|  |  |
| --- | --- |
| **http://cs7001.vk.me/v7001423/1e37b/Wx9CV_Zm2H0.jpg** | [Никита Кричевский](https://lenta.ru/parts/authors/krichevsky/) доктор экономических наук, профессор |

**«Платон» и социальная справедливость**

**О спорах вокруг нового сбора**

Год назад автор этих строк был одним из немногих экономистов, открыто поддержавших введение «Платона». С той поры умозрительная аргументация в поддержку взимания платы за проезд по федеральным автотрассам с грузовиков максимальной массой свыше 12 тонн получила множество эмпирических подтверждений: роста потребительских цен не случилось, «серых» рейсов стало кратно меньше, а система вошла в режим штатного функционирования.

Казалось бы, порядок в сфере большегрузных автоперевозок более-менее наведен, в чем же тогда смысл публикации? А в том, что в следующем году правительство запланировало повысить тариф с действующих 1,53 рубля до трех с лишним рублей за 1 километр пробега. Тут же появились вездесущие борцы «за все хорошее против всего плохого» и с новыми силами принялись пугать нас старыми страшилками, от роста инфляции до увеличения нагрузки на «многострадальный» бизнес.

На мой взгляд, адепты «Платона», в полку которых за прошедший год существенно прибыло (конечно, почему бы и не присоседиться к уже показавшему свою эффективность нововведению), в дискуссиях с антиплатоновскими «борцунами» допускают ряд системных ошибок, исправлению которых и посвящен этот материал.

Итак, по порядку.

**1. Инфляция.**

Сторонники «Платона» снова и снова демонстрируют расчеты себестоимости продукции, транспортируемой большегрузами, обосновывая, что роста цен не произойдет. Но ведь еще год назад на пресловутых помидорах оптовой стоимостью 50 рублей за килограмм, доставляемых из солнечного Дагестана в заснеженную Москву, было показано, что увеличение цены составит не более 0,27 процента, то есть на розничный ценник не повлияет практически никак. Тем не менее «платоновцы» снова выступают с выкладками, на этот раз по молоку, картофелю, бытовой технике и даже, не к Новому году будут упомянутыми, винно-водочными изделиями.

Пожалуй, лучшее доказательство отсутствия влияния «Платона» на рост цен — сам показатель инфляции, ожидаемый по году в диапазоне 5,5-5,7 процента. Где те безумные 5-7 процентных пунктов прироста потребительских цен, коими нас стращали радетели за народное благо?

К слову, мои иностранные коллеги с самого начала недоумевали насчет остроты той «инфляционной» дискуссии: в объединенной Европе цифры прироста розничных цен от тамошних сборов не превышают 0,21 процента (в Испании). Да и то если перевозчики, что называется, «хамят», то есть засекречивают данные снижения издержек от улучшения качества дорог и выставляют напоказ исключительно дополнительные затраты на перевозки.

**2. Справедливость.**

Наши здравомыслящие эксперты, как правило, вступают в полемику с противниками «Платона» в чуждой им системе полемических координат, проще говоря, втягиваются оппонентами на заранее утоптанную представителями «сопротивления» риторическую поляну. Далее начинаются бесплодные дебаты о «кристальной честности» хозяев большегрузов, о тяжкой предпринимательской доле автоперевозчиков, а то и о вопросах, не имеющих к теме диспута прямого отношения, наподобие непомерного налогообложения «романтиков больших дорог».

Но многие ли в пылу споров вспоминают о социальной справедливости, о том, что во главе угла любого общественно-экономического обсуждения должен стоять принцип «пользователь платит» (user pays)? Конечно, нести дополнительные расходы никому не хочется, но в таком случае ремонт дорог должен полностью финансироваться бюджетом. А теперь вопрос: какое отношение к ремонтно-восстановительным работам имеют налогоплательщики, этими дорогами не пользующиеся либо перемещающиеся по ним время от времени, скажем, в дачный сезон? Почему они должны оплачивать общественное благо, которое не потребляют?

Как известно, ущерб, причиняемый дорожному покрытию одним большегрузом эквивалентен вреду от нескольких тысяч легковушек. Почему мы, владельцы по преимуществу бюджетных малолитражек должны покрывать дорожный урон, наносимый двадцатитонной автодетиной?

**3. Дефицит.**

Нехватка большегрузного транспорта — еще один довод, плохо отбиваемый приверженцами наведения порядка в экономике. Мол, 25-30 процентов транспортных средств до сих пор незарегистрированные в системе, от того на отдельных направлениях периодически возникает автотранспортный голод.

Мы бы простодушно поверили этому аргументу, если бы не вездесущий Росстат. За январь-октябрь 2016-го по сравнению с тем же периодом прошлого года прирост перевозок грузов автотранспортом составил 1,8 процента, тогда как в «доплатоновские» январь-октябрь 2015 года (в сравнении с январем-октябрем 2014-го) зафиксировано... падение на 8,1 процента. В октябре этого года грузовые автоперевозки по-прежнему были наиболее популярными среди всех способов перемещения грузов — на их долю пришлось 69,4 процента грузооборота. Ну и где дефицит?

**4. Разворуют.**

«Платононенавистники» в качестве не убиваемого довода обычно выдвигают привычную сентенцию «сколько ни плати, все равно разворуют». Что греха таить, проблемы «присвоения или растраты», а то и откровенной коррупции все еще актуальны. В то же время тезис «разворуют» отчетливо напоминает неформальное обоснование бывшим министром финансов отправки в нулевые годы наших нефтегазовых денежных излишков в госбумаги США. Неужели за противниками «Платона» стоят высоколобые «либералы»? Без ложной патетики, очень не хочется в это верить.

**5. Экология.**

В дебатах по «Платону» то и дело слышится фраза, что, мол, введенная год назад плата в 1,53 рублей за 1 километр знаменовала собой тестовый режим работы системы, а нынче «тест» заканчивается. О каком тесте мы говорим, если пониженный тариф — никакая не проверка, а трусливая уступка правительства псевдопротестующим, за которыми стояли воротилы теневого автотранспортного бизнеса? Странно, что тогда не звучали «откровения», будто дальнобойщики часть неучтенных доходов отдают «на храм».

Но еще более странно, что кабинет министров пока так и не озаботился вопросами экологии. Многие российские города, расположенные в непосредственной близости от федеральных автотрасс, буквально задыхаются от гари и копоти от проходящих фур, а заболеваемость дыхательных путей среди местных жителей существенно выше среднероссийских показателей. Строительство объездных магистралей, безусловно, решит экологическую проблему, но лишь частично, другая стороны медали — разработка и внедрение жестких экологических стандартов, о чем чиновники почему-то забыли.