



ISSN 2072-8441

## ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ

<http://elibrary.miu.by/journals!/item.eiup.html>

Гедрис, С.М. Плата за пользование автодорогами: европейский опыт и перспективы в Республике Беларусь / С.М. Гедрис // Экономика и управление. – 2013. – № 2 (34). – С. 61–64.

# ПЛАТА ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОДОРОГАМИ: ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

С.М. Гедрис<sup>а</sup>

### КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

плата за пользование дорогами, транспортная инфраструктура, тариф, инфраструктурная составляющая, себестоимость, ремонт дорог

### АННОТАЦИЯ

Рассматриваются возможности формирования эффективной системы оплаты за пользование автомобильными дорогами. Анализируется зарубежный опыт и рассматриваются особенности Республики Беларусь. Предлагается и оценивается целесообразность включения инфраструктурной составляющей в тариф за автомобильные перевозки.

### СТАТЬЯ ПОСТУПИЛА В РЕДАКЦИЮ

8 февраля 2013 г.

### ВЕБ

<http://elibrary.miu.by/journals!/item.eiup/issue.34/article.12.html>

# HIGHWAY USE TAX: EUROPEAN EXPERIENCE AND PROSPECTS IN THE REPUBLIC OF BELARUS

S.M. Hedrys<sup>a</sup>

### KEYWORDS

highway use tax, transport infrastructure, tariff, infrastructure component, prime cost, road repairs

### ABSTRACT

Possibilities of formation of effective system of fees for using highways are considered. Foreign experience is analyzed. Features of the Republic of Belarus are considered. Appropriateness of the inclusion of the infrastructure component in the tariff for motor transportation is proposed and evaluated.

### RECEIVED

February 8, 2013

### WEB

<http://elibrary.miu.by/journals!/item.eiup/issue.34/article.12.html>

Функционирование автомобильного транспорта в Республике Беларусь на современном этапе имеет следующие особенности:

1. Составляющие транспортной системы находятся у разных собственников: путь (автомобильные дороги) принадлежит государству, а подвижной состав принадлежит как частным лицам, так и государственным предприятиям.

2. Транспортная система Республики Беларусь переориентируется на международные перевозки и транзит через территорию страны, вследствие чего имеет место активное использование транспортной инфраструктуры Республики Беларусь подвижным составом иностранных государств.

3. Строительство и содержание автомобильных дорог осуществляется за счёт средств государства. При этом налоги и сборы, которые уплачивают пере-

возчики, не увязываются и не сопоставляются с износом дорог, который возникает в результате их деятельности. Расходы по автомобильным перевозкам в ряде случаев оплачиваются грузоотправителями не полностью, т. е. государство в некоторой степени «спонсирует» автомобильные перевозки. В условиях, когда дорогами пользуются не только государственные перевозчики, но и частные, в том числе иностранные, возникает вопрос об экономической целесообразности таких отношений.

Перечисленные выше особенности требуют совершенствования системы оплаты за пользование автомобильными дорогами (инфраструктурой).

В зарубежной практике применяются различные способы взимания платы за пользование автодорогами:

— в зависимости от пройденного расстояния, либо, как вариант, при прохождении пунктов сбора оплаты, расположенных на определённом расстоянии (Великобритания, Греция, Испания, Италия, Македония, Польша, Турция, Франция);

<sup>а</sup> Гедрис Светлана Михайловна, магистр экономических наук, аспирант Белорусского национального технического университета  
Hedrys S.M., Master of Economic sciences, PhD student at Belarusian National Technical University  
e-mail:gedriss@gmail.com

— в зависимости от продолжительности использования автомагистралей (Австрия, Армения, Болгария, Венгрия, Словакия, Чехия, Швейцария). При такой организации сбора оплаты водителем приобретается виньетка (наклейка на лобовое стекло), которая дает право на проезд по автодорогам на протяжении некоторого фиксированного периода времени, например, 10 дней, 1 месяц, 1 год. Как правило, виньетка может быть куплена в специальных пунктах продаж при пересечении границы, или на отдельных АЗС;

— в виде разовой пошлины за пользование иностранными перевозчиками дорогами, взимаемой на границе при въезде в страну (Азербайджан);

В ряде стран плата за проезд по автодорогам транспортных средств иностранных государств не предусмотрена (Бельгия, Германия, Грузия, Дания, Исландия, Кипр, Латвия, Молдавия, Нидерланды, Украина, Финляндия, Швеция, Эстония).

