

Экономика транспорта

СИСТЕМА «ПЛАТОН»: ИНТЕРНАЛИЗАЦИЯ ЭКСТЕРНАЛИЙ ИЛИ «КАРА НЕБЕСНАЯ»?

Ирина ХОВАВКО

Ирина Юрьевна Ховавко —
доктор экономических наук, доцент,
ведущий научный сотрудник,
экономический факультет МГУ
им. М. В. Ломоносова
(119991, Россия, Москва,
Ленинские Горы, д. 1, стр. 46).
E-mail: hovavko@econ.msu.ru

Аннотация

Система «Платон» — плата за тонны — была введена в РФ в конце 2015 года для грузовиков, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Декларируемая цель введения данной платы — поддержание старых и строительство новых федеральных дорог. В статье рассматривается эффективность данной системы платежей в конкретных российских условиях. Автором проанализированы теоретические подходы к оценке внешних эффектов автотранспорта, в том числе грузового, обобщен зарубежный опыт регулирования автотранспортных перевозок, оценены первые практические результаты функционирования системы «Платон». Показано, что в отличие от личного легкового транспорта грузовой транспорт выполняет важную общественно полезную работу, поэтому с точки зрения эффективной аллокации ресурсов интернализация внешних эффектов грузового транспорта допустима лишь на том уровне, который не приведет к значительным негативным последствиям в экономике (росту цен, сокращению объемов перевозимых грузов и др.). Возможна только некоторая логистическая оптимизация грузоперевозок в целях переориентации грузопотоков на виды транспорта, имеющие более низкие социальные издержки (водный, железнодорожный). Современная экономическая теория и зарубежная практика регулирования грузового транспорта не позволяют сделать однозначный вывод относительно целесообразности введения подобной платы. Опыт зарубежных стран показывает, что успешность регулирования рынка автомобильных грузоперевозок определяется полнотой учета конкретных экономических и социальных условий в стране. В работе проанализированы аргументы «за» и «против» введения данной платы в условиях современной России. Оценено влияние системы на бюджетный процесс, на рынок грузоперевозок и товарные рынки в нашей стране. Выявлен фискальный характер этой платы. Показано, что введение системы «Платон» в нынешних российских условиях не способствует достижению заявленных целей, а выступает скорее дестабилизирующим фактором.

Ключевые слова: экстерналии автомобильного транспорта, экстерналии грузового транспорта, интернализация экстерналий автотранспорта, регулирование автотранспорта, система «Платон».

JEL: R40, R48.

Публикация подготовлена в рамках поддержанного РФФИ научного проекта 18-010-00974 А «Разработка модели управления ресурсным потенциалом территорий».

Введение

Система «Платон» — плата за тонны — была запущена в РФ в 2015 году. Эта система предполагает взимание платы за проезд по федеральным трассам с грузовиков, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Введение системы сопровождалось акциями протеста дальнбойщиков и широкими общественными дискуссиями относительно целесообразности дальнейшего увеличения налоговой нагрузки на перевозчиков. В частности, во время дебатов с дальнбойщиками на Московском экономическом форуме 2016 года известный российский аграрий Василий Мельниченко заявил, что к системе «Платон» следует относиться как к «каре небесной». Вместе с тем и экономическая теория, и зарубежная практика рассматривают подобную плату как важный инструмент регулирования грузового транспорта.

В данной статье автор ставит целью проанализировать эффективность системы «Платон» как инструмента, направленного на интернализацию внешних эффектов грузового транспорта в конкретных российских условиях. Для реализации поставленной цели были решены следующие задачи: (1) проанализированы теоретические подходы к оценке внешних эффектов автотранспорта и, в частности, грузового автотранспорта, (2) обобщен зарубежный опыт регулирования автотранспорта, (3) оценены первые практические результаты функционирования системы «Платон».

1. Внешние эффекты автотранспорта

Экстерналии, или внешние эффекты, — это некоторые результаты производства и потребления благ, которые не проходят через рыночный механизм (не включаются в рыночное ценообразование). Наличие внешних эффектов связано с характером потребления блага. Появление негативных экстерналий свидетельствует о растущей ограниченности ресурса и о его переходе из категории чистых общественных благ в категорию ресурсов общего доступа. Наличие неторгуемых и неоцениваемых благ (антиблаг) снижает общественное благосостояние, поскольку ведет к расхождению реальной аллокации ресурсов с той эффективной, которая сложилась бы на идеальном конкурентном рынке.

Экстерналии имеют место тогда, когда действия субъектов рынка не имеют эффектов обратной связи, поэтому ключом к повышению эффективности рыночной экономики является создание недостающей обратной связи путем интернализации внешних эффектов (включения внешних издержек во внутренние издержки источника экстерналий). Решить эту задачу призвана система государственного регулирования, эффективность которой может быть определена полнотой интернализации внешних эффектов.

Теоретические обоснования транспортной политики за рубежом лежат в области экономики благосостояния. В экстернальной экономике сформировалось самостоятельное направление, занимающееся изучением транспортных экстерналий. Начало исследований относят к середине XX века. Тогда будущий Нобелевский лауреат Уильям Викри (William Vickrey) впервые предложил регулировать транспортные потоки в нью-йоркском метро, используя налог Пигу, дифференцированный по величине в час и вне часа пик. В дальнейшем внешние эффекты автотранспорта и методы их интернализации изучались в работах Марка Делучи (Mark Delucchi), Эви Кралс (Evy Crals), Тодда Литмана (Todd Litman), Инге Мейерс (Inge Mayeres), Яна Пэри (Ian Parry), Стефа Пруста (Stef Proost), Адитжандра Паулуса (Aditjandra Paulus), Лоды Вирека (Lode Vereeck), Эрика Верхофа (Erik Verhoef) и других.

В настоящее время в литературе [Litman, 2011; Maddison, 1996; Parry, 2006] выделяются 14 видов экстернальных эффектов автотранспорта: влияние на землепользование; неоплаченная часть издержек на парковку; разнообразие транспорта, дорожные пробки; загрязнение воздуха; риск аварий; издержки потребления невозобновляемых природных ресурсов; стоимость земли; внешние инфраструктурные издержки; загрязнение воды; регулирование дорожного движения; эффект барьера; шумовое загрязнение; отходы. Описания внешних эффектов и их размер (среднее значение или диапазон оценок) для среднего легкового автомобиля представлены в табл. 1.

