

**Озолова Анна Вячеславовна**

студентка

ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный

университет экономики и сервиса»

г. Владивосток, Приморский край

## **ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»**

*Аннотация:* в данной статье ставится задача рассмотреть систему «Платон». Проанализирована история создания данной системы, предоставлен перечень типов грузовых транспортных средств, не подпадающих под действие системы «Платон», приведена таблица с данными по тарифам в некоторых странах Европы, выявлены и обоснованы основные преимущества и недостатки этой системы. В результате проведенного исследования можно сделать вывод о том, что система «Платон» позволяет регулировать транспортные потоки. На пользу государству также пойдет и уже организованный прямой диалог с грузоперевозчиками по теме СВП «Платон» и грузоперевозок в целом. Заодно обеспечено и развитие отечественного рынка разработки программного обеспечения и специализированного оборудования СВП за счет исполнения стратегии импортозамещения при создании «Платона».

*Ключевые слова:* система «Платон», взимания платы с грузовиков, плата за тонну, платные дороги, тарифы на перевозку, преимущества системы «Платон», недостатки системы «Платон».

«Платон» – российская система взимания платы с грузовиков, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн. Название «Платон» является сокращением от словосочетания «плата за тонны». С момента запуска в эксплуатацию системы 15 ноября 2015 года деньги взимаются с перевозчиков в счёт возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения.

К концу 2013 года в России было зарегистрировано более 1,7 млн грузовиков массой более 12 тонн. Ещё около 400 тысяч грузовиков – транзитные транспортные средства. Денежных средств из действующих налогов не было достаточно для того, чтобы поддерживать дорожную инфраструктуру в надлежащем состоянии в таких условиях эксплуатации. Поэтому было принято решение о сборе дополнительного налога.

В середине ноября 2014 года президент России Владимир Путин дал распоряжение кабинету министров до первого квартала 2015 года подготовить предложения по дальнейшему развитию принципа «пользователь платит» для поддержания в надлежащем состоянии региональных, межмуниципальных и местных дорог и пополнения дорожных фондов. В том числе, ввести систему оплаты ущерба, причиняемого дорожному покрытию грузовыми автомобилями массой более 3,5 тонн на дорогах регионального и межмуниципального значения [1]

В Законе указано, что плата должна вноситься за автомобили с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн (ч. 1 ст. 31.1 Закона от 08.11.2007 №257-ФЗ). Речь идет о массе снаряженного транспортного средства с грузом, водителем и пассажирами, указанная в паспорте транспортного средства (ПТС), как максимально допустимая. Либо указанная в одобрении типа транспортного средства или в свидетельстве о безопасности конструкции автомобиля [2]

Существуют типы грузовых транспортных средств, не подпадающих под действие системы Платон. От внесения платы освобождаются (ч. 7 ст. 31.1 Закона от 08.11.2007 №257-ФЗ):

– предназначенные для перевозки людей транспортные средства, кроме грузо-пассажирских автомобилей-фургонов;

– транспортные средства пожарной охраны, полиции, скорой медицинской помощи, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции, оснащенные устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов;

– самоходные транспортные средства с вооружением, военная техника, транспорт Вооруженных Сил РФ, иной специальный транспорт, с помощью которого перевозится вооружение, военная техника и военное имущество. Таким образом, обычные организации, имеющие грузовой транспорт, как правило, должны вносить платежи в систему Платон [3].

Сравнив российские тарифы и заграничные можно сказать что, в России тариф составляет 3,06 руб./км. Это самый низкий размер платы среди аналогичных систем в Европе. Например, в Австрии ставка доходит до \$0,49, в Белоруссии – \$0,16. Российский тариф по сегодняшнему курсу – \$0,025, что в 6 раз ниже, чем, например, в Белоруссии. То есть при пересчете получается, что 1 километр поездки «12-тонника» в Белоруссии стоит более 10 рублей. В Германии, Австрии, Польше – более 40 рублей. Данные представлены в таблице 1 [4].

Таблица 1

Размер тарифов в разных странах

<i>Название страны</i>	<i>Размер оплаты</i>
Австрия	30,38 руб.
Белоруссия	9,92 руб.
Германия	Более 40 руб.
Польша	Более 40 руб.

