**И. И. Батищев,**

директор-руководитель научно-исследовательского отдела «Управление перевозками грузов автомобильным транспортом» ОАО «НИИАТ», кандидат экономич. наук

**И. А. Можайская,**

научный сотрудник ОАО «НИИАТ»

**А. С. Стребелева,**

ведущий инженер ОАО «НИИАТ»

Российская автодорожная сеть в настоящее время характеризуется явно недостаточной протяженностью, низкими транспортно-эксплуатационными качествами, неудовлетворительным техническим состоянием, значительной интенсивностью движения автотранспортных средств и огромной ущербностью в связи с практическим не контролируемым разрушением дорожного полотна от движения большегрузных автотранспортных средств. Недостаточные темпы развития и улучшения состояния

## О КОНЦЕПЦИИ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Эффективная работа автомобильного транспорта во многом зависит от состояния дорожной сети страны. Обеспечение сохранности дорожного покрытия – важнейшая государственная задача. Одно из направлений решения этой задачи – предстоящее взимание платы за проезд по дорогам общего пользования грузовых транспортных средств полной массой более 12 т, оказывающих наиболее интенсивное разрушающее воздействие на автомобильные дороги. Компенсация затрат владельцами таких АТС полностью соответствует принятому в большинстве стран мира принципу «пользователь – платит».



российской дорожной сети приводят к экономическим потерям, которые, по экспертной оценке специалистов, превышают 1,3 трлн рублей.

За последнее десятилетие общая протяженность и пропускная способность автомобильных дорог страны ежегодно возрастала менее чем на 1%, в то время как численность парка всех автотранспортных средств увеличивалась за год на 5–6%.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом за последнее десятилетие характеризуется ростом более чем на 17,5% и в 2011 году

составил 5,7 млрд тонн. Аналогичные изменения претерпел и грузооборот автомобильного транспорта.

Объем международных автомобильных перевозок грузов между Россией и зарубежными странами, по сравнению с 1990 годом, вырос более чем в 14 раз и в 2011 году составил около 30 млн т, в том числе российскими перевозчиками – около 12 млн т.

Доля автомобильных дорог федерального значения, представляющих основу дорожной сети России и отличающихся улучшенными транспортно-эксплуатационными показателями

в сравнении с остальными дорогами, в общей протяженности автодорожной сети страны составляет всего лишь около 5% (примерно 54 тыс. км), хотя по ним осуществляются до 50% от всего объема перевозок грузов автомобильным транспортом и практически 100% перевозок грузов в международном автомобильном сообщении. При этом доля федеральных дорог для пропуска современных большегрузных автотранспортных средств (АТС) с осевыми нагрузками 10 тс и 11,5 тс, принятymi в большинстве европейских стран, составляет около 30%.

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года предусматривается дальнейшее развитие автомобильного транспорта. К 2030 году объем автомобильных перевозок грузов возрастет до 10 млрд т (почти в 2 раза), а в международном автомобильном сообщении российскими перевозчиками – более чем в 5 раз.

Парк грузовых автомобилей, используемый на сети федеральных дорог, отличается значительной разнотипностью и большим диапазоном грузоподъемности (от 0,5 т до 32 т), причем грузовые АТС полной массой более 12 т, оказывающие наибольшее разрушающее воздействие на дорожное полотно, составляют в настоящее время 27% от всего грузового парка страны, или около 1,5 млн единиц.

Практически весь парк АТС, осуществляющий международные автомобильные перевозки грузов на территории Российской Федерации (российских перевозчиков – не менее 50 тыс. единиц и иностранных перевозчиков – не менее 40 тыс. ед.), полностью относится к категории большегрузных автотранспортных средств полной массой 40 т.

Этот парк используется преимущественно на дорогах федерального значения с выездом в пункты отправления и прибытия грузов, расположенные, как правило, на дорогах регионального и муниципального (местного) значения.

По данным автоматизированного учета интенсивности и состава движения автотранспортных средств на федеральных автомобильных дорогах с использованием индуктивных датчиков установлено следующее распределение интенсивности движения грузовых АТС полной массой более 12 т (рис. 1).

