

«Двенадцатитонный оброк»: проблемы и последствия

Валерий Войтко, координатор
Ассоциации «Дальнобойщик»,
член Общественного совета Росавтодора

Исходные данные

Система взимания платы (СВП) за проезд по федеральным трассам с грузовиков с максимальной разрешенной массой свыше 12 тонн будет запущена 15 ноября 2015г., сообщил в июне в интервью РБК глава Росавтодора Роман Старовойт. После индексации величина покилометровой оплаты должна составить 3,73 руб. По его словам, это позволит компенсировать тот ущерб, который большегрузы наносят дорожному покрытию. При тарифе в 3,73 руб. Росавтодор прогнозирует поступления в 50 млрд руб. в год. В перспективе подобная система может быть запущена и для дорог регионального значения.

Личное мнение

Принятие всякого управленческого решения, а тем более стратегического, в масштабах государства, подразумевает наличие совершенно чётких этапов. Важнейшими из которых являются сбор и анализ информации, определение целей и задач, прогнозирование и учёт рисков. Если исходная информация недостоверна (или фальсифицирована), цели и задачи размыты (или искажены изначально), а оценка рисков приукрашена или не проводится вообще – говорить об эффективности такого решения не приходится.

Ситуация, которую мы сейчас наблюдаем вокруг проекта «сбор денег с «двенадцатитонников», может служить весьма показательным примером именно такого неэффективного управленческого решения. И именно в масштабах государства. Всей экономики.

Сегодня, за несколько месяцев до планируемого ввода «двенадцатитонного» сбора, очевидно, что концепция самого проекта, его цели и задачи – невняты. Инструменты для реализации не отработаны. Последствия для экономики не просчитаны.

Характерно, что профессиональное сообщество и эксперты неоднократно предупреждали чиновников Правительства и Минтранса о возможных негативных последствиях такого решения. На протяжении нескольких лет. Начиная ещё с 2011 года. Увы.

Тем не менее, весной этого года, когда до введения системы взимания платежей с большегрузного транспорта оставалось менее шести месяцев, в правительстве возникли некоторые вопросы – а, собственно, для кого, как и почём будет работать этот проект? И в июне-июле попытались получить на них ответы... Ну, как говорится, лучше поздно, чем...

Постараюсь быть максимально объективным. Возможно, я не совсем прав, когда говорю о «невнятности» проекта.

В теории, тактическая задача проекта была определена давно и однозначно: собирать деньги с коммерческого транспорта, перевозящего грузы по федеральным автодорогам, и направлять эти деньги на поддержание автодорог в должном эксплуатационном состоянии. Раз

фуры наносят ущерб дорожному покрытию, пусть они этот вред и компенсируют. Так, как это происходит в Европе.

Короткая, понятная и вроде как логичная аргументация вполне устроит обывателя. Ну, скажем мягче – автомобилиста, который видит фуру только через лобовое стекло своего легкового автомобиля. И которому эта фура мешает лететь по трассе со скоростью мысли... Для тех, кто связан с перевозками грузов автомобильным транспортом, всё совсем не так очевидно. Профессионалы начинают уточнять детали. Спрашивать. Считать. Приводить свои контраргументы.

Поэтому предлагаю тому самому «обывателю» вместе с нами проанализировать основные тезисы проекта СВП. Смоделировать последствия. Букв будет много, цифр тоже, но оно того стоит. Потому что выводы, к которым мы так или иначе придём, сильно удивят вдумчивого читателя...

История вопроса

Сейчас мало кто помнит, но обсуждение первых проектов о возможности введения пропорциональных дорожных сборов, в том числе и с коммерческого транспорта, началось ещё в 2009 году. Связано это было с «гармонизацией системы дорожных сборов, налогов и акцизов со стандартами ВТО». Многие «ВТОшные надежды» для российской экономики оказались иллюзиями, но идея собирать деньги с дорог, в соответствии с европейским принципом «пользователь платит», осталась весьма привлекательной для федеральных властей.

В 2011 году появился законопроект о внесении поправок в ряд законодательных актов РФ и в Бюджетный кодекс РФ, подразумевавший **введение платы за вред, причиняемый крупнотоннажным транспортом дорогам федерального значения**. Предварительные расчёты Минфина выводили на цифру сбора - 24 копейки с 1 килограмма массы коммерческого транспортного средства. В зависимости от типа транспортного средства сумма сбора варьировалась от 4 до 14 тысяч рублей в год. Транспортных средств насчитали полтора миллиона. Этот сбор должен был вступить в действие в 2013 году.

В 2013 году в развитие ФЗ №63 от 6 апреля 2011 года правительством было подписано постановление №504 о взимании платы в счёт возмещения вреда, причиняемого большегрузным транспортом автомобильным дорогам. Введение сбора было запланировано на 1 ноября 2014 года.

Речь уже шла о покилометровой оплате – 3 рубля 50 копеек с автомобиля общей массой свыше 12 тонн за километр пробега по федеральной трассе. Контроль за пробегом планировалось осуществлять с помощью системы ГЛОНАСС.

Кстати, именно потому, что все объекты системы взимания платы физически невозможно было обеспечить телематическими устройствами в столь короткие сроки, дату запуска системы снова перенесли. На этот раз – на ноябрь 2015 года.

Предполагалось, что около полутора-двух миллионов грузовиков, подпадающих под новый сбор, к этому времени всё-таки будут обеспечены бесплатными ГЛОНАСС-транспондерами, фиксирующими передвижение транспортного средства по федеральным автодорогам. На федеральных трассах к этой дате будут смонтированы около пятисот считывающих «рамки», откроется 138 офисов обслуживания клиентов (автоперевозчиков), в «линейке готовности» будут стоять около 100 мобильных комплексов телематического контроля. Соответственно, к ноябрю должна была быть отработана и отлажена система внесения, списания и учёта денег с лицевого счетов владельцев/собственников транспортных средств.

Но и этот перенос сроков был скептически воспринят специалистами. Создание, тестирование, доводка и внедрение аналогичной электронной системы сбора платежей в Германии заняло без малого пять лет. Не обошлось без скандалов: сроки запуска системы неоднократно переносились. В 2003 году Федеральное правительство было вынуждено даже разорвать контракт с консорциумом Toll Collect. Причина для дисциплинированной Европы, на удивление, почти «российская» - жадность и бардак. Как отмечалось тогда в издании Deutsche

Welle:

«...для того, чтобы выиграть конкурс, консорциум взял на себя обязательства, выполнить которые было очень сложно. Затем последовала череда ошибок менеджмента... Кроме того, проект был задуман очень сложным. В соседних странах системы взимания дорожного сбора действуют успешно, а созданы они на основе более простых и устойчивых технологий...

Как выяснилось, в контракте были предусмотрены лишь незначительные, по сравнению с возможным ущербом, штрафы за несоблюдение договорных условий концессионером. Ущерб германской казны от таких действий составил около 6,5 миллиарда евро. Эксперты правоведы только разводили руками, удивляясь, как такой документ мог быть подписан. Кстати, сам его текст долгое время держался под замком, он был выдан на анализ депутатам после неоднократных жёстких требований бундестага...»

Увы, у нас происходят очень похожие вещи...

Ещё два года назад в российском конкурсе на реализацию СВП готовы были участвовать три-четыре претендента. В том числе - имеющих опыт создания и эксплуатации похожих систем в Европе. Учитывающих прежние ошибки и «проколы». И готовых инвестировать свои средства в российский аналог.

Однако уже на стадии разработки ТЭО от услуг сторонних концессионеров отказались. Возможно, определённый резон в это был: передавать «западным коллегам» весь массив информации, которая носит стратегический характер для экономики суверенной державы (грузопотоки, количество транспорта, маршруты, сезонные изменения транспортно-логистических схем и т.п.) посчитали не совсем правильным.

В августе 2014 году проект СВП без конкурсов и тендеров был отдан Госкорпорации «Ростех». Внутри «Ростеха» разработку проекта СВП поручили вновь созданной структуре – ООО «РТ Инвест Транспортные системы».

«РТИТС» оценила вложения в создание системы взимания платы за проезд тяжелых грузовиков в 29 млрд руб. Из них только 2 миллиарда – из средств «РТИТС». А 27 млрд руб. – кредитные деньги. Генеральный директор ООО «РТИТС» Александр Советников, рассказывая о планах компании, отметил, что для реализации проекта в «Газпромбанке» была открыта кредитная линия в 27 млрд руб. «Деньги пойдут на создания самой системы взимания платы, а также на ее содержание на первоначальном этапе,» – пояснил он.

При тарифе в 3,73 руб. Росавтодор прогнозировал поступления в 50 млрд руб. в год. За счет этих денег Росавтодор и оплатит работу оператора – по концессионному соглашению РТИТС ежегодно будет получать по 10,6 млрд руб. Остальные сборы с фур предполагалось направить на ремонт и строительство дорог.

Однако не факт, что сроки ввода СВП – ноябрь 2015 года, – будут выдержаны и в этот раз.

Дело в том, что приборы, считывающие, хранящие и передающие в обрабатывающие центры информацию о пробеге автомобиля, так называемые транспондеры – это не просто коробочка с электронной начинкой, прилепленная к лобовому стеклу грузового автомобиля.