Т а б л и ц а 1

Основные экстернальные издержки автотранспорта

	Внешний эффект (рыночный/ нерыночный)	Описание	Среднее значение или диапазон (долл./автомобиле-миля)
1	Влияние на землепользование (смешанные)	Экономические, социальные и экологические последствия автомобилеориентированного землепользования	0,056
2	Издержки на парковку (рыночные)	Издержки на внеуличные парковки, не оплачиваемые пользователем	0,05
3	Разнообразие транспорта (нерыночные)	Разнообразие вариантов перемещения относится к основополагающей характеристике транспортных услуг, отражающей требование справедливой конкуренции всех видов транспорта. Расширение передвижения на автомобилях приводит к деградации других видов транспорта, поэтому издержки от снижения разнообразия транспорта правомерно рассматривать как экстернальные для автотранспорта ^a	0,05

Продолжение таблицы 1

	Внешний эффект (рыночный/ нерыночный)	Описание	Среднее значение или диапазон (долл./автомобиле-мил)
4	Дорожные пробки (смешанные)	Потери времени других участников дорожного движения	0,042
5	Загрязнение воздуха (нерыночные)	Ущерб от загрязнения воздуха традиционными загрязнителями и парниковыми газами	0,04
6	Риск аварий (нерыночные)	Некомпенсированный материальный ущерб, потери дохода, затраты на скорую помощь, медицинское обслуживание третьих лиц, а также некомпенсированные нерыночные издержки у третьих лиц (страдания и потеря качества жизни, страдания близких, сокращение возможностей передвижения)	0,035
7	Издержки потребления невозобновляемых природных ресурсов (смешанные)	Издержки по обеспечению энергетической безопасности страны, экологический ущерб, ущерб здоровью в процессе добычи и переработки нефти	0,024
8	Стоимость земли (смешанные)	Стоимость земли под дорожной инфраструктурой	0,01–0,1
9	Внешние инфраструктурные издержки (рыночные)	В переменных издержках (ремонт, эксплуатация и содержание дорог) необходимо выделить долю, которую оплачивают пользователи дорог. Оставшаяся часть представляет собой внешние издержки, поскольку она оплачивается всеми налогоплательщиками	0,013
10	Загрязнение воды (нерыночные)	Ущерб от загрязнения грунтовых вод и питьевых источников (утечки нефтепродуктов, стоки с парковок и АЗС, смыв дорожных реагентов) и нарушения гидрологических режимов (концентрированный водосток, изменение береговой линии рек и озер)	0,013
11	Регулирование дорожного движения (рыночные)	Издержки по регулированию дорожного движения. Подавляющая часть этих расходов связана с уровнем дорожного движения, однако финансируются эти затраты из общих налогов	0,003–0,015
12	Эффект барьера (нерыночные)	Дороги и дорожное движение создают барьер, сокращая возможности немоторизованного передвижения. Пешеходы и велосипедисты несут дополнительные издержки, которые необходимо заставить оплачивать моторизованные виды транспорта	0,009

О к о н ч а н и е т а б л и ц ы 1

	Внешний эффект (рыночный/ нерыночный)	Описание	Среднее значение или диапазон (долл./автомобиле-миля)
13	Шумовое загрязнение (нерыночные)	Экономический ущерб от шума	0,001–0,02
14	Отходы (нерыночные)	Ущерб от неутилизированных элементов автомобиля (шин, батарей, карбюраторов, металлолома) и издержки по их утилизации	0,002

^a В экономической литературе предложено два основных подхода к стоимостной оценке разнообразия транспорта: (1) на основе величины субсидирования общественного транспорта. Принцип горизонтального равенства гласит, что если общество в виде бесплатных дорог и парковок субсидирует каждый автомобиль в среднем на 2 тыс. долл. в год, то столько же должно быть потрачено на субсидирование пешеходов и велосипедистов; (2) на основе сравнения транспортных расходов домохозяйств в автомобилеориентированных населенных пунктах и в населенных пунктах, имеющих в наличии несколько видов транспорта.

Источник: составлено автором на основе [Litman, 2011].

Описания внешних эффектов и их оценки в табл. 1 дают общее представление о структуре и величине экстерналийных эффектов автотранспорта. Наибольшую трудность представляют оценки нерыночных издержек. Для этого широко применяются методы субъективной оценки («желание платить за улучшение» и «желание принять компенсацию за ухудшение»), первоначально разрабатываемые в рамках теории экологических рисков¹. Для расчета экологического ущерба от загрязнения применяются методические подходы «сверху вниз» и «снизу вверх». Подход «сверху вниз» предполагает распределение агрегированного ущерба от загрязнения на отдельные автотранспортные средства (АТС) в зависимости от их экологических характеристик. Подход «снизу вверх» предполагает детальную оценку воздействия отдельного АТС на определенном участке дороги и получение обобщающих оценок на основе построения общих зависимостей величины ущерба от загрязнения от количества АТС. Очевидно, что такая трудоемкая работа вряд ли возможна в массовом масштабе. Для трудно исчисляемых нерыночных эффектов (например, для оценки разнообразия транспорта) предлагается определять границы значений на основе ранжирования нескольких внешних эффектов, имеющих надежные количественные оценки.

¹ Цена экологического риска, связанного с каким-либо экологическим воздействием, равна денежной сумме, которую среднестатистический индивид готов заплатить за снижение риска, или, наоборот, сумме компенсации, которая требуется, чтобы побудить его пойти на этот риск добровольно. Оценка определяется максимумом «желания платить» и минимумом «желания принять компенсацию». Это развитие понятия рыночных цен на товары и услуги, оказавшиеся вне рыночного ценообразования. По своей экономической сути эти методы идентичны. Больше распространение получили оценки «желания платить», хотя они могут быть лишь нижней границей экономического ущерба от загрязнения.

Литман оценивает полные издержки среднего автомобиля в 1,64 долл. на автомобиле-милю в городе (час пик) и 0,94 — в сельской местности² [Litman, 2009. Р. 15]; 35% полных затрат на передвижение автомобиля составляют экстерналии издержки [Litman, 2011. Р. 4]. То есть для общества поездка на автомобиле стоит на треть дороже, чем для водителя.

В целом автотранспорт характеризуется самыми большими экстерналиями эффектами среди всех видов транспорта. При общей оценке экстерналии издержек транспорта в Евросоюзе в 500 млрд евро (4% ВВП 2008 года) на долю автотранспорта приходилось 93% всех негативных внешних эффектов [Essen, 2011. Р. 5]. В табл. 2 приведено сравнение внешних эффектов различных видов транспорта.

Т а б л и ц а 2

Внешние издержки транспорта в ЕС

Вид транспорта	Негативные внешние эффекты (%)
Транспорт	100
Автотранспорт,	93
в том числе:	
пассажирский	61
грузовой	32
Авиатранспорт	5
Железнодорожный	2
Внутренний речной транспорт ^a	0,3

^a Морские перевозки не рассматривались.

Источник: составлено автором на основе [Essen, 2011].