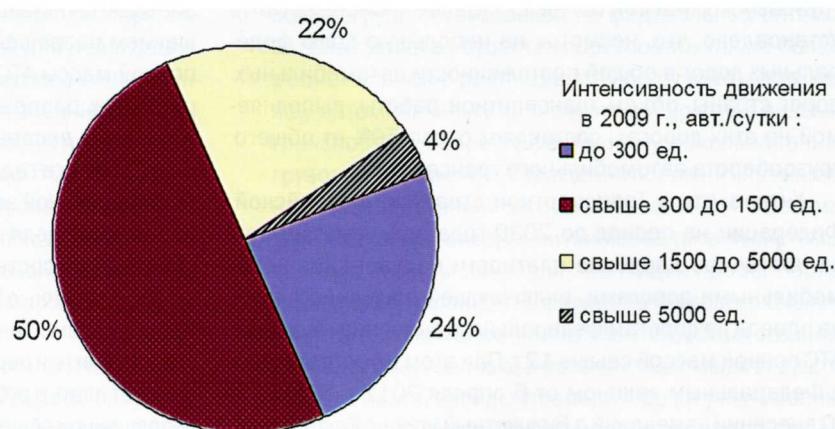
Следует отметить, что доля грузовых АТС полной массой свыше 12 т в общем транспортном потоке составляет от 3 до 33%, а в потоке от общего количества грузовых АТС – около 53%.

При осуществлении перевозок грузов по автомобильным дорогам, рассчитанным на осевые нагрузки до 6 тс, фактическая осевая нагрузка с использованием АТС полной массой более 12 т в большинстве случаев превышает установленные для указанных дорог ограничения по осевой нагрузке. В связи с отсутствием в стране должного контроля за соблюдением перевозчиками соответствующих весовых параметров АТС, по экспертной оценке установлено следующее: в настоящее время доля перевозок грузов

с превышением осевых нагрузок АТС, включая осевые нагрузки 10 тс, составляет не менее 8% от общего объема перевозок, выполняемых АТС полной массой свыше 12 т.

Перевозки грузов большегрузными АТС оказывают значительное воздействие на автомобильные дороги нашей страны в части, касающейся преждевременного их износа и разрушения. Особенно разрушительными являются воздействия транспортных средств с осевой массой 10 т и более при осуществлении перевозок грузов по автомобильным дорогам, рассчитанным на осевые нагрузки до 6 тс. В этом случае превышение осевой массы составляет 66,6%, что соответствует увеличению степени износа и разрушения дорожного полотна на 770%. Доля таких автомобильных дорог в их общей протяженности в стране составляет свыше 80%.

Зарубежный опыт перевозок тяжеловесных грузов показывает, что в большинстве европейских стран, несмотря на наличие автомобильных дорог, допускающих осевые нагрузки 11,5 тс и более, максимально разрешенная полная масса АТС установлена 40 т. Превышение разрешенных общей массы и осевой массы транспортных средств в эксплуатации практически не допускается, а при наличии перевозок тяжеловесных грузов при превышении указанных параметров такие перевозки оплачиваются по значительно более высоким тарифам, установленным с учетом возмещения ущерба, наносимого автомобильным дорогам. Практически во всех европейских странах введена специальная система взимания платы с грузовых АТС (в ряде стран и с автобусов), характеризующихся полной массой свыше 12 т, независимо от использования таких автомобилей с грузом или без груза.



**Рис. 1. Интенсивность движения грузовых АТС полной массой более 12 т на федеральных автомобильных дорогах**

Принимаемые в России меры, направленные на взимание штрафов и специальной платы за превышение установленных весовых параметров АТС (полных масс и осевых нагрузок), являются малоэффективными из-за слабого контроля на автомобильных дорогах и крайне ограниченного выявления соответствующих нарушений, допускаемых в основном грузоотправителями, а также и перевозчиками, при осуществлении перевозок грузов внутри страны.

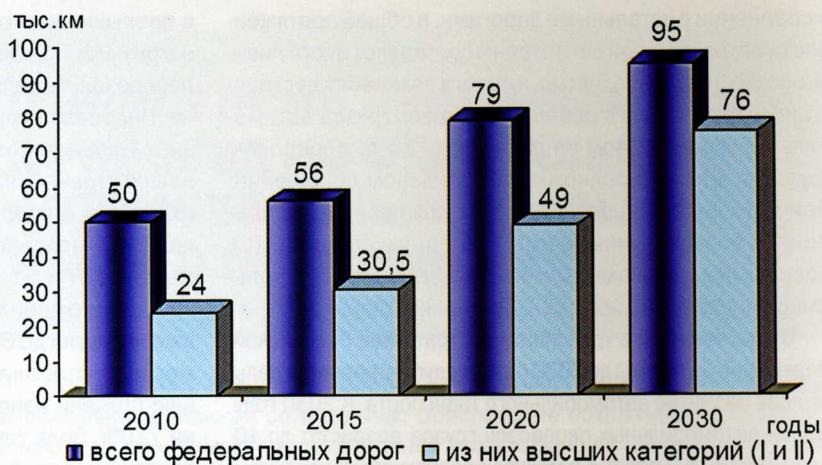
Учитывая прогноз развития перевозок грузов автомобильным транспортом, в том числе в международном сообщении, соответствующий опыт многих зарубежных стран, огромные потери нашей страны в связи с разрушением автомобильных дорог, включая дорожную сеть федерального значения, установление системы возмещения ущерба, возникающего в результате использования автотранспортных средств полной массой свыше 12т, в виде взимания соответствующей платы с российских и иностранных владельцев таких АТС на возмещение этого ущерба, является крайне необходимым. Для решения данной проблемы научными сотрудниками ОАО «НИИАТ» с участием специалистов концессионной инфраструктурной компании «Транс-проект» в 2011 году разработан проект Концепции системы взимания платы с владельцев (пользователей) указанных АТС, в которой из анализа зарубежного опыта и состояния российского законодательства разработаны организационно-правовые основы системы, ее технические, технологические и финансово-экономические составляющие, внесены предложения по изменению и дополнению российского законодательства, включая обеспечение государственного контроля в процессе функционирования системы.