Фиксация маршрута и хранение этих данных в памяти, привязка к федеральной трассе, пройденный километраж, на основании которого рассчитывается размер оплаты, и в автоматическом режиме списываются средства при прохождении под «контрольными рамками» – с таким функционалом коробочка перестаёт быть просто навороченным навигатором, а становится «средством измерения». И, как всякое средство измерения, должно быть сертифицировано Росстандартом. Как весы на рынке.

«Бортовые устройства, а также другие средства измерений, используемые для определения размера платы, в соответствии с законодательством РФ должны быть внесены в государственный реестр средств измерений и проходить первичную (периодическую) проверку, –

говорится в письме руководителя Росстандарта Алексея Абрамова на имя министра транспорта Максима Соколова. — Только такой механизм позволит отстаивать интересы регулятора в судебных органах при возникновении споров».

То есть, переводя с бюрократического языка на русский, Росстандарт объясняет Минтрансу: если прибор не прошёл первичную (периодическую) проверку, у автоперевозчика появляется право через суд обжаловать, например, сумму платежа, исчисленную этим транспондером. Ведь транспондер на сегодняшний день, без прохождения процедуры сертификации, с юридической точки зрения, не является «средством измерения». Что он там считает, фиксирует и показывает — хм... классический «чёрный ящик», живущий своей жизнью...

В каждом продовольственном магазине, и даже на рынках, стоят так называемые «контрольные весы». Сертифицированные. Опломбированные. На которых можно проверить правильность взвешивания товара продавцом. Обвес покупателя — административная статья, в ряде случаев — уголовная.

А если несертифицированный электронный прибор из-за сбоя в работе спутниковой системы ГЛОНАСС, или сбоя программного обеспечения «на земле» или по какой либо иной причине выдаст ошибку в полста-полтораста километров? Или в пять-десять тысяч рублей? Да на каждую проходящую по «дефектному» участку автомашину? Где искать «контрольные весы»? Видимо, на суде будут фигурировать — с одной стороны виртуальные показания несертифицированного приборчика, с другой — на бумаге, с печатями и подписями автоперевозчика/грузоотправителя/грузополучателя путевые листы, акты, транспортные накладные, рисующие несколько иной маршрут. И кто кого?

«...Руководитель Росстандарта Алексея Абрамова считает, что стоимость создания инфраструктуры взимания платы за проезд большегрузных автомобилей может резко возрасти из-за необходимости предоставлять бортовые приборы, регистрирующие маршруты транспортного средства, для первичной и периодической проверки как средств измерения. С учетом типа (приемник спутникового сигнала) и количества нужных бортовых устройств (1,7 - 2 млн. единиц), - их начальная поверка может стоить около 14 млрд рублей.»

При этом специалисты отмечают, что необходимость представлять приборы на поверку, как первичную, так и регулярную — серьёзная организационно-логистическая проблема. Снять прибор с транспортного средства, передать уполномоченной организации, доставить в испытательный центр, получить взамен поверенный/исправный транспондер (БЕЗ НЕГО ВОЗИТЬ ГРУЗЫ НЕЛЬЗЯ!), через какой-то период времени снимать «временный» транспондер, получать сертифицированный... И всё это с учётом наших пространств, территорий, расстояний... Выходных и праздничных дней у сотрудников уполномоченных организаций... Сбоев в связи и программном обеспечении... Да-а-а...

Видимо, именно поэтому Абрамов в своём письме Минтрансу объяснил, что этот процесс может вылиться в серьёзную проблему для оператора СВП, потому что «реализация данного механизма в масштабах Российской Федерации является сложной организационно-технической задачей».

Путей решения проблемы, поднятой Росстандартом, увы, до сих пор даже не намечено... У меня складывается впечатление, что её просто пытаются проигнорировать... Но это уже и не удивляет...

1. Особенности «европейского опыта»

Итак. По пунктам. В качестве обоснования необходимости «двенадцатитонного оброка»

Минтранс ссылается на опыт дальнего и ближнего зарубежья.

В первую очередь в качестве примера приводят Германию, где действует электронная система сбора оплаты с грузового транспорта. Потом – около десятка европейских стран, где работает «бумажная» схема так называемых «евровиньеток»: грузовик пересекает границу, водитель покупает «проездной билет», стоимость которого может зависеть как от километража, так и от времени нахождения грузовика на территории страны, от «возраста» и экологического класса транспортного средства.

В конце списка – братская Беларусь, где с помощью австрийской компании Kapsch TrafficCom реализован проект «электронного» сбора денег с транспортных средств общей массой свыше 3,5 тонны.

И там, и там, и там, как нам объясняют, успешно воплотили в жизнь принцип «пользователь платит». Хорошо... Стало быть, необходимо понять, за кого (или против кого) работает система «пользователь платит».

Так вот. Германия, равно как, например, Голландия, Франция, Италия, являются системообразующими транспортно-логистическими центрами ЕС. Помимо собственного промышленного и сельскохозяйственного производства, здесь формируются и пересекаются транспортные потоки как самой Европы, так Азии, Южной и Северной Америк. В первую очередь это крупнейшие европейские порты – Амстердам, Гамбург, Роттердам. На склады консолидации сборных грузов, которые расположены во многих немецких городах, поступают грузы со всех областей Германии, из Австрии, Швейцарии, Чехии, Бельгии, Нидерландов, Франции, Испании, Португалии, Венгрии, Дании, Швеции и Норвегии.

По данным IRU (Международный союз автомобильного транспорта), которые подтверждают специалисты российского АСМАП (Ассоциация международных автоперевозчиков), в грузовом трафике основных европейских «транспортных коридоров» до 40-60% большегрузного транспорта – это так называемые транзитные перевозчики. В зависимости от направлений и стран – где-то больше, где-то меньше. Но средние цифры – примерно такие. Экономическое пространство Европейского Союза единое, что позволяет автоперевозчикам, например, Голландии или Польши беспрепятственно работать с германских логистических терминалов на Францию, Италию, Португалию. Грузы, например, из Роттердама, Антверпена, Гамбурга развозятся по всей Европе, автопоезда пересекают по два, три, а то и четыре государства.

При этом, германские автобаны финансируются из бундесбюджета. То есть добропорядочные немецкие бюргеры своими налогами содержат, поддерживают и развивают автодороги Германии. Но, как уже было сказано выше, значительная часть коммерческого транспорта, передвигающегося по дорогам Германии, является «транзитом». То есть французские, голландские, испанские, польские автоперевозчики, перевозящие по всей Европе грузы из немецких портов, от немецких производителей промышленных товаров и немецких сельхозпредприятий, **платят налоги со своей коммерческой деятельности в национальные бюджеты, но пользуются при этом всеми благами немецких автобанов.**

Именно в этом главная причина введения так называемых «дорожных сборов» в европейских странах – **равномерное распределение финансовой нагрузки бундесбюджета по содержанию автодорог на весь коммерческий автотранспорт, независимо от страны его «прописки».**

Опыт Республики Беларусь, на который также ссылается Минтранс, применительно к российской действительности, тоже не особо убедителен. Беларусь – реально транзитное государство. По трассе М1/Е30 практически стопроцентно идут «чужие» фуры.

В своё время на поддержание и развитие транспортной инфраструктуры Лукашенко брал кредиты МФВ и Европейского банка реконструкции и развития. Реконструировал сквозную транзитную автомагистраль Е30 от Бреста до Орши. Ввёл платный проезд, собрал деньги, вернул кредит... За счёт, в первую очередь, «чужих» автоперевозчиков. Что для «транзитной» Республики

Беларусь вполне логично..

Является ли сегодняшняя транспортная инфраструктура Российской Федерации «транзитным коридором»? Наблюдаем ли мы непрерывный поток транспорта, связывающий Европу и Азию? Как бы ни мечталось нашим политикам – увы, нет.

В России парк большегрузных автомобилей, подпадающий под планируемый «двенадцатитонный сбор», насчитывает около 1,6-1,8 миллиона единиц.

Российские автотранспортники, выполняющие международные перевозки – это всего лишь около 50-ти тысяч транспортных средств. Зарегистрированных. По факту, работающих на «международке» – 35-40 тысяч. Примерно столько же иностранных фур. Причём, международные перевозчики пользуются всего лишь несколькими маршрутами. В основном это западное направление – автодорога М1 «Беларусь» и М9 «Балтия», автодорога М10 «Россия», А181 «Скандинавия» от Питера до финской границы, автотранспортное сообщение с Китаем (через Новосибирск, Алтай, и Забайкальский край), и совсем небольшое количество транспорта – через Кавказ и Турцию на Иран. На европейской части России, до Урала, автопоезда с регистрационными знаками Евросоюза ещё попадают. Дальше – единичные случаи.

При этом, с 2009 года иностранные автоперевозчики, пересекающие таможенные границы РФ, уже платят сбор за проезд по автодорогам РФ. Около четырёхсот рублей за сутки. Такой сбор был введён с подачи АСМАП. По принципу «око за око»: если российские автоперевозчики, работающие в Европе, оплачивают европейские сборы, следовательно, будет справедливо брать с европейцев деньги за проезд по российским дорогам. И берут... Возможно, меньше, чем хотелось бы, но...

