

Иванов и дороги

Первого января 2009 года в мировом дорожном хозяйстве произошло знаковое событие: китайские власти провели системную радикальную реформу в сфере ценообразования на топливном рынке и дорожного налогообложения.

А именно, правительство отменило сборы и платежи, которые взимались с водителей непосредственно на дорогах. В правительственном циркуляре говорится дословно следующее: «...Провести ревизию всех пунктов сбора выручки и отправить на слом те из них, где собирались шесть отменяемых категорий платежей за пользование дорогами и переправами». В английском официальном переводе агентства СИНЬХУА фигурирует именно этот брутальный глагол to scrap.

Одновременно налог с розничной продажи бензина был повышен с 0,2 юаней (1 юань = 0,15 долл.) за литр до 1 юаня; на дизельное топливо — с 0,1 до 0,8 юаней. Кроме того, воспользовавшись спадом мировых цен на нефть, китайское правительство значительно (на 12-20%) снизило регулируемые оптовые цены на нефтепродукты, что позволило избежать шокового роста розничных цен на горючее.

С начала реформы не прошло и трех месяцев, так что аналитические справки и отчеты еще не опубликованы. Китайцы, скорее всего, сохраняют платность проезда на экспрессвзях (дороги типа американского хайвэя). Им придется решать очень непростую задачу справедливого и транспарентного распределения централизованно собираемых налоговых доходов между дорожными администрациями, многие из которых — частные концессионеры с долгосрочными обязательствами. Но один результат реформы известен уже сегодня: пункты сбора проездной платы отправлены на слом.

Почему это событие следует считать знаковым? Дело в том, что базовая модель дорожного финансирования, десятилетиями действующая в большинстве развитых и многих развивающихся странах мира, строится на целевых дорожных налогах, включенных в цену моторных топлив и называемых road money. К этой базовой части в последние 10-15 лет стали добавлять также специальные сборы за проезд по платным экспрессвзям или же въезд в городские центры. В суммарных объемах финансирования дорожного хозяйства пропорции между поступлениями от дорожных налогов и специальных сборов точно как в популярной игре — «сто к одному».

Китайский опыт выпадал из этого ряда. Пункты сбора платежей стояли здесь с начала 1990-х годов на всех более-менее проезжих дорогах, местами каждые 15-20 километров. Были установлены платы за пользование дорогами и переправами, надбавки за проезд по экспрессвзям и сборы с профессиональных перевозчиков.

Одновременно с введением тотальной платности проезда в Китае начался настоящий дорожный бум. Частные компании-концессионеры, «сидевшие» на стабильном потоке доходов от сбора проездной платы, получали долгосрочные кредиты Нацбанка Китая, привлекали средства зарубежных этнических китайцев, выходили на мировые финансовые рынки — и строили, строили, строили. С 1996 по 2008 год протяженность скоростных магистралей Китая увеличилась в 16 раз: с 3,4 до 55 тысяч километров. Не меньшими темпами росла и низовая сеть местных дорог.

Для экспертов не были секретом не только преимущества, но и очевидные дефекты «платности по-китайски». Распыление потоков кэша по десяткам тысяч точек создавало идеальную почву для местного произвола и масштабной коррупции. Так, по сообщению агентства СИНЬХУА, контролирующие органы выявили в 2008 году несколько тысяч незаконно установленных пунктов сбора проездной платы, на которых было присвоено свыше 3 млрд долларов выручки.

По мере роста автомобильного парка и интенсивности движения многие из этих точек становились местами возникновения заторов. Кроме того, принятая система означала неприкрытую практику двойного налогообложения всех владельцев и водителей автомобилей: во-первых, в цене бензина, во-вторых, непосредственно на дороге.

Китайские автомобилисты все это терпели. Без большой натяжки можно сказать о том, что еще 20 лет назад за пределами больших городов в Китае вообще не было ни автомобильных дорог, ни автомобилей. Примерно 3/4 всех китайских водителей сели за руль совсем недавно, так что по иным дорогам, кроме как новым и платным, в массе своей они никогда не ездили. Разумеется, мало кто из них знал о «западных ценностях» типа борьбы с двойным налогообложением и защиты прав потребителя.

В последние годы ситуация стала меняться. В ряде провинций состоялись забастовки и публичные выступления таксистов и профессиональных перевозчиков, которые протестовали против недопустимо высоких цен на бензин и дорожных сборов.

Местные эксперты давно пришли к выводу о необходимости перехода на западную налоговую схему дорожного финансирования. Окно возможностей для такого перехода открылось в связи с падением мировых цен на нефть. И китайцы им немедленно воспользовались.

Какое отношение это событие имеет к нам? На днях, выступая на коллегии Минтранса, вице-премьер Сергей Иванов со ссылкой, прежде всего, на китайский опыт заявил, что «надо не только строить платные дороги, но и существующие дороги или отрезки передавать в режим платных». Считается, что это поможет «оптимизировать» процесс выделения государственных денег на дорожное строительство и побороть «коррупцию в этом секторе».

Словом, мы наступаем на китайские грабли ровно в тот момент, когда мудрые китайцы выбрасывают их на свалку.

Напомню, что целевых дорожных налогов в России формально нет. При этом доля налоговой нагрузки в розничной цене бензина составляет, по разным оценкам, до 55-60 процентов, так что свою цену за езду по нашим скромным дорогам мы платим заранее и исправно. И еще у нас не работает эффект новизны: не было ни автомобилей, ни дорог, а вдруг появились. Российские автомобилисты (в отличие от своих молодых китайских коллег) не первый год за рулем; они твердо знают, что вовсе не партия изобрела автомобиль и построила дороги.

Несколько слов в заключение. На фоне прочих проблем, стоящих перед страной, вся эта история с дорожными налогами, платными дорогами и китайским опытом — сущая мелочь. Зато она отлично демонстрирует уровень информированности и компетентности российских должностных лиц и придворных экспертов.

Автор: Михаил Блинкин © Ежедневный журнал ПОЛИТИКА, МИР 👁 5887 18.03.2009, 16:01 📌 166
URL: <https://babr24.com/?ADE=51795> Bytes: 6088 / 6081 [Версия для печати](#)

[👍 Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)