В Концепции приведен анализ состояния федеральных автомобильных дорог, на которых предусматривается введение системы взимания платы за проезд грузовых АТС массой более 12т (далее – Система СВП). Установлено, что, несмотря на небольшую долю федеральных дорог в общей протяженности автомобильных дорог страны, объем транспортной работы, выполняемой на этих дорогах, составляет около 50% от общего грузооборота автомобильного транспорта.

Учтено, что в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года предусматривается поэтапное введение платности пользования автомобильными дорогами, включающей взимание платы за проезд по дорогам федерального значения грузовых АТС полной массой свыше 12т. При этом в соответствии с Федеральным законом от 6 апреля 2011 г. № 68-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» указанная платность в нашей стране вводится с 1 января 2013 года.

Установлено также, что протяженность федеральной дорожной сети в ближайшие 20 лет возрастет почти в 2 раза (до 95 тыс. км), в том числе дорог высших категорий (I и II) с 24 тыс. км до 76 тыс. км или в 3 раза (рис. 2).

Объем перевозок грузов, осуществляемых большегрузными автомобилями по федеральным автомобильным дорогам, по экспертной оценке, составляет не менее 2,2 млрд т, с тенденцией последующего увеличения в ближайшие 5 лет до 3,0 млрд т. При этом суммарный



**Рис. 2. Прогноз развития федеральных автомобильных дорог (установлен Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года)**

пробег таких грузовиков с учетом пробега АТС иностранных перевозчиков при осуществлении международных автомобильных перевозок грузов составляет не менее 13 млрд км с тенденцией увеличения этого пробега к 2015 году до 18 млрд км, в том числе около 1,0 млрд км при перевозках грузов в международном сообщении. Этот показатель является важнейшим для установления величины ущерба, наносимого федеральной дорожной сети грузовиками массой более 12т, и величины тарифной ставки для взимания платы с владельцев таких АТС для компенсации ущерба.

Проверкой на пунктах весового контроля на отдельных дорогах федерального значения установлено, что в среднем 7–9% от транспортного потока всех грузовых АТС перевозки грузов осуществлялись с превышением разрешенной осевой массы и с превышением полной массы АТС. При этом количество выданных специальных разрешений на перевозки с превышением указанных весовых параметров составляет в среднем 60–70 тысяч в год. При общем объеме перевозок грузов по федеральной дорожной сети с превышением весовых параметров доля перевозок с получением специальных разрешений составляет не более 2%.

Утвержденные Правительством Российской Федерации Правила возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами при перевозке тяжеловесных грузов, предусматривают плату в рублях на 100 км пробега при превышении разрешенной общей массы АТС и отдельно при превышении допустимой осевой массы. Однако в связи с незначительной долей перевозок по полученным специальным разрешениям общий размер сбора средств на возмещение вреда дорожной сети является весьма ограниченным и практически не оказывает существенного влияния на компенсацию причиняемого вреда федеральной дорожной сети.

К основным принципам по установлению системы сборов за проезд грузовых АТС массой свыше 12т по автомобильным дорогам – Системы СВП – в Концепции отнесены следующие.

1. Система СВП должна применяться на сети федеральных автомобильных дорог, являющихся



основой дорожной сети Российской Федерации. Собранные как с российских, так и с иностранных перевозчиков денежные средства должны направляться в федеральный дорожный фонд и использоваться для содержания, ремонта и развития автодорожной инфраструктуры.

