

СРЫВАЯ МАСКУ

Год «Платона»

В ноябре 2016 года исполнился год «Платону» — системе взимания платы с дальнбойщиков за проезд по федеральным трассам. Радости этот юбилей не принес: вклад «Платона» в ремонт дорог, ради чего он, как было заявлено, и был разработан, оказался минимальным, из-за чего власти хотят задрать тарифы.

С 15 ноября 2015 года на российских дорогах начала действовать система «Платон», взимающая плату за проезд по федеральным трассам грузовиков массой свыше 12 тонн. Они попали под раздачу потому, что в Федеральном дорожном агентстве (Росавтодор) пришли к выводу, что один проезд такой фуры по нагрузке на трассу равен 40 тыс. проездов одной легковой автомашины, и решили, что «главные виновные» в разрушении трасс должны оплачивать их ремонт. Так был проигнорирован закон РФ о дорожной отрасли (об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности), согласно которому за состояние дорог отвечает государство. Стоимость проезда на расстояние в один километр в правительстве определили в 3,73 рубля.

Оператором системы стало ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС), созданное буквально за месяц до того, как получило столь крупный госзаказ. Половиной акции компании владеет Аркадий Ротенберг, сын друга детства Путина Игоря Ротенберга. Между фирмой и Росавтодором было подписано концессионное соглашение на 13 лет, текст которого, несмотря на требования общественности и правовых активистов, никому так и не удалось увидеть. Известно лишь, что по договоренности компания за обслуживание «Платона» ежегодно гарантировано будет получать от 10,6 млрд рублей, причем сумма будет ежегодно повышаться с учетом инфляции. Очевидно, что немалая

часть от этих миллиардов осядет в кармане младшего Ротенберга — поэтому дальнбойщики и пресса окрестили новый набор «сбором Ротенберга».

Введение побора, а тем более его стоимость вызвали бурю негодования у дальнбойщиков и компаний-перевозчиков. Они заявили, что новый сбор приведет к существенному снижению их прибыли и банкротству частных и мелких логистических организаций. А главное — неизбежно скажется на конечной стоимости перевозок, а значит — на цене всех перевозимых товаров. Страну охватили протестные акции, которые поддержали в Москве, Тверской, Смоленской областях, Липецке, Челябинске, Красноярске, Тамбове, Карелии, Удмуртии и в других регионах. На стороне дальнбойщиков выступили и эксперты. Так, Ассоциация компаний розничной торговли констатировала рост цен на социально значимые товары на 5%. Даже Герман Греф, президент Сбербанка, выдавшего кредит в 27 млрд рублей для РТИТС на создание «Платона», назвал его введение ошибкой и оценил, что оно приведет к росту инфляции как минимум на 1,5%.

Общественные протесты напугали власть, и она решила пойти на уступки. Тариф был заморожен на уровне 1,53 рубля за километр. Существенно снизились и штрафы за неоплаченный проезд. Изначально за первое нарушение юридические лица должны были заплатить 450 тысяч, за повторное — до миллиона рублей, а индивидуальные предприниматели и

должностные лица 40 и 50 тысяч соответственно. В итоге их снизили до 5 тысяч за первое и 10 тысяч рублей за все последующие нарушения.

Дальнбойщики не хотели соглашаться на полумеры, зная, что в любой момент правительство сможет пойти на попятную. Однако их протест был задушен.

Согласно расчетам инициаторов проекта, «Платон» должен был приносить около 50

По расчетам Минтранса, за весь 2016 год должно быть собрано 20 млрд рублей — то есть меньше половины от запланированного. Не стоит забывать и о том, что половина этих денег уйдет на оплату услуг РТИТС. При этом, по оценкам специалистов, сбор увеличил себестоимость перевозок на 4-6%.

млрд в год. Учитывая, что часть из них уходит Ротенбергу, сумма в масштабах страны получается несерьезная: например, в 2014 году дорожный бюджет страны составил 1,4 трлн рублей, на фоне которых доход от «Платона» совершенно незначителен — менее 3%.

Едва ли стоило надеяться, что новый набор поможет улучшить состояние дорог. На деле «Платон» показал еще более разочаровывающие результаты: в начале ноября, согласно отчетам РТИТС, было собрано 16,1 млрд рублей. По расчетам Минтранса, за весь 2016 год должно быть собрано 20 млрд рублей — то есть, меньше половины от запланированного. Не стоит забывать и о том, что половина этих денег уйдет на оплату услуг РТИТС. При



этом, по оценкам специалистов, сбор увеличил себестоимость перевозок на 4-6%.

В Минтрансе остались недовольными собранной суммой и решили выжать из дальнбойщиков побольше средств. В начале ноября министерство предложило с февраля 2017 года повысить тариф «Платона» с 1,53 до 2,61 руб. за 1 км, а с июня — до 3,06 руб., то есть фактически в два раза за полгода. По оценкам руководителей логистических компаний, это приведет к увеличению себестоимости перевозок приблизительно на 5%. Эта мера отразится не только на теряющих доход дальнбойщиках, но и на каждом из нас.