В условиях кризиса и санкций количество транспорта в международном сообщении серьёзно уменьшается. Например, с начала 2015 года объём импорто-экспортных перевозок с той же Германией уменьшился на 30-34%. И продолжает снижаться.

То есть проблема «своих» и «чужих» на наших автодорогах не имеет такой остроты и актуальности, как в Европе. Количество «чужих» пользователи на российских автодорогах – проценты и доли процентов, на уровне статистической погрешности, и они вполне успешно «обилечиваются» при пересечении границы с Российской Федерацией.

2. Что такое «вред/ущерб»?

Далее. Сбор с грузовиков разрешённой максимальной массой свыше 12 тонн назван как «плата за вред». То есть, по логике Минтранса, грузовики массой свыше 12 тонн, развозя грузы по территории РФ, вредят дорожному полотну, и их владельцы этот вред/ущерб обязаны возместить.

Для понятия «вред» существует чёткое гражданско-правовое толкование. Это – юридический факт, который порождает обязательства возместить последствия того или иного действия/бездействия.

У вас на кухне сорвало водопроводный кран, и вы залили соседей снизу. Причинили им имущественный вред. Соседи требуют возместить расходы. Расходы имеют стоимостную форму, то есть оцениваются. Соседи требуют миллион рублей. Вы согласны только на двести пятьдесят тысяч. Независимыми экспертами – которые «ни нашим, ни вашим» – проводится оценка вреда. Его оценивают, например, в четыреста тысяч. Вы возмещаете расходы, связанные с порчей обоев, паркета, ковра, электроприборов. Ваше право – возместить вред «живыми» деньгами, или принести соседу пять рулонов обоев, клей, краску, новый холодильник взамен сгоревшего от короткого замыкания, и т.д. Самому переклеить обои, или нанять гастарбайтеров...

Чувствуете разницу между реальным ущербом в результате протечки крана и

предположениями о том, что некий грузовой автомобиль массой свыше 12 тонн при движении по федеральной автодороге может нанести некий вред дорожному полотну?

Ответственность за причинённый вред наступает при наличии в совокупности трёх условий: **противоправность действий, причинная связь между противоправными действиями и наступившим вредом, и вина причинителя.**

Сегодня ответственность автоперевозчика за нанесения вреда дорожному покрытию предусмотрена только в случае перевозки **тяжеловесного** груза (ст.31.1 ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах...») Стандартный автопоезд (двухосный тягач + трёхосный полуприцеп) переходит в категорию «тяжеловесного» при превышении 40 тонн общей массы. Превысил - тогда и возникает необходимость возместить вред/компенсировать ущерб дорожному покрытию.

Сегодня нет ничего противоправного, когда автомобиль общей массой 25 тонн (да хоть 30, хоть 40!) с соблюдением нормативных осевых нагрузок, движется по федеральной автомобильной дороге, построенной по действующим ГОСТам и СНиПам. Ведь дорога предназначена именно для ЭТИХ нагрузок! Где здесь злой умысел и противоправность действий со стороны автоперевозчика! Хм... Не прослеживается...

Для того, чтобы «прикрыть» явное противоречие с нормами действующего законодательства, Минтранс подготовил законопроект с поправками к статье 31.1 федерального закона. Звучит поправка следующим образом:

*«Движение транспортных средств, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн, по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения **допускается при условии внесения платы в счет возмещения вреда...**»*

Коммерческий автотранспорт условно можно разделить на три категории. Малотоннажники – мелкие развозные грузовички, от пикапа-«пирожковоза» до «Газели» включительно. Среднетоннажники. У среднетоннажников разбег по максимальной массе - от 7,5 до 18 тонн. Последняя категория – фуры-большегрузы. Под «сбор за вред» попадает значительная часть среднетоннажников, и все автопоезда.

Получается, что нашим федеральным дорогам «вредят» автомашины классом чуть выше «Зубрёнка»: КАМАЗ-4308, Volvo FL, IVECO Eurocargo, Renault Midlum.

В пересчёте общей массы транспортного средства на осевые нагрузки (12 пополам = 6 тонн на ось) выходит, что среднетоннажный автомобиль с осевой нагрузкой в 6 тонн наносит вред федеральной автодороге, рассчитанной на осевую нагрузку 10 тонн (а на новых автодорогах допустимая нагрузка на ось увеличена до 11,5 тонн)!

То есть законопроект предлагает считать все наши федеральные автомагистрали автодорогами V категории, где допускается осевая нагрузка не более 6 тонн!

По СНиП 2.05.0285, автодорога V категории – это

«дорога с интенсивностью движения менее 200 автомобилей в сутки, основной расчётной скоростью 60 км/ч, переходным или низшим покрытием (покрытие дорожной одежды из щебня, гравия, шлака и т.п., обработанных вяжущими материалами; грунтовое покрытие дорожной одежды, укреплённое гравием, щебнем, а также в виде деревянных настилов), с числом полос движения – по одной в каждом направлении».

Вывод из этой информации следует неожиданный и даже несколько парадоксальный. Получается, что наши федеральные автомагистрали, по их несущей способности, приравняли к просёлочным дорогам. Но финансирование строительства, реконструкции, содержания федеральных автодорог идёт по нормативам финансирования автодорог высшей – I, II и III категорий. И именно такое финансирование предполагает, что эта автодорога без ущерба и вреда, в любое время года, должна выдерживать осевые нагрузки в 10-11,5 тонн. Но если Минтранс утверждает, что не выдерживает... Куда закапываются деньги???

Не находите, что присутствует некое глубокое внутреннее противоречие с каким вольным категорированием автодорог? Разбираться в котором должны, наверное, не технари и правоведаы, а, как минимум, Счётная палата и/или Генеральная прокуратура РФ?

И ещё пара нюансов. С точки зрения действующих норм права, **возмещение вреда должно быть соразмерным величине этого вреда**. Очевидно, что пятнадцатитонный грузовик, условно говоря, «продавливает» асфальт значительно меньше, чем тридцати- или сорокатонный? Но в логике Минтранса - они оплачивают гипотетический вред по одному тарифу. То есть нам под СВП необходимо менять ещё и основные постулаты Гражданского кодекса РФ...

Эффект воздействия тяжёлого грузовика на автодорогу меняется и по временам года. Летняя жара размягчает асфальт. Весенние паводки подтапливают песчаные и щебёночные слои дорожного покрытия, если они выполнены без должной гидроизоляции. Но зимой на БОльшей территории РФ дорожные подушки насквозь проморожены. До состояния каменного монолита. Не то что автомобиль – танк не нанесёт вреда дорожному покрытию...

Есть федеральная автодорога «Колыма» от Якутска до Магадана. За проезд по ней тоже планируется взимать плату. Но, во-первых, она скована лютыми северными морозами почти весь год. А во вторых, за исключением нескольких населённых пунктов, на трассе «Колыма» нет асфальтового покрытия – это две тысячи километров грунтово-щебёночного полотна... На значительной части федеральной автодороги «Лена» – примерно та же картина... Федеральная автодорога «Вилуй» -- это вообще зимник... Круглогодичное движение, если не изменяет память, возможно только на отрезках от Тулуна до Усть-Кута, и от Мирного до Якутска.

Речь, между прочим, идёт о 5000 километров, никак не встраивающихся в идеологию СВП... А это целых 10% от общей протяжённости федеральных автодорог...

3. Жонглирование смыслами: кто такой «пользователь автодорог»?

Снова позволю себе прицитировать Минтранс:

«Владельцы грузового транспорта посредством принадлежащих им транспортных средств пользуются полезными свойствами автомобильных дорог в предпринимательских целях, нанося им тем самым сверхнормативный ущерб...»

Я не думаю, что в Минтрансе недопонимают и недооценивают место, значение и роль автомобильного транспорта в экономике государства. Место, которое за последние десятилетия определено объективными потребностями экономики. Пусть даже с неизбежными для непредсказуемых «рыночных отношений» локальными перекосами спроса и предложения, количества грузов и машин. Хотя и с такими перекосами автотранспорт справляется достаточно оперативно и эффективно... Безо всяких репрессивных инструментов. Растёт объём контейнерных перевозок – покупаются полуприцепы-контейнеровозы. Становятся востребованными перевозки продуктов питания – контейнеровозы уходят на второй план, в выигрыше владельцы рефрижераторов...

Скорее, в позиции Минтранса речь идёт об очередной попытке завуалировать истинные цели проекта.

Коммерческий автотранспорт никак нельзя считать «самоценной вещью». Вот владелец легковушки, который из соображений комфорта и/или скорости перемещения едет на своём седане на работу, на дачу, в магазин, в отпуск к тёплому морю – он реальный и конечный пользователь автомобильной дороги.

Коммерческий автотранспорт – отрасль обслуживающая. В своё удовольствие водитель фуры по дорогам не катается. В любом случае он либо везёт груз к месту выгрузки, либо следует к месту погрузки. То есть обеспечивает потребности народного хозяйства в транспортно-

логистических услугах. Промпроизводство, сельское хозяйство, строительство, оптовая/розничная торговля – любая сфера экономической деятельности нуждается в транспортной услуге.