Из табл. 2 видно, что на грузовой транспорт приходится треть негативных внешних эффектов автотранспорта, хотя он составляет всего 8–15% дорожного трафика. Негативные экстерналии эффекты автотранспорта заметно выше, чем железнодорожного и речного. Отрицательные экстерналии единицы грузового транспорта выше, чем легкового. Например, если внешние инфраструктурные издержки легкового автомобиля составляют 0,013 долл. на автомобиле-милю, то грузовика — 0,075 [Litman, 2011. Р. 14].

Передвижение на личном легковом автотранспорте не имеет положительных экстерналии. Все выгоды от использования личного автотранспорта (от улучшения мобильности) — внутренние. Еще ни-

² Это некоторая усредненная цифра, полученная Литманом на основе обобщения расчетов экстерналии эффектов автотранспорта разных авторов в различных населенных пунктах мира. Пересчет этой цифры в рубли (с учетом ППС и перевода в километры пробега) даст оценку экстерналии для Москвы в 3 руб. на автомобиле-километр [Ховавко, 2011. С. 98].

кому не удалось показать, что можно получить какие-то выгоды от того, что ваш сосед больше ездит на машине. Положительный эффект грузового транспорта состоит в том, что он выполняет важную экономическую работу (обеспечение товарами и услугами, повышение конкурентоспособности стран, регионов и т. д.). Корреляционная связь грузоперевозок с ВВП составляет 0,77 [Сулакшин, 2014. С. 8]. Хотя получить количественные оценки положительного эффекта работы грузового автотранспорта довольно сложно, факт его наличия необходимо принимать во внимание в процессе разработки мер по регулированию автотранспорта.

Таким образом, если картина с внешними эффектами личного легкового автотранспорта однозначная (чем больше интернализировано, тем лучше), то для грузового автотранспорта однозначного ответа нет. С точки зрения эффективной аллокации ресурсов для грузового транспорта необходима некоторая оптимизация, предусматривающая интернализацию внешних эффектов лишь на уровне, который не приводил бы к значительным негативным последствиям в экономике (росту цен, сокращению объемов перевозимых грузов и др.). Иными словами, согласно западной экономической теории не ставится задача полностью скорректировать налогообложение грузового транспорта с помощью пигувианского налога. Рекомендуется ограничиться минимальными изменениями, имеющими целью перенаправить потоки грузов на те виды транспорта, которые имеют более низкие социальные издержки. Подчеркивается, что налогообложение грузового транспорта эффективно лишь в сочетании со снижением других видов налогов (например, налогов на труд). Снижение внешних эффектов грузового транспорта целесообразно обеспечивать:

- 1) мерами градостроительной политики;
- 2) регулированием землепользования (количество и распределение точек торговли и общепита, размещение складов, парковок);
- 3) развитием межмодальных инфраструктурных хабов (мест соединения автотранспорта с местами доставки грузов альтернативными видами транспорта), что позволит сократить автомобильное «плечо» (last mile delivery);
- 4) повышением эффективности доставки грузов (использование ITS в логистике);
- 5) стимулированием использования местных продуктов.

Экономическая теория не дает однозначного ответа на вопрос о том, в каком объеме следует интернализировать экстерналии грузового транспорта. В этой связи обратимся к анализу зарубежной практики.

2. Регулирование автотранспорта: зарубежная практика

Государственное регулирование автотранспорта за рубежом включает два направления: (1) экологическое регулирование, целью которого является снижение негативного воздействия отдельного автотранспортного средства, и (2) управление спросом на передвижение, имеющее целью сократить количество автомобилей на дорогах путем изменения принципов ценообразования.

Экологическое регулирование

Экологическое регулирование автотранспорта в развитых странах начиналось с установления стандартов содержания вредных веществ в выхлопных газах, картерных газах и испарениях АТС. Первые стандарты появились в 1960-е годы. Сначала нормы были разработаны для легковых автомобилей, затем они распространились на грузовые автомобили и автобусы, позднее — на дорожную и строительную технику. Контролю подлежат наиболее опасные для здоровья людей выбросы вредных веществ — оксидов серы и азота, летучих углеводородов, твердых частиц. Практически все ведущие автомобилестроительные компании мира вовлечены в разработку новых экологически чистых технологий в отрасли. Из табл. 3 видно, как ужесточались требования к выбросам дизельных автомобилей в Евросоюзе.

Т а б л и ц а 3

Нормы выбросов для дизельных автомобилей в Евросоюзе (г/км)

Стандарт	Год введения	CO	HC + NO _x	NO _x	PM
Евро 1	1992	2,72	0,97	—	0,14
Евро 2	1996	1	0,7	—	0,08
Евро 3	2000	0,64	0,56	0,5	0,05
Евро 4	2005	0,5	0,3	0,25	0,025
Евро 5	2009	0,5	0,23	0,18	0,005
Евро 6	2014	0,5	0,17	0,08	0,005

Источник: <http://avtonov.info/normy-evro>.

Таким образом, в области снижения природоемкости отдельных АТС доминируют меры прямого регулирования в виде экологических стандартов на выбросы автотранспорта.

Управление спросом на передвижение

Объектом государственного регулирования в развитых странах является и количество автотранспортных средств на дорогах (управ-

ление спросом на передвижение). Целью такого регулирования является устойчивое развитие городского транспорта, предполагающее сокращение количества личного автотранспорта на дорогах и переориентацию населения на использование общественного. Реализуется эта цель с помощью системы транспортных налогов, которая призвана заставить владельцев автомобилей полностью оплачивать издержки, которые несет общество от передвижения автотранспорта. Эта система включает следующие виды налогов [Schwaab, 2001]:

- 1) на автомобили — дополнительный налог при покупке автомобиля, транспортный налог;
- 2) на перемещение на автомобиле — плата за проезд по дорогам, где наблюдаются заторы (Congestion Pricing), плата за движение по дорогам в определенном районе (Area Licensing), плата за въезд в город (Cordon Pricing); плата за разрешение пользоваться дорожной сетью в течение определенного времени (Vignettes Schemes); электронные системы оплаты в зависимости от места движения и пройденного расстояния (Electronic Road Pricing);
- 3) на хранение автомобиля — плата за парковки;
- 4) на автомобильное топливо.

Налоги могут быть дифференцированы в зависимости от уровня выбросов АТС или пройденного расстояния (Distance-Based Pricing).