Кроме платы за проезд по дорогам (или при отсутствии таковой), оплате может подлежать проезд отдельных мостов и тоннелей и въезд в определённые зоны (Германия, Бельгия, Великобритания, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Латвия, Нидерланды, Турция, Франция, Швейцария, Швеция).

Ставки оплаты, как правило, дифференцированы в зависимости от вида подвижного состава.

Рядом с платными скоростными автомагистралями находятся бесплатные, альтернативные дороги, но без GPS навигатора в них сравнительно сложно разобраться и скорость движения по данным бесплатным дорогам редко превышает 60 километров в час.

В Республике Беларусь в соответствии с Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций № 40 от 8.08.2003 г. взимается плата за проезд автотранспортных средств по автомобильной магистрали Брест–Минск–граница Российской Федерации (М1/Е30), входящей в состав транспортного коридора № 2 (платная дорога) [1]. Сбор средств происходит в расположенных на магистрали пунктах взимания дорожных сборов. Кроме того, в Республике Беларусь взимается плата за проезд тяжеловесных и крупногабаритных автомобильных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования.

В настоящее время технология взимания платы за пользование дорогами в Беларуси обязывает водителей останавливаться возле каждого пункта взимания дорожных сборов. На трассе М1/Е30 таких пунктов четыре. В ближайшем будущем планируется поэтапное введение в Республике Беларусь электронной системы сбора платы за проезд по автомагистралям под торговой маркой BelToll.

Данная система предусматривает, что «на платной трассе через определенные промежутки будут установлены специальные ворота, оборудованные микроволновыми приборами. В свою очередь, автомобили оснастят компактными бортовыми устройствами, похожими на обычный навигатор. Всякий раз, когда такая машина проедет под воротами, со счета владельца будет списана определенная сумма» [2].

Каждый из способов сбора платы за пользование дорогами имеет свои преимущества и недостатки, и должен выбираться в соответствии с конкретными условиями страны, в которой он применяется.

В условиях Республики Беларусь применение проекта BelToll имеет следующие недостатки:

1. Учитывается и оплачивается проезд автомобилей только по участкам дорог, оснащенных специаль-

ным оборудованием, проезд же по остальным участкам остаётся неоплаченным.

2. Специальное оборудование для контроля за проездом требует значительных инвестиций. Например, предполагается, что сумма инвестиций на первых двух стадиях проекта BelToll, в результате которых будет охвачено 1302 км дорог, в ближайшие два года составит 158 млн евро [2].

3. Если необходимо проехать по платной дороге всего один раз, требуется взять в аренду бортовое устройство, а затем опять сдавать.

В качестве альтернативы представляется возможным использовать в Республике Беларусь систему сбора платы за пользование дорогами, основанную на следующих принципах:

— плата взимается в зависимости от фактически пройденного автомобилем расстояния (километров);

— величина платы (инфраструктурной составляющей) за километр проезда должна быть одинаковой для всех категорий дорог. При достаточной интенсивности движения самая низкая себестоимость имеет место на дорогах первой категории. Чем ниже категория дороги (чем хуже дорога), тем выше себестоимость её ремонта в расчёте на вес и расстояние проехавших по ней автомобилей. С точки зрения экономики ремонтных расходов нужно, чтобы автомобили, при наличии выбора, ездили по дорогам более высоких категорий. В данной ситуации нет смысла стимулировать перевозчиков более низкой оплатой к езде по дорогам более низкого качества;

— величина платы устанавливается в зависимости от категории транспортных средств.

Пройденное автомобилем расстояние можно контролировать по показаниям одометров, которые могут проверяться во время регулярного техосмотра. Для иностранных перевозчиков, въезжающих на территорию Республики Беларусь, можно контролировать показания тахометра при въезде или выезде из страны.