А поскольку услуга эта возмездная, платная, приносящая хоть и небольшую, но прибыль, возникает и предпринимательский интерес. У владельцев автомобильного транспорта.

При этом существует большой сегмент автоперевозок, которые трудно считать предпринимательской деятельностью в чистом виде. Это – перевозки грузов собственным транспортом: ритейл, сетевые магазины, производители сельхозпродукции, товаров народного потребления, строительные компании, промышленное производство, государственная «Почта России», в конце-концов...

Для них использование автомобилей – необходимое звено в транспортно-логистической цепи. Этот транспорт не приносит прибыль. Он – «затратная часть» производственных процессов.

Очевидно, что расходы на содержание и эксплуатацию коммерческого транспорта закладываются в себестоимость абсолютно всего ассортимента продукции, которую производит и потребляет российская экономика и российское народонаселение. Без исключений. Собственным ли транспортом перевозятся товары, или привлечённым...

Любое увеличение расходов на коммерческий транспорт будет закладываться в себестоимость транспортной услуги, в величину транспортной составляющей в цене товаров и услуг. И оплачивать это будет настоящий «конечный потребитель». То есть все мы...

Всё изложенное выше даёт нам основания делать обоснованный вывод о том, что «сбор за вред дорожному покрытию» необходимо расценивать как попытку введения косвенного дорожного (или, если хотите, инфраструктурного) налога на всю экономику. А автомобильный транспорт опосредованно превращается в налогового агента государства.

Где самое узкое место любой налоговой системы? В эффективности сбора того или иного налога. В его администрировании. Учитывая проблемы с коррупционными отношениями бизнеса и власти, с качеством работы налоговых органов, с количеством «серого» и «чёрного» сегментов экономики, понятно, что администрирование сбора нового «дорожного налога» превращается в трудновыполнимую задачу. Но, собственно, зачем отслеживать и контролировать миллионы предпринимателей, каждый магазин, заводик, ферму, сантехника или компьютерщика? Раз все они, так или иначе, пользуются услугами автомобильного транспорта, а автомобильный транспорт весь и всегда на виду – вот он, проезжает по дорогам! – пусть автотранспорт и платит. А «волшебная рука рынка» размажет эти расходы тонким слоем по всем субъектам...

Размажет ли? И насколько тонким или толстым будет этот слой?

4. Жонглирование цифрами: неопределённые величины

Я уже говорил в самом начале: эффективность управленческого решения зависит, в том числе, от полноты и достоверности информации, на основании которой формируются цели и задачи проекта. Так вот, с полной ответственностью утверждаю – проект СВП строится на неполных, недостоверных, а порой откровенно фальсифицированных исходных данных.

В конце июня в Минэкономразвития проходило совещание, на котором обсуждались вопросы формирования размеров «покилометровой оплаты» СВП. Свои позиции озвучивали представители Минэкономразвития, Минтранса, ГК «Ростех», и автоперевозчиков.

Обсуждались значимые, базовые для проекта величины, такие, как суточный пробег коммерческого транспорта, месячный и годовой пробег, интенсивность движения, количество транспорта, проходящего по километру федеральной автодороги, доля «двенадцатитонников» в годовых эксплуатационных расходах на километр автодороги. И даже по таким базовым величинам, определяющим формулу ценообразования тарифа за проезд, к единому мнению стороны не пришли. Разные данные, разные методики подсчёта... А в итоге... Например, ООО

«РТИТС» утверждает, что среднесуточный пробег грузового автомобиля составляет всего 24 километра. Практики-автотранспортники возражают: работающая фура, если анализировать её месячный пробег, проходит в среднем 250-300 километров в сутки. Разброс – в десять раз! Соответственно, в десять раз будут различаться суммы «суточного сбора» с грузовиков... О какой точности прогнозов и планов можно говорить при таких исходных данных?

Вообще подобные «неопределённые величины» при обсуждении проекта СВП встречаются чаще, чем это можно было бы допустить, ссылаясь, например, на неполноту данных Росстата и/или ведомственных баз данных.

Главная цифра проекта СВП, как мне представляется – размер вреда автодорогам, который должны компенсировать грузовики. Размер, выраженный в рублях. То есть – **сколько денег нужно собрать с двенадцатитонников, чтобы покрыть годовые эксплуатационные затраты (капитальный ремонт, ремонт, содержание автодорог федерального значения)**. Ну, это очевидно: **на сколько рублей попортили дороги – столько надо вернуть в дорожные фонды для поддержания этих дорог в эксплуатационном состоянии. Причем не только для поддержания, но и для развития...**

Так сколько? Очередная цитата:

*«По словам начальника ФКУ «Росдормониторинг» Федерального дорожного агентства Константина Угарова, размер ежегодного ущерба, наносимого федеральным дорогам страны автотранспортом со сверхнормативным весом, достигает **2,6 трлн. рублей**. Если учесть, что на развитие и ремонт трасс в год тратится примерно 1 трлн. рублей, то становятся понятны причины насущной для всех автомобилистов проблемы».*

Если на содержание автодорог тратится 1 триллион, а наносимый ущерб превышает вложения в автодороги в два с половиной раза(!) – вывод только один: дороги за любой рассматриваемый отчётный период угроблены два с половиной раза. То есть это уже не дороги, а канавы в земле.

Однако в это же время Федеральное дорожное агентство на своём официальном сайте рапортует, что из года в год километраж автодорог, «соответствующих нормативным требованиям», неуклонно растёт. Так, в 2012 году соответствовали нормативным требованиям 39% федеральных трасс. В 2014 – уже 52,6%. В 2015 обещают увеличить эту долю до 62%. А к 2017 году планируется, что федеральных автодорог, соответствующих современным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, будет более 80%. В общем, так оно и есть. Поездки по России убеждают – федеральные трассы действительно приводятся в порядок. Качество их заметно улучшается.

Тогда как увидеть и потрогать те 2,6 триллиона ущерба? Это фактический продавленный асфальт или только прогнозируемый вред? По какой методике и формулам производился расчёт? Какие исходные данные вбиты в формулы расчётов? Хм... И здесь вопросов больше, чем ответов.

Даже с «виновниками ущерба» нет ясности. «Росдормониторинг» считает, что ущерб наносит «автотранспорт со сверхнормативным весом». То есть, как мы выяснили ранее, автопоезда полной массой свыше 40 тонн. Или автопоезда, перевозящие грузы с превышением осевых нагрузок. Это, на самом деле, разные вещи. Фура может быть в пределах разрешённой общей массы, но из-за неравномерного распределения груза в полуприцепе осевая нагрузка, например, на ведущую ось, или на последнюю ось полуприцепа может превышать установленный норматив. В общих случаях – 10 тонн для ведущей оси. Или, соответственно, 7,5 тонны для каждой из трёх осей полуприцепа.

Таких нарушителей, по данным «Росдормониторинга», более трети от общего количества грузовиков:

«...На сегодняшний момент на территории Российской Федерации практически каждая третья грузовая перевозка осуществляется с превышением установленных нормативов. По нашим данным, это около 35% от

всего грузопотока. Средний «перевес» составляет 45%...»

Может ли часть быть больше того целого, из которого эту часть выделили? Это не «философическая» казуистика и не тест на логическое мышление. Это вопрос к достоверности данных, на основании которых чиновниками принимаются стратегические решения.

То есть, возвращаясь к цитатам, треть эксплуатируемого грузового транспорта (от полутора миллионов единиц) наносит ущерб дорогам в 2,6 триллиона рублей.

Цифра впечатляет. Почти одна пятая государственного бюджета! Но при этом данные «Росдормониторинга» почему-то никак не стыкуются с информацией, озвученной руководителем Федерального дорожного агентства Романом Старовойтом в интервью РБК:

«Ежегодный ущерб федеральным дорогам от грузовиков с максимальной разрешенной массой свыше 12 тонн оценивается в 180 млрд руб.»

Хм... Все грузовики наносят ущерб в 180 миллиардов рублей. Но треть из них наносит ущерб в 15 раз больше, чем... Чем которые??? Или сколько? Или...

Спустя ещё некоторое время на заседании в Общественной Палате РФ (цитирую по официальному сайту ОП РФ)

«заместитель руководителя Росавтодора Игорь Астахов привёл статистику ведомства, согласно которой более 30% грузовиков превышают весовые нормы, тем самым причиняя ущерб дорожному покрытию в размере 1 трлн руб.»

На самом деле забавного в таких «математических шарадах» мало. Одно дело, когда подобные «страшилки» массированно вбрасываются читателям бесплатных и оплаченных публикаций СМИ в пользу проекта СВП. А как при пятнадцатикратной разнице базовых показателей можно планировать реальный финансовый результат проекта? Боюсь, никак...

Порой складывается впечатление, что инициаторов и сторонников СВП сразила «магия больших чисел». Очень больших. Когда миллионы, миллиарды налево-направо уже не играют никакой роли. Лишь бы звучало сурово и убедительно...