Все налоги на автомобилистов можно разделить на две категории: (1) налоги, уплачиваемые по факту владения автомобилем (входной билет за доступ к дорожной инфраструктуре), и (2) налоги, связанные с использованием автомобиля. В большинстве стран с высоким уровнем автомобилизации широко применяются следующие налоги первого типа: на владение, приобретение, продажу и регистрацию транспортных средств. Среди налогов второго типа самыми распространенными являются топливный налог, плата за пользование дорогами, а также за парковки. Топливный налог отражает степень пользования дорожной сетью («Больше едешь — больше платишь»), однако он не отражает реальные экстерналии, поскольку не привязан к месту движения (экстерналии в городе заметно выше, чем в сельской местности). Плата за движение по дорогам применяется в виде покилометровой, абонентской или электронной систем оплаты проезда. Платные дороги существуют более чем в тридцати странах мира, хотя в целом в мире доля платных дорог составляет менее 1%. Большинство платных дорог имеют низкие тарифы за проезд, достаточные лишь для регулирования

транспортных потоков. В мире существует всего несколько примеров полностью коммерческих проектов транспортной инфраструктуры (Гонконг, Сингапур, США), где плата превышает 1 долл./км³. Количество парковочных мест и цены на них также являются важным средством регулирования транспортной мобильности, однако эффективным оно становится только в сочетании с запретом на бесплатную парковку, что требует организации сложной системы контроля.

Перечисленные выше меры регулирования автотранспорта позволяют решить ряд задач по реализации стратегии устойчивого развития: снизить количество владельцев личного автотранспорта, сократить количество поездок, совершаемых на личном автотранспорте, переориентировать автовладельцев на использование более экологически чистых АТС, побудить пользоваться общественным транспортом.

Регулирование грузового транспорта

Как уже указывалось, грузовой транспорт выполняет важную функцию, поэтому целью регулирования грузового транспорта в развитых странах является не сокращение объема перевозимых грузов, а лишь переориентация транспортных потоков на более экологичные виды транспорта (железнодорожный, водный), а также некоторая оптимизация логистической деятельности. Регулирование грузового транспорта осуществляется *мерами прямого контроля* (временное окно для передвижения в городе, ограничения на габариты автомобилей, использование автомобилей только определенных экологических классов) и *рыночными мерами* (плата, зависящая от места и времени передвижения, топливный налог). Последние должны стимулировать перевозчиков сокращать внутренние издержки (использовать оптимальный размер автомобилей, сокращать частоту отгрузок, доставлять товары общественным транспортом и т. п.).

В зарубежной литературе отмечается низкая ценовая эластичность грузовых перевозок. Этот показатель колеблется в диапазонах $-0,1... -0,8$ (автомобиле-км) и $-0,1... -0,5$ (тонно-км) [Jong, 2010. P. 28], что ограничивает применение рыночных мер регулирования.

Практика налогообложения грузового транспорта в мире различна. В Евросоюзе в соответствии с «Белой книгой транспорта» (2011) основными направлениями транспортной политики названы: переход на транспорт с низкими выбросами, безуглеродная (CO₂-free)

³ Блинкин М., Сарычев А. О плате за пользование дорогами (историко-методические заметки). 2003. <http://rosavtodor.ru/eye/news/312/15055>.

логистика в городах, запрет на движение грузовиков в час пик, развитие системы межмодальных логистических центров. Система мер по регулированию грузового транспорта в ЕС включает и различные формы платы за дороги:

- евровиньетки — разрешения на движение по дорогам страны в течение определенного срока (Нидерланды, Бельгия, Дания, Люксембург);
- платные участки дорог (Франция, Италия, Испания, Португалия, Греция), где тарифы на передвижение определяются соглашением концессионера и государства;
- системы, основанные на электронном контроле пройденного грузовым транспортом расстояния (Германия, Австрия, Швейцария). Именно этот сложный и дорогой способ взимания платы за дороги был взят за основу системы «Платон».

Плата за использование дорог в ЕС дифференцируется в зависимости от количества осей и экологического класса автомобиля. Вес груза не учитывается (плата устанавливается так, будто все грузовики едут полностью груженными). По оценкам, в Британии, например, с помощью налогов интернализовано примерно 79% внешних издержек тяжелых грузовиков и только 55% внешних издержек легких грузовиков [Рієсук, 2007].

В США, стране с развитой системой автомобильных дорог и менее развитой железнодорожной сетью, плата за проезд по дорогам отсутствует. По мнению американцев, дороги строились для того, чтобы по ним возить грузы, поэтому любая плата — это только увеличение стоимости товаров.

Таким образом, практика регулирования грузового транспорта заметно различается по странам в зависимости от концептуальных установок и конкретных экономических условий. Иными словами, как экономическая теория, так и зарубежная практика не дают однозначного ответа на вопрос о целесообразности введения платы за проезд грузового транспорта по дорогам страны и ее конкретные формы.

3. Регулирование грузового автотранспорта в РФ

В современной России в качестве мер регулирования грузового автотранспорта применяются:

- транспортный налог, рассчитываемый на единицу мощности автомобиля и различающийся по регионам;
- топливный налог (акциз в цене топлива);

- временные ограничения на въезд грузовиков в города (к примеру, запрещено движение грузовиков по МКАД днем);
- требования к экологическому классу грузовой техники (с 1 сентября 2017 года введен запрет на въезд в центр Москвы для грузовиков экологического класса ниже Евро 3).

Наиболее дискуссионным инструментом является «Платон» — российская система взимания платы с грузовиков за проезд по федеральным трассам. Остановимся на ее анализе подробнее.

Система «Платон» была введена с 15 ноября 2015 года для грузовиков, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, в целях поддержания старых и строительства новых федеральных дорог. Первоначально планировался тариф 3,73 руб./км, однако под влиянием протестов водителей тариф был снижен до 1,53 руб./км. В 2017 году предполагалось вернуть плановый уровень тарифа, но под угрозой забастовки с 15 апреля 2017 года тариф увеличили лишь на четверть, до 1,91 руб./км.

Оплата производится с помощью маршрутной карты или бортового устройства. Контролируется перемещение фур по федеральным трассам через систему ГЛОНАСС. Грузовики, не оснащенные специальными датчиками, штрафуются в размере от 5 тыс. руб. при первом нарушении и 10 тыс. руб. — при повторном (первоначально штрафы планировались до 1 млн руб.).

Оператором системы выступает «РТ-Инвест Транспортные Системы» — дочерняя компания корпорации «Ростех», которая была утверждена правительством в качестве оператора по взиманию платы. Данное решение было принято без конкурса. По условиям концессионного соглашения предполагалось, что оператор, профинансировавший запуск системы, будет получать 10,6 млрд руб. в год из бюджета в качестве оплаты ее функционирования (независимо от объема собранных средств). Расходы ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» на внедрение «Платона» составили около 29 млрд руб., из которых 27 млрд получены в кредит от Газпромбанка⁴. Собранная плата должна перечисляться в бюджет через тот же Газпромбанк, для чего там открыт специальный банковский счет.