- Система СВП применяется для грузовых АТС разрешенной общей массой свыше 12 т (до 40 т), а при перевозке 40-футовых контейнеров ИСО, эксплуатируемых

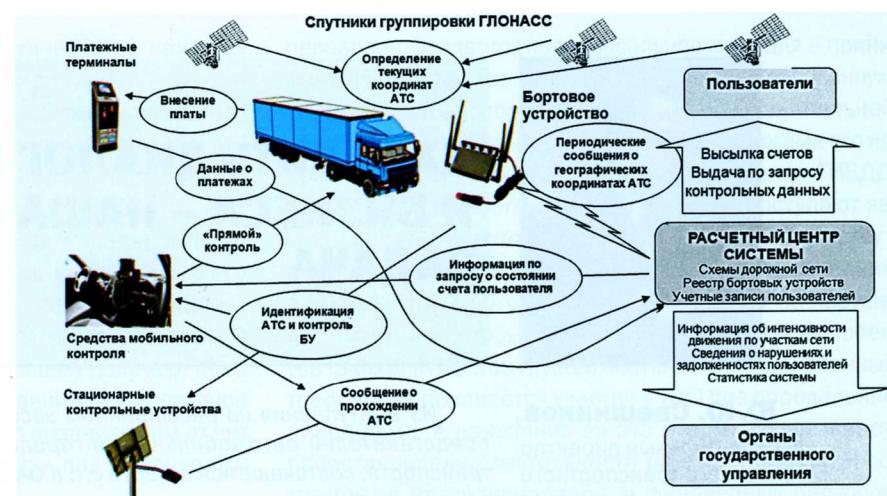
без превышения установленных весовых параметров, до 44 т. Процедура получения специальных разрешений при превышении установленных весовых параметров в принципе не должна отличаться от существующей.

- Платежи в рамках Системы СВП могут вноситься:
  - путем оплаты права пользования федеральной сетью дорог на определенный период времени (повременная оплата на основе так называемой «электронной виньетки»). Подсистема вводится с 2013 года после подготовки необходимой нормативной правовой базы и принятия организационных решений, осуществляемых в 2011–2012 годах;
  - путем оплаты фактического пробега АТС (покилометровая электронная система взимания платы). Данная подсистема является наиболее перспективной, однако и более сложной для реализации и вводится после подготовки необходимых технических решений на основе использования системы ГЛОНАСС, бортовых устройств на АТС и др. Внедрение подсистемы реально, начиная с 2015 года.

Принципиальная схема функционирования Системы СВП в режиме покилометрового сбора показана на рис. 3.

Обе подсистемы в течение 5–6 ближайших лет могут существовать параллельно, с последующим вытеснением повременной подсистемы.

- Важным элементом при внедрении Системы СВП является установление размеров тарифной платы. Предварительные расчеты по предлагаемой в Концепции методике показали, что для АТС с четырьмя и более осями ставка повременного тарифа составляет от 60 до 80 тыс. руб. в год, а ставка покилометрового тарифа 6–8 рублей на один километр пробега АТС. Эти ставки сопоставимы с аналогичными средними значениями для стран Центральной и Восточной Европы, но могут быть уточнены с учетом опыта их применения на федеральной дорожной сети России. Ожидаемая общая сумма сбора от внедрения Системы СВП в 2015 году может составить около 145 млрд рублей. Суммарные затраты по внедрению Системы СВП оценочно составят не менее 30 млрд рублей.



**Рис. 3. Принципиальная схема функционирования Системы СВП в режиме покилометрового сбора**

- Введение Системы СВП потребует значительного совершенствования и установления комплексного контроля (в том числе весового) за движением грузовых АТС с использованием электронных устройств, а также разработки новых и внесения изменений в действующие нормативные правовые акты, регламентирующие дорожные нагрузки, ставки тарифной платы за проезд грузовых АТС полной массой более 12 т, штрафные санкции за несоблюдение установленных правил функционирования Системы СВП и др.
- Проведенная оценка влияния внедрения Системы СВП на эколого-экономическую ситуацию на федеральных автомобильных дорогах страны, а также анализ зарубежного опыта в этой сфере, позволили установить, что введение платы за использование большегрузных грузовиков на федеральных автомобильных дорогах будет способствовать также более рациональному распределению грузопотоков между автомобильным транспортом и другими видами транспорта и более эффективному использованию грузовых АТС за счет сокращения порожних пробегов и повышения степени загрузки кузова АТС (что весьма характерно при внедрении покилометровой системы оплаты). Расчеты показали, что общий пробег парка указанных грузовиков на федеральных дорогах может сократиться не менее чем на 5%, что, соответственно, приведет к снижению выброса загрязняющих веществ (оксиды азота, оксиды углерода и др.) и уменьшению образования асфальтобетонной и резиновой пыли (суммарно не менее чем на 45–50 тыс.т в год).

Сокращение суммарного пробега грузовых АТС при внедрении Системы СВП будет сопровождаться также соответствующим снижением расходов перевозчиков за счет переменной составляющей (расход топлива, износ шин, платежи по СВП при покилометровой ставке тарифа и др.).

Предварительные расчеты показывают, что срок окупаемости затрат по внедрению указанной системы взимания платы с грузовых АТС полной массой более 12 т (с учетом полученного экономического эффекта) составляет не более 4 лет.