Весной в публикациях и интервью дорожные чиновники рассказывали:

«В ходе исследований установлено, что ущерб от проезда одного грузовика весом более 12 тонн по разрушительному воздействию сопоставим с проездом 25-50 тысяч легковушек...»

Я готов поверить цифрам, опубликованным на сайте ФДА. Если бы кроме текста интервью увидел бы живые результаты лабораторных исследований, натурных испытаний, динамометрических опытов, потрогал покрытый трещинами блок асфальта и истерзанную покрышку грузового автомобиля. Но вижу другое. В официальном документе, пояснительной записке Минтранса к проекту постановления Правительства РФ «О взимании платы...», датированном июнем этого года, стр.2, второй абзац сверху, чёрным по белому написано:

«...иными словами, грузовой автомобиль с нагрузкой на ось 10 тонн вызывает столько же повреждений, сколько вызвали бы примерно 60 тысяч легковых автомобилей».

Действительно, абзац. И занавес... А почему не 65 тысяч? Или 70? Или – чего там мелочиться, кто и что проверит? – пусть будет 80...

5. Автоперевозки как звено цепочки экономических отношений

Если следовать сухой кабинетной теории чиновников, автоперевозчикам в связи с введением СВП вообще не следует переживать: платить-то они будут не из своего кармана, не из своей прибыли. Все сопутствующие расходы на перевозку закладываются в себестоимость

транспортной услуги. И автоперевозчику, в теории, по барабану, сколько при расчёте стоимости маршрута для заказчика закладывать на «проездной билет» – 3 рубля, 5, или 10...

Однако на практике СВП бьёт и перевозчика. Рикошетом. Но весьма болезненно.

Порядок оплаты предусматривает обязательное резервирование средств автоперевозчика: деньги заранее зачисляются на специальный счёт, привязанный к транспортному средству и закреплённому за ним ГЛОНАСС-транспондеру. Считывается пробег, километры фиксируются на серверах, перемножаются на тариф – и в автоматическом режиме с лицевого счёта списываются необходимые суммы. То есть, при среднем пробеге 8-10 тысяч километров в месяц на одну машину хозяину этой машины необходимо вывести из оборота, заморозить на спецсчёте сумму как минимум в 30-35 тысяч рублей. Для десяти автопоездов – уже 300 тысяч. Для ста единиц техники – 3 миллиона. Ежемесячно. Такую возросшую финансовую нагрузку смогут выдержать очень немногие автотранспортники...

Руководители автопредприятий различной величины – от крупных столичных автофлотилий с парком в сотни машин, до скромных провинциальных ОООшек с десятком автомобилей, – с цифрами на руках показывали и доказывали чиновникам: в реальных условиях наших кривых рыночных отношений выполнить это требование практически невозможно.

Причём, чем крупнее предприятие и его заказчики – тем острее встаёт проблема. И тем серьёзнее её последствия.

Стандартная практика работы с крупными, системообразующими грузоотправителями/грузополучателями: отсрочка платежей за транспортную услугу составляет 30-45 рабочих дней. Связано это в первую очередь с объективно сложившимися технологическими и логистическими циклами предприятий – хоть промпроизводство, хоть строительство, сельское хозяйство, оптовая и розничная торговля. И, естественно, такая практика определяется существующими финансовыми условиями, продиктованными экономикой именно рыночных отношений.

Предоплаты в автоперевозках практически не бывает. В лучшем случае – частичные авансовые платежи. Потому что экономика такая. Потому что дефицит денежной массы. Потому что свободных денег, «длинных» кредитов нет ни у кого. Деньги появляются, когда продукт произведён, перевезён, складирован, распределён и реализован. Но ведь он может быть и не реализован. Или фирма, принимающая груз, может разориться – рынок ведь, не плановое социалистическое хозяйство... Плюс кризис... И любой сбой у любого участника всей этой цепочки будет означать, как минимум, убытки транспортной компании. Повторение таких сбоев – уже банкротство...

И в этой ситуации СВП, действительно, становится суровой головной болью не сколько перевозчика, сколько заказчика перевозки – карьера, завода, фабрики, агрофирмы, ритейла. Подтверждая сделанный ранее вывод о том, что СВП, по факту, есть не «возмещение вреда», а новый дорожный налог на всю экономику...

На мероприятиях различного уровня – от международных транспортных конференций до заседаний Общественной Палаты Российской Федерации, – представители «Дальнотойщика» неоднократно задавали вопросы Минтрансу: кто и насколько тщательно просчитывал экономические последствия таких вот масштабных проектов? И просчитывал ли вообще? Пытались моделировать ситуацию? Слышали в ответ – ну, да, возможно, учтены не все риски, но суммы небольшие, и инфляционные ожидания не превысят 0,5-0,7%. Удорожание продуктов питания? Нет, не может этого произойти, потому что *(цитата по expert.ru)*

«...в Росавтодоре отмечают, что доля продовольственных товаров в структуре перевозок 12-тонниками составляет около 3,8%, а основные грузы – это инертные и промышленные материалы (щебень, песок и проч.) Поэтому говорить, что из-за введения СВП с 12-тонников подорожает молоко и хлеб, нельзя, отмечается в материалах ведомства. На конечной стоимости продукции ввод этой системы отразится незначительно – рост не превысит 0,5-1%...»

Я не могу однозначно определить, целенаправленное ли это введение электората в

заблуждение, или отсутствие достоверной информации у чиновников и так называемых «экспертов»... Потому что с объективной реальностью эти проценты не имеют ничего общего...

Мы специально проводили опросы на нашем сайте и непосредственно на стоянках большегрузного транспорта. Среди реальных автоперевозчиков. Цифры сильно отличаются от оптимистичных обещаний «экспертов».

Четверть автопоездов и «среднетоннажников», а точнее – 26% опрошенных, перевозят именно продукты питания. Стройматериалы – одна пятая опрошенных, 20%. Примерно такая же разбивка по процентам – товары народного потребления, и отдельной строкой – промышленное оборудование, агрегаты, комплектующие. То есть «долей в 3,8%» и близко не пахнет...

Да, у нас нет тех информационных ресурсов, которыми обладают чиновники. Пользуемся данными, размещённых в открытом доступе, и собственной информацией от субъектов автотранспортного бизнеса. И картинка складывается совсем не такая оптимистичная, какой бы её хотел видеть Минтранс...

По данным исследования, проведенного в своё время в Санкт-Петербурге в рамках международного проекта LogOn Baltic, было определено, что доля транспортных затрат в логистических издержках наших промышленных, строительных и торговых предприятий составляет 30–34%. В цене товаров транспортная составляющая имеет разную величину в зависимости от вида продукции: 2–3% для электроники, 6–8% для продуктов питания, 7–12% для машин и оборудования, 40–60% для сырьевой и сельскохозяйственной продукции, 80–85% для минерально-строительных материалов.

В стоимости валового национального продукта доля автотранспортных затрат составляет около 18-20%. Сегодняшняя себестоимость 1 километра пробега автопоезда – около 22-27 рублей за километр. В зависимости от региона, вида перевозимого груза и модели транспортного средства. Заложенный тариф СВП увеличивает себестоимость транспортной услуги примерно на 15-17%. Это увеличивает себестоимость ВВП на 3,5-4%. Проще говоря, в грядущем платеже с двенадцатитонников уже заложено 4% инфляции. То есть 4% роста цены на ВСЁ, что производится и потребляется в РФ. Даже если оперировать так называемыми укрупнёнными показателями, без детализации... Если же учитывать всю совокупность негативных факторов, реальный рост потребительских цен может быть в полтора-два раза выше цифры официальной инфляции...

Мы эти цифры озвучивали ещё несколько лет назад. От них отмахивались. Да и мы, честно говоря, хотели бы ошибаться – уж очень неприятные выводы следуют из таких прогнозов... Но в мае нынешнего года Минэкономразвития, проводя хоть и запоздавшую, но крайне необходимую экспертизу СВП, в своих оценках вышел на очень похожие параметры: новый «дорожный сбор» может приплюсовать к существующему уровню инфляции ещё 5%. И более...

Причём чем дешевле перевозимые товары, тем бОльший рост их цены будет гарантирован. Для красной икры или компьютеров удорожание, действительно, составит доли процента. А вот макароны, сахар, мука, кирпич...

Резонно задать вопрос – правительство сейчас, сегодня, в условиях крайне непростой экономической ситуации, готово приплюсовать к потерям от рецессии, девальвации, санкций, недобора «нефтяных» и «газовых» доходов, ещё, как минимум, пять инфляционных процентов?

6. СВП хотят сделать регулятором рынка перевозок?

А можно ли избежать роста инфляции после введения «двенадцатитонного оброка»? Оказывается, можно. И даже есть готовые рецепты: возить грузы на маленьких машинках, и/или переводить грузопоток на железную дорогу... Ещё одна цитата:

«Как пояснил агентству РБК глава Росавтодора Роман Старовойт, внедрение СВП не только призвано компенсировать наносимый федеральным дорогам вред, но и сбалансировать структуру перевозок в сторону увеличения популярности железнодорожного и водного транспорта.