Величину платы за пользование дорогами при расчёте тарифов за перевозку автомобильным транспортом можно понимать как инфраструктурную составляющую. В тарифах автомобильного транспорта инфраструктурная составляющая может применяться следующим образом:

1. Государство рассчитывает и доводит до перевозчиков величину инфраструктурной составляющей.

2. Перевозчики, при расчёте тарифа, включают в него инфраструктурную составляющую, наряду с составляющей за использование подвижного состава.

3. Заказчик оплачивает перевозку по тарифу.

4. Перевозчик передаёт доход, полученный от инфраструктурной составляющей, в распоряжение государства.

5. Государство использует полученные таким образом доходы на содержание сети автодорог, либо передаёт в качестве оплаты за услуги субъектам, участвующим в строительстве и эксплуатации автодорог на условиях государственно-частного партнёрства, концессии и т.п.

Выделение инфраструктурной составляющей в тарифе за автомобильную перевозку приведёт к следующим результатам:

1. Вносится единообразие в систему взаиморасчётов между участниками транспортной системы. Инфраструктурная составляющая заменяет собой сборы и платежи, связанные с использованием автодорогами.

2. Перевозчики, осуществляющие международные перевозки, полностью оплачивают Республике Беларусь реальную величину расходов на содержание автодорог.

3. Перевозчики, осуществляющие перевозки внутри страны, также полностью оплачивают расходы по износу дорог, возникающему в результате их деятельности.

Такой способ взимания платы за пользования автодорогами не требует больших капиталовложений, при этом нет задержек в пунктах оплаты, когда автомобиль находится в пути с грузом.

Включение инфраструктурной составляющей в себестоимость и в тариф за автомобильную перевозку может привести к повышению себестоимости по некоторым видам автомобильных перевозок по сравне-

нию со сложившейся на данный момент, что, в свою очередь, может привести к перераспределению грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный. Такое перераспределение объёмов перевозок между видами транспорта хотя и приведёт к снижению расчётной экономической эффективности автомобильного транспорта, взятого в отдельности, но будет экономически эффективным с точки зрения работы всей транспортной системы и национальной экономики в целом.

Нижний уровень платы за пользование дорогами (тарифа) определяется себестоимостью. В таблице приведены приблизительно рассчитанные расходы на содержание и ремонт дорог в расчёте на 1 т-км брутто проехавшего по ним подвижного состава для условий Республики Беларусь за 2011 г.

Таблица — Расходы на содержание и ремонт дорог

Категория дороги	Среднесуточная интенсивность движения, ед./сут.	Нагрузка на дорогу, т брутто/год	Расходы на содержание и ремонт дорог, р./т-км брутто
I	15 000	28 951 800	29,0
II	9000	19 972 800	21,0
III	4000	6 727 680	55,2
IV	1500	2 308 260	130,7
V	100	96 360	3130,3

По статистическим данным, средняя себестоимость автомобильных перевозок в Республике Беларусь в 2011 г. составила 450 р./т-км нетто [3]. Если учесть вес самого грузового автомобиля, то 1 т-км нетто равен примерно 2 т-км брутто. Расходы на содержание и ремонт дороги I категории в расчёте на 1 т-км брутто в соответствии с таблицей равны 29,0 руб.; соответственно в расчёте на 2 т-км брутто — 58 руб. Таким образом, общая себестоимость с учётом дорожной составляющей равна  $450 + 58 = 508$  руб./т-км. Доля дорожной составляющей в себестоимости для данной категории дороги равна  $58 / 508 \cdot 100 = 11,4$  %. Для дороги II категории доля дорожной составляющей в себестоимости перевозки составляет 8,5 %, для дороги III категории — 19,7 %, для дороги IV категории — 36,7 %.

В данном случае расчёт себестоимости произведен для существующих объёмов движения без выделения условно-постоянных и условно-переменных групп расходов. Известно, что за счёт группы условно-постоянных расходов (расходы по ремонту и содержанию дорожного полотна, искусственных сооружений, технических средств организации дорожного движения, расходы по ремонту и содержанию дорожной одежды в части влияния климатических факторов), не зависящих от объёма работы (от объёма т-км брутто) в общих расходах, себестоимость 1 т-км брутто будет снижаться при увеличении размеров движения (количества т-км брутто).