Введение «Платона» сопровождается массовыми протестами дальнобойщиков. Первые протесты прошли 11 ноября 2015 года. В сорока регионах Российской Федерации сотни водителей грузовиков выехали на трассы и устроили масштабную забастовку. В настоящее время протестные акции периодически проходят в разных ме-

⁴ Глава системы взимания платы с грузовиков «Платон» назвал сумму вложений в проект. https://republic.ru/posts/60060?utm_source=slon.ru&utm_medium=rss&utm_campaign=all.

стах. В марте 2017 года забастовки прошли в целом ряде регионов (С.-Петербурге, Татарстане, Дагестане и др.). Несмотря на недовольство водителей, власти планируют в дальнейшем расширить сферу применения системы «Платон» на региональные и муниципальные дороги, а также включить в нее все грузовые автомобили грузоподъемностью свыше 3,5 тонны.

Рассмотрим, в каких экономических условиях была введена система «Платон» и какое влияние она в свою очередь может оказать и уже оказывает на российскую экономику.

Система «Платон» и бюджетный процесс

В системе «Платон» к концу 2016 года было зарегистрировано 773 тыс. автомобилей российских перевозчиков и 118 тыс. — иностранных. По данным экспертов, общее количество большегрузных автомобилей в России превышает 2 млн. Дискуссионным является охват системой целевой аудитории, поскольку значительное количество большегрузных автомобилей, принадлежащих армии, пожарным, МЧС, выведены из системы «Платон». По мнению начальника ФКЦ «Дороги России» Ивана Григоровича, в стране около 1 млн грузовых автомобилей подпадает под действие системы «Платон», то есть современный охват системой «Платон» составляет 75–80% целевой аудитории⁵. Таким образом, даже по официальным оценкам, 25% парка большегрузных автомобилей до сих пор осталось в сером сегменте рынка.

За год функционирования системы удалось собрать около 18 млрд руб., которые поступили в Федеральный дорожный фонд (ФДФ)⁶. Общая величина ФДФ составила в 2016 году 560 млрд руб., то есть поступления от системы «Платон» при нынешнем уровне тарифов составили всего 3% величины ФДФ. Если разделить поступления от «Платона» на количество зарегистрированных грузовиков, то получится, что в месяц средний грузовик проходит около 1,6 тыс. км. Но, по оценкам специалистов, фура проезжает в месяц 10–14 тыс. км⁷. И хотя не весь трафик проходит по федеральным трассам, очевидно, что системой фиксируется лишь небольшая часть передвижения грузовиков. Нельзя исключить и то, что часть средств остается внутри системы, несмотря на декларируемую прозрачность перечисления средств ФДФ через Газпромбанк. Тем более

⁵ ФКУ «Дороги России»: система «Платон» стала катализатором назревших перемен в системе грузоперевозок. <http://rosavtodor.ru/press-center/reports/14929>.

⁶ «Росавтодор» спрогнозировал рост сборов от «Платона» до 34 миллиардов рублей. <https://lenta.ru/news/2017/03/03/platon/>.

⁷ Мереминская Е. Перевозчики нашли обезд // Ведомости. 2016. 31 мая. <http://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2016/05/30/642982-perevozchiki-obezd>.

что деньги, собранные системой «Платон», вопреки исходным декларациям, растворились в ФДФ и отследить целевое расходование средств проблематично. Изначально средства от системы «Платон» предполагалось тратить на строительство и ремонт федеральных трасс, однако на практике, по заявлениям чиновников Росавтодора, они были направлены на ремонт региональных дорог. Например, указывается, что из 230 улиц Петрозаводска треть была отремонтирована на средства системы «Платон»⁸. Средства, собираемые с водителей, пользующихся федеральными дорогами, были потрачены — вопреки установленным правилам — в других местах. Можно предположить, что в Петрозаводске была очень плохая ситуация с дорогами, но такая ситуация с дорогами практически по всей России. Где критерии выбора? Какова процедура выбора? Основные требования дальнбойщиков, озвученные ими на встрече с премьер-министром Дмитрием Медведевым 25 марта 2017 года⁹, вполне справедливы: перевозчики сами выбирают, какие дороги ремонтировать, имеют доступ к контролю качества выполнения работ и целевому расходованию средств. Это вполне цивилизованная гражданская позиция: имею право контролировать, как власть распоряжается моими налогами.

В качестве компромисса правительство разрешило плательщикам системы «Платон» получать налоговый вычет по транспортному налогу. Однако это решение вызвало ряд дополнительных негативных последствий. Прежде всего, суммы выплат несопоставимы (200–300 тыс. руб. с фуры в год по системе «Платон» и около 18 тыс. руб. в год транспортного налога). Но главное — это решение лишило регионы части доходов от транспортного налога, которые государство взялось компенсировать регионам. Сложилась парадоксальная ситуация: чем больше средств будет получать система «Платон», тем больше доходов нужно будет компенсировать регионам из федерального бюджета. Такая корректировка означает прямую перекачку государственных денег в «частно-государственный» карман.

На первом этапе отмечались многочисленные нарушения в работе системы «Платон». Среди проблем представители бизнеса отмечали произвольные многократные списания денежных средств с личных счетов, кратные завышения реального пробега автотранспорта, сбои в работе интернет-портала, не дающие возможности отмечать маршрут передвижения.

⁸ Замглавы Росавтодора Дмитрий Прончатов подвел итоги первого года работы системы «Платон» в эфире «Коммерсантъ FM». <http://rosavtodor.ru/press-center/reports/14930>.

⁹ Медведев поручил представить предложения по возможным скидкам в «Платоне». <http://www.rbc.ru/rbcfreenews/58d64b619a794765260c9700>.

Таким образом, можно заключить, что с введением системы «Платон» на 10,6 млрд руб. уменьшились другие статьи федерального бюджета, выигрыш государства оказался крайне невелик, дальнотранспортники явно в проигрыше, а выгодоприобретателями становятся исключительно владельцы «РТ-Инвест Транспортные Системы», а также Газпромбанк.

Система «Платон» и российский рынок грузоперевозок

Российский рынок автомобильных грузоперевозок включает коммерческие транспортные предприятия и нетранспортные предприятия, имеющие свой автопарк. В структуре коммерческих транспортных перевозок на автотранспорт приходится 54% всех объемов перевезенных грузов и 4,8% всего грузооборота. Среди перевозимых грузовым автотранспортом грузов лидируют навалочные грузы — 74%, доля продовольственных товаров составляет 9%, товаров народного потребления — 3%, оборудования — 3%. Крупные и средние автотранспортные предприятия занимают 44,3% по объему перевозок и 41,1% — по обороту. Велика доля малых предприятий и ИП. 96,8% транспортных предприятий — частные¹⁰. За счет налоговой оптимизации они могут предлагать более конкурентные ставки перевозок. Все участники рынка прячут объемы перевозок.