«Сейчас многие грузовики идут незагруженными, полупустыми. Так что теперь просто придется посчитать, выгодно ли это. К тому же перевозчику никто не мешает принять решение и везти товар не в одном 12-ти тонном грузовике, а в двух пятитонных и делать это бесплатно», - пояснил глава Росавтодора.

Хм... Опять нестыковки... Росдормониторинг докладывает, что более трети грузовиков ПЕРЕГРУЖЕНЫ. И перегруз достигает 40 процентов (см. выше). То есть, по логике, грузов больше, чем машин, и чтобы переместить заявленные к перевозке грузы, их, что называется, с горкой впихивают в имеющиеся «провозные возможности» транспорта. Или как? Треть грузовиков перегружена, а остальные полупустые? Ну ладно... Это уже лирика...

Давайте лучше, как рекомендует глава ФДА, достанем калькулятор. Посчитаем реальные цифры реальных маршрутов.

Ставка на перевозку автопоездом-рефрижератором продуктов питания (кондитерские изделия) из Удмуртии до Москвы, на расстояние 1000-1300 километров – **28-29 тысяч рублей**. Она включает в себя все расходы транспортной компании на содержание транспортного средства, топливо, зарплату работников, налоги, кредиты, амортизацию, минимальную норму рентабельности. Груз размещается на 33-х поддонах. Вес товарной партии 15-18 тонн.

Вместо «полноценной» двадцатитонной фуры можно использовать среднетоннажник «МАЗ-Зубрёнок». Вместимость – 10 поддонов. Соответственно, для перевозки указанного объёма продукции потребуется 3,3 «Зубрёнка». Ставка (фракт) «Зубрёнка» по этому маршруту составляет 26 000 рублей. Такая вот рыночная система ценообразования – чем меньше машинка, тем дороже перевозка одного килограмма груза... Транспортные затраты удмуртского производителя кондитерской продукции, которую везут московским покупателям, на одной товарной партии из рефа, если перекидывать эту партию на среднетоннажники, возрастают с 28 000 рублей до **86 000 рублей**.

В малотоннажную «Газель» помещается только 5 поддонов. Потребность – 6,6 «Газелей». СтОит один такой рейс около 18 000 рублей. **Транспортные расходы, соответственно, поднимаются до 118 800 рублей. То есть конкретные затраты на доставку одного килограмма конкретной продукции - зефира, конфеток и печенек, - возрастают уже в четыре раза. В ЧЕТЫРЕ РАЗА!** Пять процентов инфляции? Ну-ну... Я уж не говорю в этой связи о длиннющих колоннах небольших грузовичков, выстроившихся на дороге вместо одной фуры, об объёмах сожжённого топлива, экологии и т.д. и т.п.

Перевозчик, может, и прислушается к мнению главы Росавтодора. Примет нелёгкое решение продать фуры и купить «Газели». Чтобы не оплачивать «двенадцатитонный оброк». А вот производитель? Готов ли он будет потерять рынок сбыта из-за того, что его продукция станет неконкурентоспособной из-за возросших транспортных расходов? Потерять рынок сбыта, разориться, отправить безработных сотрудников на биржу труда... Таким вот может оказаться «бесплатный проезд»... Если рассматривать всю последовательность причинно-следственных связей, а не вырывать из контекста отдельные факты и факторы...

Аргумент про «сбалансировать структуру перевозок в сторону увеличения популярности железнодорожного и водного транспорта» тоже можно и нужно просчитать. Только сначала следует определиться, что **структура рынка перевозок формируется не владельцами транспорта, а заказчиками перевозок**. И если заказчиков не устраивают сроки, тарифы, условия работы с общегосударственным монополистом в лице РЖД... Да, он выберет автотранспорт, который «от двери до двери», оперативно, и за разумные деньги... Как мне представляется, про «баланс структуры перевозок» надо спрашивать именно у него, у заказчика, у

товаропроизводителя...

Спросить лучше после того, как товаропроизводитель зайдёт на официальный сайт службы доставки грузов «ЖелДорЭкспедиция» и сделает свой выбор, оформляя заявку на перевозку, например, 20 тонн крупы в мешках от Ростова-на-Дону до Москвы или до Питера. **Перевозка фурой до Москвы обойдётся в 45-50 тысяч рублей. Железной дорогой – 127 620 руб. Пункт назначения Санкт-Петербург будет стоить 60-70 тысяч рублей автотранспортом, и 197 820 рублей по калькуляции ЖелДорЭкспедиции.** Это расходы только на «железку». Но чтобы привезти 20 тонн крупы в мешках на ж/д станцию «Ростов-Товарный», сельхозпроизводителю из Ростовской области всё равно придётся нанимать и оплачивать фуру. Соответственно, вывоз из московского железнодорожного узла, например, в Обнинск или Чехов тоже будет стоить немалых денег грузополучателю...

Вариант с подсчётом стоимости доставки мешков с крупой водным транспортом пропускаю осознанно – желающих на экстремальную экзотику с речниками мы не найдём, даже если будем доплачивать владельцу груза за такой эксперимент. Увы...

Следует признать как данность: при всех своих достоинствах и недостатках автомобильный транспорт был, есть и будет наиболее востребованным для значительной части заказчиков-грузовладельцев.

Безусловно, в ряде регионов и по ряду направлений перевозки по железной дороге больших партий щебня, руды, металла, леса, нефти и нефтепродуктов, удобрений, оборудования и т.д. и т.п. целесообразно и экономически оправдано. Но, если заказчику необходимо, например, перевезти из Москвы в Новосибирск 5 тонн майонеза, 2 тонны крупы, 8 тонн консервов рыбных и 5 тонн консервов мясных – извините...

Соотношение между авто-, жд- и водными перевозками если и будет меняться, то только в силу объективных причин, эволюционным путём. А не так – через колено, – как предлагает Минтранс. Ведь, по сути, речь идёт не о том, чтобы сделать монопольные услуги РЖД максимально доступными и удобными для грузовладельцев. **Речь идёт о том, чтобы различными способами и инструментами, в том числе и посредством СВП, поднять затраты на автоперевозки и нивелировать ценовую конкуренцию между автотранспортниками и железнодорожниками в пользу последних. Возможные негативные последствия таких действий, видимо, на данном этапе просто игнорируются...**

Вообще-то я всегда считал, что Росавтодор (Федеральное дорожное агентство) должен заниматься федеральными автомобильными дорогами. Обосновывать размеры финансирования. Выступать заказчиком работ. Контролировать правильность расходования бюджетных средств, выделяемых на дороги. Следить за сроками и качеством работ по строительству, реконструкции, содержанию автодорог. Разрабатывать и внедрять новые технологии и методики дорожного строительства. Работы хватает... И не вся она, кстати, выполняется безупречно – претензий к дорожникам более чем достаточно... Поэтому, мягко говоря, вызывает недоумение желание дорожников «навесить» на себя дополнительные, и несвойственные им функции. Например, организовывать и направлять деятельность автоперевозчиков.

Ещё одна цитата:

«По мнению представителей «Росдормониторинга», существующий сегодня в стране рынок грузовых перевозок нуждается в регулировании.

Руководитель казенного учреждения Константин Угаров заметил, что в данной сфере нужно навести порядок.

Угаров полагает, что на сегодняшний день транспортные перевозки куда менее эффективны, чем это было в советское время. Угаров заметил, что в настоящее время транспортных средств в обороте в четыре раза больше, чем это необходимо для осуществления грузоперевозок»

Что касается эффективности грузоперевозок, то, по моему мнению, автоперевозки не могут быть более эффективными или менее эффективными, чем эффективность экономики в

целом. Так что такие благие пожелания несколько не по адресу направлены... Рай в отдельно взятой отрасли на фоне всеобщего бардака – это из категории сказок. А вот предложение о четырёхкратном уменьшении числа транспортных средств... Это не сказка. Это сценарий уничтожения автотранспортного сообщения в масштабах государства...

У меня осталась стенограмма круглого стола в Общественной Палате РФ, где было озвучено это предложение. **Тезис о том, что «грузовых автомобилей у нас в четыре раза больше, чем надо», мгновенно разошёлся по электронным и бумажным СМИ, явно и агрессивно формируя вполне определённое общественное мнение.** Правда, спустя несколько месяцев, при личной встрече, было сказано, что «не так выразились, не так поняли, не так процитировали...» Ну, не исключено... Тем не менее никаких официальных опровержений, исправлений и комментариев со стороны Росавтодора не последовало. **Не только обыватели, но даже участники того круглого стола в ОП РФ остались в полной уверенности, что количество транспорта надо кардинально сокращать. И СВП в этом сыграл не последнюю роль...**

7. Дебет/кредит: неприемлемый ущерб

Допустим, чиновника действительно «не так поняли». Или он оговорился... Допустим, что «лишними» на наших дорогах «Росдормониторинг» считает всего лишь четверть коммерческого транспорта. Который после запуска проекта СВП должен уйти с дорог...

Если отталкиваться от цифры 1 миллион 800 тысяч единиц транспортных средств (по количеству транспондеров, заявленных оператором СВП), из бизнеса автоперевозок будет вычеркнуто 450 тысяч автомобилей.