Среди положительных сторон системы «Платон» выделяют следующие:

1. Возможность получения разовой маршрутной карты для тех, кто не хочет или не может зарегистрироваться в системе.
2. Водитель заранее знает, сколько ему заплатить за проезд, и правильно распределить бюджет.
3. Хозяин компании предлагает приложение на мобильные устройства.
4. Терминалы QIWI и топливные карты запрограммированы на оплату услуг Платона. Это упрощает работу водителей.

Введение системы Платон показало проблемы всех задействованных в ней отраслей хозяйства [5].

Главным недостатком есть то, что программа функционирует с многочисленными сбоями. Это происходит от сильной одновременной нагрузки на главный сервер. Компании-перевозчики также имеют индивидуальный график нагрузок: чем больше заказов, тем больше требований от системы. Если водитель пользуется маршрутной картой, он не может откорректировать на месте маршрут (для непредвиденного ремонта, объезда затора, аварии, зоны бедствия и так далее). За отклонение ему грозит штраф, который он вынужден оплатить из собственного кармана. Здесь разработчик должен учесть непредвиденные обстоятельства. Данные о преимуществах и недостатках представлены в таблице 2 [6].

Таблица 2

Преимущества и недостатки системы «Платон»

Преимущества	Недостатки
Разовая маршрутная карта для тех, кто не хочет или не может зарегистрироваться в системе	Программа функционирует с многочисленными сбоями, потому что идет нагрузка на единый сервер
Водитель заранее знает, сколько ему заплатить за проезд	Если водитель пользуется маршрутной картой, он не может откорректировать на месте маршрут (для непредвиденного ремонта, объезда затора, аварии, зоны бедствия)
Возможность пользоваться приложением на мобильных устройствах	Отклонение от маршрута водителю грозит штраф, который он вынужден оплатить из собственного кармана
Топливные карты запрограммированы на оплату услуг системы «Платон»	
Введение системы «Платон» показало проблемы всех задействованных в ней отраслей хозяйства	

В заключении, можно сделать вывод о том, что для государства выгоды очевидны: создана единая информационная платформа для обеспечения развития транспортной системы РФ (включающая актуальную информацию о грузовых транспортных средствах свыше 12 тонн, их владельцах, маршрутах движения), собранная плата в счет возмещения вреда используется для целевого финансирования развития дорожной инфраструктуры, обеспечен автоматический контроль соблюдения правил СВП с последующей передачей информации о фактах

нарушения в ГИБДД. Кроме того, повышен уровень межведомственного взаимодействия в части предоставления и использования информации из «Платона», в том числе с ФНС, организована процедура контроля за иностранными грузоперевозчиками (регистрация в системе, сбор платы в счет возмещения вреда, контроль Ространснадзором соблюдения правил системы), созданы предпосылки для легализации в сфере грузоперевозок за счет создания равных условий для участников рынка и раскрытия информации.

Как считают эксперты, система позволяет регулировать транспортные потоки за счет переключения части грузов на железнодорожный и речной транспорт. Также на пользу государству пойдет и уже организованный прямой диалог с грузоперевозчиками по теме СВП «Платон» и грузоперевозок в целом. Заодно обеспечено и развитие отечественного рынка разработки ПО и специализированного оборудования СВП за счет исполнения стратегии импортозамещения при создании «Платона».

### *Список литературы*

1. Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
2. Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ч. 1 ст. 31.1 Закона от 08.11.2007 №257-ФЗ).
3. Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ч. 7 ст. 31.1 Закона от 08.11.2007 №257-ФЗ).
4. Белозерцева Н.П. Структура и особенности современного рынка грузоперевозок / Н.П. Белозерцева, М.С. Ярайкина // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса: научный журнал. – 2012. – №1 (19). – С. 64–73.

5. Белозерцева Н.П. Динамика основных показателей транспортной отрасли Дальнего Востока / Н.П. Белозерцева, М.С. Ярайкина // Науковедение. – 2013. – №2 (15). – С. 3–10 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/sbornik2/15.pdf>

6. Белозерцева Н.П. Анализ тенденций развития рынка грузоперевозок в Приморском крае / Н.П. Белозерцева, М.С. Ярайкина // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса: научный журнал. – 2013. – №1 (19). – С. 150–155.