.:** Значительный пробег по федеральным трассам у профессиональных логистических компаний и крупных ритейлеров. Очень эффективное использование транспорта демонстрируют нефтеперерабатывающие предприятия, большегрузы которых проходят по 25 тыс. км в месяц.

**ВГ:** Могут ли обратиться в Росавтодор коммерческие организации для получения информации по загрузке дорог, количеству перевозчиков? Это может пригодиться при подготовке бизнес-планов.

**И. Г.:** Такие вопросы возникают, но пока решение о том, на каких условиях будет предоставляться данная информация, не принято. В перспективе система «Платон» может быть полезна, к примеру, для развития «умного» страхования, когда для определения индивидуального тарифа компания учитывает информацию о поведении водителя на дороге.

Записал АЛЕКСАНДР ЖИХАРЕВ