Одна работающая фура, принадлежащая ИП или стоящая на балансе ООО, инициирует и обеспечивает поступление в бюджеты всех уровней около 1 млн рублей в год. Срабатывает так называемый мультипликативный эффект. Акцизы и налоги в цене топлива, транспортный налог, НДС-ЕНВД-НДФЛ, таможенные пошлины (если это иномарка), утилизационные сборы – считаем только в привязке к транспортному средству и водителю. Помимо этого, машина обслуживается в техцентре, в специализированных магазинах на неё приобретаются запасные части и расходные материалы, водитель останавливается на стоянках и в кафешках...

То есть работающая фура обеспечивает работой и доходами все сопутствующие бизнесы, расширяя их налогооблагаемую базу – начиная от отечественных заводов-производителей грузовиков (а сегодня это и ГАЗ, и КАМАЗ, и Мерседес, и Вольво, и Фусо...), и заканчивая зарплатой охранника на стоянке большегрузного транспорта где-нибудь под Курганом...

Убрать (а по факту – разорить и вычеркнуть) 450 000 единиц грузового автотранспорта означает

а) перевод к категории безработных как минимум полмиллиона самозанятых на сегодняшний день человек – владельцев автотранспорта, водителей, сотрудников объектов транспортной инфраструктуры;

б) «обнуление» поступлений в бюджеты всех уровней около 450 млрд рублей.

450 миллиардов прямых потерь. Некоторые наши коллеги-экономисты считают, что если учитывать все параметры «мультипликативной цепочки», уверенно можно говорить о сумме, приближающейся к триллиону рублей. Но в нашей калькуляции, чёрт с ним, корректнее будет считать непосредственные «автотранспортные» потери...

При этом прогнозируемые доходы от СВП при тарифе 3,73 руб/км составят 50 млрд.

Для полноты картины надо отметить, что 50 миллиардов рублей, которые планируется собрать с помощью проекта СВП – это только около 10% от средств, выделяемых из федерального бюджета на федеральные же автодороги.

Федеральным бюджетом на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годы предусмотрены ассигнования на дорожное хозяйство в следующих объёмах:

2015 год – **574** млрд. рублей

2016 год – **548** млрд. рублей

2017 год – **633** млрд. рублей

В прошлом, 2014 году, Минтранс отчитался, что впервые в новой истории России было достигнуто 100% финансирование от нормативов содержания и ремонта федеральных автомобильных дорог.

Понятно, что денег много не бывает. И на святое дело дорожного строительства можно тратить, тратить и тратить... Но в голову сам собой настойчиво постучится вопрос про «стоит ли овчинка выделки?»

С помощью СВП планируется собрать 50 миллиардов рублей. 10 надо будет отдать оператору. Ещё около 14 миллиардов, вероятно, потребуется на реализацию требований Росстандарта (тестирование, поверка, обслуживание транспондеров). Непосредственно на содержание и развитие федеральных автодорог останется около 25 миллиардов. Это приход.

В расходах – прогнозируемые 5% инфляции. И те самые вероятные потери для бюджетов в размере 450 млрд. рублей.

Отрасль автомобильных перевозок, как, собственно, весь транспортно-логистический сегмент – чрезвычайно сложный и чувствительный к внешнему вмешательству организм. Учитывая наши расстояния, а также объёмы перевозимых грузов, необходимых для обеспечения жизнедеятельности огромной страны, любые непродуманные, бессистемные нововведения могут иметь фатальные последствия. **В первую очередь это будет выражаться в дроблении, фрагментации единого экономического пространства: возить грузы на Урал, в Сибирь, на наши Севера станет просто невыгодно. Как следствие – непредсказуемые последствия в экономической сфере. Про сферу социальных отношений лучше пока промолчать...**

Худо-бедно, но сейчас отрасль в целом справляется со своими задачами. Не всегда эффективно, это правда. Не всегда предсказуемо. Увы, рыночные отношения, колебания спроса и предложения, кризисы – не директивы Госплана, обязательные к исполнению всеми субъектами плановой экономики. Что, как говорится, строили – на то и напоролись. Живём по синусоиде – то вверх, то вниз... Но дороги, так или иначе, строят-реконструируют, грузы перевозятся, колёса крутятся... Резервы для постепенного улучшения ситуации, безусловно, есть. Однако **проект СВП, если рассматривать его всесторонне и объективно, на эффективный инструмент «улучшения ситуации» ну никак не тянет...**

Я не являюсь сторонником алармистских прогнозов. Нет никакого желания нагнетать страсти. Вот только после детального анализа всех последствий СВП самая близкая аналогия, уж простите, – Чернобыль. По официальной версии, там никто не хотел зла: сотрудники АЭС решили провести безобидный на первый взгляд эксперимент по «оптимизации процессов перезагрузки реактора». Но... Не смоделировали процесс, не учли всю совокупность факторов, не акцентировали внимание на квалификации непосредственных исполнителей...

В итоге – тридцатикилометровая «зона» в непосредственной близости от Киева, радиоактивные «хвосты» на прилегающих к границе областях России и Беларуси.

Повторюсь: при всех своих достоинствах и недостатках автомобильный транспорт был, есть и будет наиболее востребованным для значительной части заказчиков-грузовладельцев. Негативные последствия «экспериментов» в жизненно важной для государства отрасли не ограничатся несколькими регионами. Они накроют всю территорию РФ.

А если СВП, как планируют идеологи и инициаторы проекта, распространят ещё и на региональные автодороги и на транспорт полной массой от 3,5 тонны (от «Газелей» и выше)... Для расчленения единой России на удельные княжества не нужны будут никакие «Госдепы» и революционные потрясения: разрывы межрегиональных транспортных связей пройдут исключительно под воздействием рукотворных экономических факторов. Медленно, незаметно, но необратимо...

8. Полуфинал: нейтральная передача

Свою позицию по проекту СВП «Дальнобойщик» сформулировал и озвучивает с 2011 года. Доклады, выступления, прогнозы и аналитические записки. Выступали где только было возможно. Рассылали, куда могли дотянуться. Без особой, честно говоря, надежды на понимание и поддержку: очевидно, что миллиардные доходы уже запланированы, посчитаны и поделены...

В мае нынешнего года премьер Медведев подписал постановление правительства, индексирующее размер платы с грузовиков с разрешенной максимальной массой свыше 12 т с учётом индекса потребительских цен за 2013 г. – с 3,5 до 3,73 руб. за 1 км пройденного пути. Зачитав эту новость, один из наших коллег обречённо развёл руками: «Н-да... Крокодил назад ходить не умеет... Похоже, денюжку на оплату сбора уже сейчас надо начинать копить... Или фуры начинать продавать...»

На этом фоне совершенно неожиданной для нас стала информация, что буквально через месяц, в середине июня, тот же Медведев поручил Минтрансу России и Минэкономразвития России разработать проект постановления, **предусматривающий снижение размера платы (!)** за проезд по федеральным трассам с грузовиков массой более 12 тонн. Минэкономразвития России предложил снизить тариф для проезда по федеральным автодорогам для 12-тонников кардинально – с 3,73 рублей до... 64 копеек за километр. Без малого – в шесть раз...

«...на совещании у премьера Дмитрия Медведева был одобрен мораторий на рост нагрузки по значительной части неналоговых платежей. Принято решение не повышать ставки почти всех платежей, которые должны были вырасти, заявил министр экономического развития Алексей Улюкаев. До 2019 г. отложено введение шести платежей, еще по пяти продлен уже существующий мораторий. По данным источников, на совещании о неналоговых платежах Медведев на словах поддержал тариф [для "двенадцатитонников"] в 64 копеек до 1 января 2019 года, но окончательно решение еще не принято».

Минтранс вынужден был согласиться. Дело в том, что мораторий на рост налоговой нагрузки и снижение неналоговых платежей был озвучен в декабре прошлого года Путиным в Послании Федеральному собранию. С Президентом не поспоришь... Правда, Росавтодор готов был на снижении тарифа только до 3-х рублей. Поэтому возникла необходимость в некой согласительной комиссии, которая должна была выработать компромиссное решение.

Это была то самое совещание в Минэкономразвития, о котором я упоминал в главе 4 «Жонглирование цифрами».

С нашей точки зрения, с точки зрения «Дальнобойщика», СВП, как косвенный «автоторожный» налог на всю экономику, должен был быть, как минимум, отложен. До преодоления кризисных явлений и полной нормализации экономической ситуации в стране. А по-хорошему – отменён...

Снижение тарифа до 3 рублей, как настаивает Минтранс, не меняет сути и не избавляет от негативных последствий проекта СВП.

Предложение Минэкономразвития – 64 копейки – делает реализацию всего проекта СВП просто бессмысленным.