Остаётся открытым вопрос, как распределять постоянные расходы между видами перевозок, в частности, между внутренними и международными перевозками, при расчёте себестоимости для определения нижнего уровня тарифов за пользование инфраструктурой. Теоретически возможны такие способы распределения:

— пропорционально тонно-километрам брутто по каждому виду перевозок;

— не включать условно-постоянные расходы при расчёте нижнего уровня тарифов за пользование инфраструктурой для международных перевозок, т.к. условно-постоянные расходы все равно имеют место для внутренних перевозок. Международная перевозка позволяет заработать дополнительно;

— относить условно-постоянные расходы полностью на объёмы международных перевозок, если исходить из того, что международная перевозка имеет значительный объём и является основной, т.е. инфраструктура создаётся и совершенствуется в основном для получения прибыли от международных перевозок.

Объективного критерия, каким образом распределять условно-постоянные расходы по видам работ (перевозок), как известно, нет.

Определение верхнего уровня платы за пользование автодорогами (тарифа) представляет собой задачу гораздо более сложную, чем калькуляция себестоимости и нижнего уровня платы. Если учитывать разницу между ценами на транспортируемый товар в пункте отправления и в пункте прибытия, то сумма расходов и прибылей всех участников логистической цепи доставки не может быть больше этой разницы между ценами. Данный факт и наличие других участников логистической цепи, а также наличие конкурентных видов транспорта (железнодорожного) определяет верхний уровень платы.

Владелец автотранспортной инфраструктуры (Беларусь) путём повышения тарифа за пользование инфраструктурой до определённого предела может зарабатывать прибыль, отнимая её у перевозчиков и других участников логистической цепи доставки (в том числе нерезидентов Республика Беларусь).

Также требует рассмотрения вопрос дифференцирования тарифа за пользование инфраструктурой, т.е. возможности сделать его различным для различных категорий перевозок с целью получить больше при-

были с тех перевозчиков, которые способны платить больше, и не потерять при этом перевозчиков, способных платить меньше. При международных перевозках теоретически возможны следующие признаки дифференциации:

— по массе груза и дальности перевозки (возможно применение скидки при увеличении тонно-километров);

— по виду пробега — порожний или гружёный (возможно применение более высокого тарифа при груженом пробеге);

— по виду подвижного состава (возможно применение более высокого тарифа к перевозкам на специализированных автомобилях, например, для рефрижераторов, т.к. увеличение времени в пути приводит к повышенному расходу энергии);

— по виду перевозки — внутренняя или международная (возможно применение разных тарифов в зависимости от роли международных перевозок в экономике страны);

— по видам груза (поскольку при международных перевозках по документам известно наименование груза, можно дифференцировать тариф по его видам с учетом цен: некоторые категории грузов дают большую прибыль при перепродаже, следовательно, в тарифы на перевозку таких грузов можно заложить большую рентабельность.

Регулирование тарифов на перевозки автомобильным транспортом и платы за пользование автодорогами относится к числу сложных экономических вопросов, требующих применения рыночных методов ценообразования, учета множества факторов с целью создания наилучших условий для удовлетворения потребностей экономики в автомобильных перевозках, защиты интересов грузовладельцев и перевозчиков, улучшения качества обслуживания клиентов. Реализация рациональной системы сбора оплаты за проезд по автомобильным дорогам позволит поддерживать техническое содержание пути на необходимом уровне, выполнять модернизацию сети автомобильных дорог, обеспечивая экономически эффективную деятельность перевозчиков.

#### Литература / References

1. О ставках платы за проезд по автомобильной дороге М-1/Е-30 Брест (Козловичи)—Минск—граница Российской Федерации (Рельки): Постановление Министерства транспорта и коммуникаций от 8 авг. 2003 г. № 40: с изм. и доп.
2. Белорусские дороги станут платными для всех [Электронный ресурс] / Информационно-справочный портал Беларуси Interfax.by. — Режим доступа: <http://www.interfax.by/article/1109237#comments>. — Дата доступа: 25.12.2012.
3. Транспорт и связь в Республике Беларусь: стат. сб. / В.А. Богун [и др.]; Национальный стат. комитет Респ. Беларусь. — Минск, 2012. — 152 с.