Система «Платон» вводилась, когда весь рынок грузовых автоперевозок в РФ находился на нисходящем тренде: с 2012-го по 2015 год объем перевозимых грузов снизился с 8,5 млрд тонн до 5 млрд тонн¹¹. Основные причины: падение промышленного производства, снижение покупательной способности, санкции, подорожание импорта из-за девальвации. Грузооборот оставался практически неизменным (около 5080 млрд тонно-км) за счет увеличения дальности поездок. С 2000-го по 2014 год конкурентоспособная зона автотранспорта выросла с 950 до 2000 км¹². Это явно противоречит европейским

¹⁰ Рынок автомобильных грузоперевозок в 2014–2015 годах и прогноз до 2018 года. Динамика и структура, конкурентная среда, рейтинги и профили компаний. РБК Research. http://alfabank.rbc.ru/media/research/file/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B3%D1%80%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%BE%D0%B7%D0%BA%D0%B8_%D1%81%D0%BF%D0%B5%D1%86%D0%B2%D0%B5%D1%80%D1%81%D0%B8%D1%8F-7.pdf.

¹¹ Обзор рынка грузоперевозок — 2015: статистика и тенденции. http://proved-np.org/services/novosti/novosti_ved/obzor_rynka_gruzoperevozok_-2015_statistika_i_tendencii/.

¹² Рынок автомобильных грузоперевозок в 2014–2015 году и прогноз до 2018 года. Динамика и структура, конкурентная среда, рейтинги и профили компаний. РБК Research. http://alfabank.rbc.ru/media/research/file/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B3%D1%80%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%BE%D0%B7%D0%BA%D0%B8_%D1%81%D0%BF%D0%B5%D1%86%D0%B2%D0%B5%D1%80%D1%81%D0%B8%D1%8F-7.pdf.

установкам сокращения автомобильного «плеча». После введения системы «Платон» первые четыре месяца 2016 года на рынке автоперевозок наблюдалась отрицательная динамика. По результатам 2016 года грузооборот прибавил около 2,5%, а объемы перевезенных грузов увеличились на 0,1%¹³ (в основном за счет строительных грузов). Во многом сохранению грузопотоков на автотранспорте способствовал рост тарифов на железной дороге и мелководье на основных судоходных реках России.

Перераспределение транспортных потоков на железнодорожный и водный транспорт, по заявлениям Минтранса РФ, является одной из задач введения системы «Платон». Однако, как было указано выше, заметных успехов в этом направлении не достигнуто. Водные пути проходят в РФ в направлении «север — юг», а основные торговые пути связывают запад и восток, поэтому водные пути пригодны в основном для северного завоза. Плотность железных дорог в России составляет 5,5 км на 1000 кв. км территории (против 50 км во Франции, 60 — в Германии, 70 — в Италии). Кроме этого, железная дорога постоянно повышает тарифы, выталкивая грузы на другие виды транспорта. В России сложилась ситуация, когда грузоотправители не могут планировать свою деятельность, поскольку на практике все транспортные тарифы растут, обгоняя друг друга. Предприятия, где в продукции велика доля транспортной составляющей, просто сокращают выпуск. Можно констатировать, что перенести грузопоток на транспорт с низкими социальными издержками не удалось.

В РФ доля транспортной составляющей в цене продукции, по оценкам экспертов, почти в два раза выше, чем в Евросоюзе¹⁴. Это связано прежде всего с размерами нашей страны. Кроме того, отсутствует соответствующая транспортная инфраструктура (подъездные пути к портам и железнодорожным терминалам, логистическим центрам). Для мелких и средних компаний перегрузка машины — недоступная роскошь. Экономическая ситуация в стране и государственное регулирование ведут к росту издержек в отрасли (увеличение прямых и косвенных налогов, удорожание комплектующих, увеличение ставок по кредитам, рост тарифов страховщиков, утилизационный сбор, обязанность установки тахографов). Расходы на топливо можно сокращать, обновляя автопарк, однако в кризис для этого нет возможности. Единственная статья в структуре себестоимости грузовых автоперевозок, которая в России ниже, чем в ЕС (приблизительно в 2,5–3 раза), — это зарплата водителей. В сло-

¹³ Рассчитано на основе материала «Информация о социально-экономическом положении России. Январь 2017 года». http://www.gks.ru/free_doc/doc_2017/info/oper-01-2017.pdf.

¹⁴ Демидов Н. Автомобильные грузовые перевозки. Структура составляющих себестоимости автоперевозок. Транспортная логистика. 2014. http://zakonrus.ru/vlad_st/zp.htm.

жившихся условиях попытка ее снизить приводит к социальным волнениям.

После введения системы «Платон» на рынке снизилось предложение транспортных услуг малыми и средними предприятиями. Отмечается противоречивая тенденция: если в целом происходит «обеление» рынка грузоперевозок, то в продовольственной индустрии, например, компании жалуются на недобросовестную конкуренцию (увеличение перевозок в серой зоне). Выросли тарифы, особенно для перевозок на большие расстояния. По данным международной транспортной компании *DPD*, стоимость услуг перевозчиков в России возросла с 8 до 15% в зависимости от маршрута транспортировки. По данным компании *Danone*, в феврале 2016 года стоимость автоперевозок на ряде протяженных маршрутов увеличилась почти вдвое¹⁵. Добавим еще статью расходов перевозчиков — «поборы на дорогах» (особенно много нареканий на весовой контроль и штрафстоянки), и можно констатировать, что отрасль находится на грани выживания.

В правительстве рассматривается вопрос о льготных ставках системы «Платон» для малого и среднего бизнеса¹⁶. Это подрывает исходный посыл создания системы (плата за разрушение дорог) и обнажает ее чисто фискальную сущность.

Таким образом, можно говорить, что в краткосрочной перспективе рынок грузовых автоперевозок адаптировался к существующему уровню платы. Однако в долгосрочной перспективе рост транспортных издержек только усилит кризисные явления в экономике.

Влияние на товарные рынки

Выделить долю влияния системы «Платон» в росте цен на товары и услуги в нашей стране — сложнейшая задача. В табл. 4 сведены экспертные оценки и прогнозные ожидания изменений на товарных рынках в связи с работой этой системы.