Кроме того, в Минтрансе изучают целесообразность введения платы для автомобилей массой

свыше 3,5 тонны на федеральных, региональных и муниципальных дорогах. И нетрудно предположить, что в случае удачных результатов исследования новый набор не замедлит ввести. Эксперты в сфере логистики отмечают, что малотоннажные грузовики доставляют товары повседневного спроса в границах одной области или соседних регионов, поэтому удар от повышения цен на такого рода перевозки будет для потребителей наиболее болезненным.

В начале января «Коммерсант» сообщил о готовящихся в Минтрансе поправках к КоАП, ужесточающих штрафы в рамках системы «Платон». Действующее правило, по которому владелец грузовика получает не более одного штрафа в сутки, если нарушение зафиксировано камерой, планируется отменить. Планируется отменить и 50%-ную скидку при оплате штрафа в 20-дневный срок. Если неоплату проезда в рамках «Платона» зафиксировал инспектор Ространснадзора, а не камера, скидка не будет действовать.

Мария Михалева

ЗАЩИТИМ СВОЙ ГОРОД

В Царицыно разгорается новая «точка»?

В Мосгордуме под руководством руководителя фракции КПРФ Андрея Клычкова прошло заседание «круглого стола» по проблеме точечной застройки в 4-м микрорайоне Царицына.

Как мы уже рассказывали на страницах нашей газеты, инициативная группа жителей района обратилась к коммунистам с просьбой взять на контроль планы возведения многоэтажного дома на придомовой территории пятиэтажек по улице Бехтерева,

где их жители паркуют машины. Особенно острой проблема с парковочными местами в микрорайоне стала после массового сноса гаражей, который был проведен в целях возведения Южной рокады.

Как отмечают эксперты инициативной группы, градостроительный план данного земельного участка (ГПЗУ) выдан с нарушениями. Власть ссылаются на обсуждаемые в 2008 году проекты комплексной реновации района, которые так и не были приняты. В связи с этим никаких обязательств по отселению

граждан в рамках волнового переселения из пятиэтажек микрорайона не фиксируется. Но послабления по количеству парковочных мест и придомовой территории застройщику предоставляются якобы в связи с тем, что переселение будет проводиться в рамках реновации района, и поскольку количество жителей микрорайона существенно не изменится новые парковочные места здесь не нужны.

Кроме того, новый 19-этажный дом фактически нависает над тремя пятиэтажками. Ближайшая из них окажется в 20 метрах от новостройки. Дом будет возводиться с восточной стороны и полностью нарушит нормы инсоляции. Планируется вырубить почти 270 деревьев.

На основании выданного без рассмотрения на рабочей группе Градостроительной земельной комиссии и без публичного обсуждения ГПЗУ КП «УГС» объявило конкурсы на разработку проекта и проведение строительных работ. Бюджетные средства уже осваиваются — 59 млн. рублей на проектирование и 870 млн. рублей на строительство по фактически несуществующей документации. В связи с этим УФАС по Москве направило КП

«УГС» предписания об устранении нарушений.

Инициативной группой жителей также представлено заключение правового управления Москомархитектуры, в котором строительство указанного дома открыто называется точечной застройкой со всеми вытекающими из этого судебными перспективами. Однако даже этот документ не остановил выдачу ГПЗУ.

Данная тема неоднократно поднималась на встрече с районными и окружными властями, поэтому в Мосгордуме были приглашены представители профильных ведомств. Однако в диалоге с жителями согласились принять участие только представители КП «Управление гражданского строительства» — одного из основных городских застройщиков. В ходе заседания первый зам. руководителя КП «УГС» К.Г. Оганесян указал, что главная задача предприятия — проводить работу в интересах москвичей. Поэтому они рассчитывают наладить контакт с инициативной группой и учесть предложения жителей района.

В свою очередь Андрей Клычков поддержал озабоченность инициативной группы в том, что

представители городских властей не откликнулись на призыв провести публичное обсуждение проекта. Вместе с тем фактуры для обращений в правоохранительные органы по выявленным нарушениям собрано достаточно.

«Для меня очевидны основания начала проверки законности выдачи ГПЗУ, тем более есть утвержденный проект межевания, по которому строительство планируется развернуть и на детской площадке. Мне кажется, исполнительная власть должна быть больше заинтересована не в точечной застройке, а в комплексном подходе к проблеме», — сказал Андрей Клычков.

По результатам «круглого стола» намечен план совместного взаимодействия по вовлечению органов исполнительной власти, а также правоохранительных органов в процедуру устранения выявленных нарушений.

Мария Климанова
по сообщениям пресс-службы фракции КПРФ в Мосгордуме

Дополнительная информация и представленные инициативной группой документы: <https://goo.gl/33Yuhx>