Потому что не выполняется основная цель проекта – собирать деньги с автотранспорта и направлять их в дорожное хозяйство. Собранные 64 копейки с километра пойдут только и исключительно на расчёты с оператором системы сбора платежей ООО«РТ Инвест Транспортные системы», на погашение кредита, который был взят в «Газпромбанке»... Почему? Потому что государство честно обязано возмещать и гасить все затраты концессионеров, понесённые в рамках программ частно-государственного партнёрства. Вне зависимости от обстоятельств. Такой вот закон приняли для защиты прав инвесторов... И его необходимо выполнять... И если в

бюджете денег на такие «непредвиденные расходы» нет, искать их надо на стороне. В нашем случае – «сшибать по полтинничку» с каждой проезжающей фуры... Получится около 8 миллиардов в год... Вот это и называется – из пушки по воробьям. Замах на рубль, удар на копейку. Гора родила мышь... И даже последующая корректировка тарифа, увеличение его до 97 копеек за километр, ничего не меняет... Система, в сущности, будет работать только на себя. О каком-либо прорывном улучшении качества автодорог говорить бессмысленно.

Если оценивать сложившуюся ситуацию цинично и грубо, у меня получается следующее. Автоперевозчиков хотят обязать оплачивать уже даже не некий «вред дорожному покрытию», а банальные, хоть и многомиллиардные, «косяки» чиновников и бизнесменов, на скорую руку «замутивших» беспроигрышный, как им казалось проект. Без детального расчёта рисков. Без системного учёта разносторонних факторов. Без объективной оценки последствий. Исключительно на уверенности в непотопляемом административном ресурсе Минтранса и «Ростеха». О проблемах, связанных с реализацией СВП, похоже, никто не думал...

Что происходит сегодня? Минэкономразвития, комплексно и детально оценивая последствия СВП, по мере сил пытается найти компромисс между интересами всей экономики и запросами дорожников. Минтранс в лице Федерального дорожного агентства, что называется, «за деревьями не видит леса»: ведомственный интерес зациклен на одном – наполнение дорожных фондов. Вопрос, какую цену за это придётся заплатить всей экономике, выносится за скобки.

Куда в очередной раз качнётся маятник – предполагать трудно. Очевидно одно: даже сейчас, за несколько месяцев до введения СВП, «окончательной бумажки» нет ни у одной из сторон. Весь механизм работает на холостых оборотах...

9. Ресурсы и резервы

Итак, попробуем подвести итог.

Разветвлённая по всем федеральным трассам, сложнейшая в техническом плане и затратная в содержании сеть проекта СВП, охватывающая 50 тысяч километров автодорог и более 1,5 миллиона единиц транспортных средств, в силу сложившихся экономических обстоятельств будет приносить её создателям не более 10 млрд. рублей в год. И, похоже, всерьёз о лавинообразном наполнении дорожных фондов уже никто не говорит... Но можно ли считать СВП единственным реальным источником денег? Существуют ли иные резервы?

Дорожные фонды, федеральный и региональные, наполняются, в том числе, и поступлениями от топливного акциза. Акциз, заложенный в цене топлива, не собирается в том объёме, который был спрогнозирован Минфином. В 2014 году, по официальным данным Минфина, недосбор составил порядка 85 млрд. рублей.

Специалисты Российского Автотранспортного Союза, исследовавшие эту проблему, утверждают, что официальные данные не отражают всей полноты картины. По их выводам, **топливные компании фактически реализуют в два раза больше топлива, чем «засвеченные» акцизами официальные поставки. То есть, с учётом «серого» и «чёрного» сегментов рынка нефтепродуктов, бюджет ежегодно недополучает около 150 млрд. рублей.**

Почему? Как мне кажется, только потому, что региональные и федеральные власти с большим удовольствием готовы вводить новые сборы и поборы, ошкуривать «шОферов», чем конфликтовать из-за сокрытых акцизов с «социально близкими» владельцами заводов, дворцов, пароходов, то есть с собственниками НПЗ, нефтебаз, АЗС.

Есть ещё один пример. Из-за неработающих в полную силу «Правил перевозок грузов автомобильным транспортом», подписанных, между прочим, В.В.Путиным в бытность его премьер-министром, в 2011 году, продолжается «отмыв» НДС в цепочке «грузоотправитель – посредник/диспетчер – автоперевозчик». Паразитирующие на автоперевозчиках посредники только на махинациях с НДСом уводят из бюджета ежегодно не менее 600-800 млрд рублей. Понятно, что НДС – это не наполнение дорожных фондов, это несколько другая статья... Но в

любом случае это – бюджетные деньги. Вернув которые в бюджет, можно снять львиную долю проблем с региональными дорогами...

Но когда мы узнаём, что «обнальные» НДСные конторы – вотчина отставных силовиков, бывших чиновников, работающих в тесной связке с «аффилированными» мошенниками... Хм... То есть резервы-то вроде и есть, но шоферов ошкуривать как-то проще, приятнее и безопаснее...

Все мы понимаем простую вещь. Есть деньги – есть дороги. Нет денег – дорог не будет.

Если с финансированием федеральной сети ситуация более-менее... не скажу – благополучная, скорее – спокойная, то на региональном уровне она, без преувеличения, катастрофическая. На всю страну денег хватает только на полтора десятка более-менее значимых региональных проектов: несколько мостов и эстакад, объездные дороги вокруг нескольких городов, реконструкция самых «убитых» участков. Для выполнения поставленной в 2012 году задачи «удвоения объёмов дорожного строительства» ресурсов нет. Объективно нет. И в двенадцатом-то году задача выглядела излишне амбициозной. Сегодня сами специалисты дорожной отрасли говорят – ну не видим мы механизма «удвоения»... Наверное, их оценки тоже следует принимать как данность. Но соображения практиков не находят понимания у чиновников. «Партия сказала «надо», комсомол ответил «есть!»

С полным основанием могу утверждать, что все варианты финансирования дорожной отрасли крутятся вокруг единственного посыла: «отнять и поделить». Ну, если «отнять» звучит почти по-большевистски, можно заменить на «собрать»... Вот только не срабатывает уже этот принцип, не срабатывает! СВП в нынешней ситуации – не развитие отрасли, а только симуляция этого развития. В интересах весьма ограниченного круга выгодоприобретателей.

Сколько-нибудь серьёзное обременение дополнительными сборами автотранспортников будет автоматически означать схлопывание бизнеса. Уменьшение налогооблагаемой базы. Не только бизнеса автоперевозок, но и тех бизнесов, которые автоперевозки обслуживают. Тезис про «отнять/собрать», то есть очередное перераспределение имеющихся ресурсов, не подразумевает «расширять», «создавать благоприятные условия», «повышать инвестиционную привлекательность».

Страна сейчас поставлена в такие условия, когда необходимо не сколько сочинять новые сборы/поборы с едва остающегося на плаву бизнеса, сколько рационально использовать имеющиеся ресурсы. Даже применительно к автомобильному транспорту и дорожному хозяйству существует несколько готовых моделей развития, нацеленных именно на привлечение внутреннего инвестиционного потенциала, расширение и рост транспортной инфраструктуры. Одна из них заключается в создании вдоль всех федеральных автодорог так называемых территорий опережающего развития. С особым, удобным для бизнеса, и выгодным для государства, режимом налогообложения. Чем проще и прозрачнее предлагаемые схемы, тем они эффективнее. Но, предложенные четыре-пять лет назад, они были абсолютно невостребованы властью. Возможно, сегодняшние негативные тенденции заставят иначе взглянуть на эти предложения... Но это уже тема отдельного разговора...

При подготовке этого материала мне неоднократно приходилось слышать реплики про «плетью обуха не перешибёшь» и про «борьбу с ветряными мельницами». Скепсис моих коллег понятен и обоснован. И тем не менее. Даже за последние несколько лет, и только применительно к автотранспорту, есть несколько примеров, когда под давлением объективных обстоятельств власть была вынуждена «включать заднюю передачу».

Первый – отмена правительственного постановления, предусматривающего запрещение эксплуатации автопоездов длиной свыше 16,5 метра. Европейские требования к длине транспортных средств, которые планировалось перенести на наш автотранспорт, настолько противоречило реалиям российских автоперевозок и потребностям нашей же экономики, что уже подписанное постановление правительства было кардинальным образом откорректировано до вступления его в силу. Длина стандартного автопоезда осталась в пределах 20-ти метров...

Второй пример – корректировки величины сборов за ущерб дорожному покрытию при оформлении специальных разрешений на перевозку тяжеловесных грузов. Новые тарифы увеличили стоимость перевозки оборудования, техники, металлоконструкций более чем в тридцать раз. Если до 1 июля 2015 года получение спецразрешения на перевозку, условно говоря, турбины или части реактора весом в 70 тонн от Питера до Москвы стоило 11 тысяч рублей, то после принятия новой методики расчёта перевозчик должен заплатить 360 тысяч рублей. В 34 раза больше. Легальные перевозки тяжеловесных грузов оказались практически парализованными... И здесь чиновники вынуждены были прислушаться к мнению профессионального сообщества, и искать компромисс, учитывающий как интересы дорожников, так и реальные потребности экономики в перевозках тяжеловесного технологического оборудования.

Есть основания предполагать, что проект СВП может стать третьим примером такого рода. СВП в предлагаемом его инициаторами варианте изначально не допускает разумного баланса между потребностями и возможностями автодорожного комплекса, автотранспортного бизнеса и интересов экономики в целом... Так что точка в обсуждении проблем и перспектив СВП ещё не поставлена...