Обобщим приведенные в табл. 4 мнения. Несмотря на различия в оценках уровня влияния системы «Платон» на цены товаров (самые высокие ожидания — на рынке продовольственных товаров), все эксперты согласны с тем, что система вносит свой вклад в инфляцию. Ее введение способствует вымыванию дешевых объемных товаров, а также качественных продуктов с небольшим сроком хранения (например, молочных). Отмечается сокращение предложения грузовых

¹⁵ Автоперевозки в 2016 году. <http://www.formag.ru/o-kompanii/novosti/avtoperevozki-v-2016-godu/>.

¹⁶ Поручения по итогам встречи с представителями малого и среднего бизнеса в сфере автоперевозок. 2017. 25 марта. <http://government.ru/orders/selection/401/26905/>.

Т а б л и ц а 4

**Прогнозные ожидания изменения товарных рынков
от введения системы «Платон»**

	Авторы прогноза	Прогнозные оценки
1	Минтранс РФ	Новая система «виновата» в повышении цен не более чем на 0,1%
2	Росавтодор	Доля продовольственных и непродовольственных потребительских товаров, перевозимых грузовиками массой свыше 12 тонн, составляет только 3,8% от общего количества грузоперевозок. Вклад нового сбора в темпы прироста потребительских цен на продовольственные товары не превысит 0,1 п.п. за весь 2016 год
3	Глава ЦБ РФ Эльвира Набиуллина	Влияние системы «Платон» на рост инфляции составит 0,1–0,2%
4	Уполномоченный при президенте РФ по правам предпринимателей Борис Титов	Введение сбора с большегрузных машин прибавит к текущему уровню инфляции 2,7 п.п.
5	Глава Сбербанка Герман Греф	Вклад системы «Платон» в инфляцию в 2016 году составит 1,5%. Внедрение этой системы окажет серьезное влияние на ассортимент товаров и цены
6	Союзмолоко	Под требование уплаты транспортного сбора попадает более 90% молоковозов, доставляющих сырое молоко на перерабатывающие заводы, со средним «плечом» доставки по стране в 600 км. По расчетам Союзмолоко, действующий тариф 1,53 руб./км приводит к удорожанию 1 кг молока в рознице на 1,2 руб., повышенный тариф 3,73 руб./км прибавит 2,5 руб.
7	Андрей Даниленко, президент Союзмолоко	Логистический тариф в 2016 году вырос по сравнению с предыдущим годом на 15%. Четвертую часть роста составил фактор «Платона»
8	Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов	В конечной цене товара логистика занимает не более 8–15%. Таким образом, максимально это даст удорожание на 5%
9	Ассоциация застройщиков	Себестоимость строительства жилья может подняться из-за «Платона» на 7–9%
10	Директор по развитию «Руспродсоюза» Дмитрий Востриков	В наибольшей степени введение сбора отразится на социально значимых товарах с меньшей стоимостью

Источники: составлено автором на основе: Лабыкин А. «Платон» подводит государство // Эксперт. 2017. № 5(1015). С. 20–21; Замглавы Росавтодора Дмитрий Прончаков подвел итог первого года работы системы «Платон» в эфире «Коммерсантъ FM». <http://rosavtdor.ru/press-center/reports/14930>; Греф: «Платон» обойдется России в 1,5 процентного пункта инфляции. <http://www.vedomosti.ru/business/articles/2015/11/23/617930-gref-platon>; Новый год — новые цены? Как скажется «Платон» на стоимости продуктов. <http://www.anews.com/p/36456341/>; Ритейлеры оценили потери после введения сбора для большегрузов. <http://www.interfax.ru/business/480627>; Инфляция в России: почему цены продолжают расти в 2016 году. <https://newsland.com/user/4297843535/content/inflatia-v-rossii-pochemu-tsenty-prodolzhayut-rasti-v-2016-godu/4879416>. Транспортный налог, топливный акциз, «Платон». Куда деваются собранные средства от этих трех налогов (сборов)? <http://vпередроссия.pf/blog/43645606504/Transportnyiy-nalog,-toplivnyiy-aktsiz,-Platon...-Kuda-devayutsy>.

автоперевозок и рост тарифов на грузоперевозки. Введение системы «Платон» в условиях экономического кризиса не только не способствует росту общественного благосостояния, но выполняет в этом смысле деструктивную роль. Это как холодные обливания: они полезны для закаливания организма, но противопоказаны больному гриппом.

Попытки властей идейно обосновать эту меру плохо прикрывают исключительно фискальные интересы, обусловившие ее введение. Отметим, что президент В. Путин дал указание не поднимать налоговую нагрузку в стране до 2018 года. Однако общая фискальная нагрузка на бизнес, включающая обязательные платежи (от экологии до страхования ответственности), только растет. В современной России уже насчитывается до 70 видов неналоговых платежей общим объемом 1% ВВП¹⁷, что представляет собой серьезную дополнительную нагрузку на бизнес. Кроме того, негативную реакцию в обществе вызывает частный способ взимания платежей. Такой аутсорсинг оборачивается снижением прозрачности и ростом издержек для общества.

Заключение

Вышеизложенное свидетельствует о том, что для введения платы за проезд по дорогам большегрузных автомобилей есть объективная основа. Успешность решения проблемы регулирования автомобильных грузоперевозок определяется полнотой учета конкретных экономических и социальных условий в стране. Интернализация экстерналий грузового транспорта должна способствовать росту общественного благосостояния. Однако введение системы «Платон» в условиях экономического кризиса не только не решило этой задачи, но и усилило негативные тенденции в российской экономике. Не получилось ни оптимизировать налогообложение в стране (введение одних налогов за счет других), ни переориентировать грузопотоки на транспорт с более низкими социальными издержками. Государственное регулирование свелось лишь к увеличению фискальной нагрузки на бизнес и население. Низкий уровень государственного регулирования проявился и в том, что исправление ошибок, допущенных при вводе системы, привело к целой череде новых, вызывая растущее недовольство. Непродуманные фискальные меры, к которым свелась система «Платон», выступают дополнительным дестабилизирующим фактором, формируя негативный общественный фон и способствуя росту социальной напряженности.

¹⁷ Глава ТПП призвал к серьезной дискуссии по уменьшению неналоговых платежей. <https://ria.ru/economy/20170114/1485702730.html>.

Литература

1. Сулакшин С., Кравченко Л., Лексин В. Стагнация экономики России в 2013 году: причины и следствия. Труды Центра научной политической мысли и идеологии. Вып. № 2. М.: Наука и политика, 2014.
2. Ховавко И. Ю. Ездить нельзя платить // Экономическая наука современной России. 2011. № 4. С. 94–106.
3. Essen H. van, Schrotten A., Otten M. External Costs of Transport in Europe. Delft. 2011. September. http://ecocalc-test.ecotransit.org/CE_Delft_4215_External_Costs_of_Transport_in_Europe_def.pdf.
4. Jong G., Schrotten A., Essen H. van, Otten M., Bucci P. Price Sensitivity of European Road Freight Transport — Towards a Better Understanding of Existing Results. Report 9012–1. CE Delft. 2010. June. https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/media/2010_07_price_sensitivity_road_freight_significance_ce.pdf.
5. Litman T. Transportation Cost and Benefit Analysis: Techniques, Estimates and Implications. Executive Summary. Victoria Transport Policy Institute. 2011. March. <http://www.vtpi.org/tca/tca00.pdf>.
6. Litman T. Transportation Cost and Benefit Analysis II — Cost Summary and Analysis. Victoria Transport Policy Institute. 2009. January. <http://www.vtpi.org/tca/tca06.pdf>.
7. Maddison D., Pearce D., Johansson O., Calthrop E., Litman T., Verhoef E. The True Costs of Road Transport. CSERGE, Earthscan Publications. L., 1996.
8. Parry I. How Should Heavy-Duty Trucks Be Taxed? Discussion Paper. RFF DP 06–23. 2006. April. <http://www.rff.org/files/sharepoint/WorkImages/Download/RFF-DP-06–23.pdf>.
9. Parry I., Walls M., Harrington W. Automobile Externalities and Policies. Discussion Paper. RFF DP 06–26. 2006. June. <http://www.rff.org/files/sharepoint/WorkImages/Download/RFF-DP-06–26.pdf>.
10. Piecyk M., McKinnon A. Internalising the External Costs of Road Freight Transport in the UK. Logistic Research Centre. Heriot-Watt University. Edinburgh, 2007. November. <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.445.9426&rep=rep1&type=pdf>.
11. Schwaab J., Thielmann S. Economic Instruments for Sustainable Road Transport. An Overview for Policy Makers in Developing Countries. The German Organisation for Technical Cooperation (GTZ). Eschborn, 2001. December. <https://ru.scribd.com/document/8069837/Economic-Instruments-for-Sustainable-Road-Transport-an-Over>.

Экономическая Политика, 2018, vol. 13, no. 2, pp. 78-99

Irina Yu. KHOVAVKO, Dr. Sci. (Econ.), Associate Professor, Faculty of Economics, Lomonosov Moscow State University (1–46, Leninskie Gory, Moscow, 119991, Russian Federation).
E-mail: hovavko@econ.msu.ru

**The Platon System: Internalization of Externalities
or “Heavenly Punishment”?**

Abstract

The Platon system — payment for tons — was introduced in the Russian Federation at the end of 2015 for trucks. The article examines the effectiveness of this system of payments in specific Russian conditions. The author analyzes the theoretical

approaches to the assessment of the external effects of motor transport, including cargo transport, generalizes foreign experience in regulating road transport, and estimates the first practical results of the functioning of the Platon system. It is shown that freight transport performs important socially useful work — therefore, from the point of view of effective resource allocation, internalization of external effects of freight transport is acceptable only at a level that does not lead to significant negative consequences in the economy. Only some logistical optimization of cargo transportation is possible with a view to reorienting cargo flows to modes of transport having lower social costs (water, rail). The experience of foreign countries shows that the success of regulating the road freight market is determined by whether specific economic and social conditions in the country are fully taken into account. The paper analyzes the arguments for and against the introduction of this fee in the conditions of modern Russia. The impact of the system on the budgetary process, the freight market and commodity markets in our country is estimated. It is shown that the introduction of the Platon system in the current Russian conditions does not contribute to the achievement of the declared goals, but rather acts as a destabilizing factor.

Keywords: road transport externalities, freight transport externalities, internalization of road transport externalities, road transport regulation, Platon system.

JEL: R40, R48.

References

1. Sulakshin S., Kravchenko L., Leksin V. Stagnatsiya ekonomiki Rossii v 2013 godu: prichiny i sledstviya [Stagnation of the Russian Economy in 2013: Causes and Effects]. *Trudy Tsentra nauchnoy politicheskoy mysli i ideologii [Proceedings of the Center for Scientific Political Thought and Ideology]*. Iss. 2. Moscow, Nauka i politika, 2014, March. http://rusrand.ru/files/14/02/27/140227031050_Trud_centra_2_Stagnatsiya_25.02.pdf.
2. Khovavko I. Yu. Ezdit' nel'zya platit' [To Drive and to Pay. On the Road Transport Externalities]. *Ekonomicheskaya nauka sovremennoy Rossii [Economic Science of Modern Russia]*, 2011, no. 4, pp. 94-106.
3. Essen H. van, Schrotten A., Otten M. *External Costs of Transport in Europe*. Delft, 2011, September. http://ecocalc-test.ecotransit.org/CE_Delft_4215_External_Costs_of_Transport_in_Europe_def.pdf.
4. Jong G., Schrotten A., Essen H. van, Otten M., Bucci P. *Price Sensitivity of European Road Freight Transport - Towards a Better Understanding of Existing Results*. Report 9012-1, CE Delft, 2010, June. https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/media/2010_07_price_sensitivity_road_freight_significance_ce.pdf.
5. Litman T. Transportation Cost and Benefit Analysis: Techniques, Estimates and Implications. Executive Summary. *Victoria Transport Policy Institute*, 2011, March. <http://www.vtpi.org/tca/tca00.pdf>.
6. Litman T. Transportation Cost and Benefit Analysis II - Cost Summary and Analysis. *Victoria Transport Policy Institute*, 2009, January. <http://www.vtpi.org/tca/tca06.pdf>.
7. Maddison D., Pearce D., Johansson O., Calthrop E., Litman T., Verhoef E. The True Costs of Road Transport. *CSERGE*, Earthscan Publications, L., 1996.
8. Parry I. How Should Heavy-Duty Trucks Be Taxed? *Discussion Paper RFFDP 06-23*, Washington DC, 2006, April. <http://www.rff.org/files/sharepoint/WorkImages/Download/RFF-DP-06-23.pdf>.

9. Parry I., Walls M., Harrington W. Automobile Externalities and Policies. *Discussion Paper RFF DP 06-26*, Washington DC, 2006, June. <http://www.rff.org/files/sharepoint/WorkImages/Download/RFF-DP-06-26.pdf>.
10. Piecyk M., McKinnon A. Internalising the External Costs of Road Freight Transport in the UK. *Logistic Research Centre, Heriot-Watt University*, Edinburgh, 2007, November. <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.445.9426&rep=rep1&type=pdf>.
11. Schwaab J., Thielmann S. Economic Instruments for Sustainable Road Transport. An Overview for Policy Makers in Developing Countries. *The German Organisation for Technical Cooperation (GTZ)*, Eschborn, 2001, December. <https://ru.scribd.com/document/8069837/Economic-Instruments-for-Sustainable-Road-Transport-an-Over>.