

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»  
(ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ «АВТОДОР»)****П Р И К А З**26 октября 2017г.

Москва

№ 265**Об утверждении Тарифной политики  
Государственной компании «Российские автомобильные дороги»**

В соответствии с п.6 ч.2 ст.6 Федерального закона от 17 июля 2009 г. № 145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Правилами оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, платным участкам таких автомобильных дорог, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 2010 г. № 18, Программой деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2020 годы), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. № 2146-р, и решением правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (протокол от 13.10.2017 № 258) ПРИКАЗЫВАЮ:

Утвердить прилагаемую Тарифную политику Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Председатель правления



С.В. Кельбах



УТВЕРЖДЕНА  
приказом Государственной  
компании «Автодор»  
«26» октября 2017 г. № 265

**ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ  
«РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»**

## Содержание

<b>1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....</b>	<b>3</b>
1.1. ВВЕДЕНИЕ.....	3
1.2. ТЕРМИНЫ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ .....	3
1.3. НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ .....	6
1.4. ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПЫ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ.....	7
1.5. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ.....	10
<b>2. СИСТЕМА ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ В ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ</b> <b>(УСТАНОВЛЕНИЕ ТАРИФОВ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ РАЗМЕРА ПЛАТЫ).....</b>	<b>12</b>
2.1. УСТАНОВЛЕНИЕ ТАРИФОВ ЗА ПРОЕЗД .....	12
2.2. ИНДЕКСАЦИЯ ДЕЙСТВУЮЩИХ ТАРИФОВ ЗА ПРОЕЗД .....	12
2.3. МАКСИМАЛЬНЫЕ РАЗМЕРЫ ТАРИФОВ ЗА ПРОЕЗД .....	13
2.4. ОПРЕДЕЛЕНИЕ БАЗОВОГО РАЗМЕРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД.....	14
2.5. ТАРИФНЫЙ ПЛАН .....	15
2.6. РАСЧЕТ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД (БЕЗ УЧЕТА СКИДОК).....	16
2.7. ВЫБОР СЦЕНАРИЯ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ .....	17
2.8. ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ РАЗМЕРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД .....	19
2.9. РАСЧЕТ ЭКОНОМИИ (ВЫГОДЫ) ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ.....	24
<b>3. ИНФОРМИРОВАНИЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ.....</b>	<b>25</b>
<b>4. ПОРЯДОК ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ И УТВЕРЖДЕНИЯ РАЗМЕРА ПЛАТЫ ЗА</b> <b>ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ УЧАСТКАМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ</b> <b>ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ.....</b>	<b>26</b>

## **1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

### ***1.1. Введение***

Тарифная политика Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (далее – Тарифная политика) является регламентирующим документом Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (далее – Государственная компания), разработанным в соответствии с Федеральным законом от 17.07.2009 № 145-ФЗ «О государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Программой деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2020 годы), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 31.12.2009 № 2146-р, иными законодательными и подзаконными нормативными актами Российской Федерации, а также локальными нормативными актами Государственной компании.

Тарифная политика детализирует и уточняет вышеуказанные нормативные правовые акты, раскрывает цели, задачи, принципы, механизмы и особенности осуществления Государственной компанией деятельности по установлению тарифов и определению размера платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам, платным участкам автомобильных дорог (далее – платные участки автомобильных дорог) Государственной компании.

Настоящая Тарифная политика регулирует вопросы установления тарифов и определения размера платы за проезд транспортных средств по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании, эксплуатируемым в том числе на основе долгосрочных инвестиционных соглашений, и не распространяется на участки, используемые на основе концессионных соглашений.

Настоящая Тарифная политика вводится в действие впервые, с даты ее утверждения.

### ***1.2. Термины, определения и сокращения***

Использованные в Тарифной политике термины, определения и сокращения приведены в Едином глоссарии Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (далее - Глоссарий).

В дополнение к терминам, определениям и сокращениям, приведенным в Глоссарии, в настоящей Тарифной политике используются следующие:

Термин	Аббревиатура/ Сокращение	Определение
<b>Автоматизированная система управления дорожным движением</b>	АСУДД	комплекс оборудования, зданий, конструкций, сооружений, инженерных сетей и коммуникаций, объектов интеллектуальной собственности, включая программное обеспечение и технологии управления дорожным движением, иных объектов движимого и недвижимого имущества, предназначенных для обеспечения управления дорожным движением и предоставления услуг пользователям автомобильной дороги
<b>Документы планирования</b>		Программа деятельности Государственной компании на долгосрочный период (2010 – 2020 годы), Финансовый план Государственной компании, Основные направления деятельности (долгосрочная программа развития) на текущий год и плановый период до 2020 года, План закупок товаров (работ, услуг) Государственной компании и иные документы планирования деятельности Государственной компании
	ИПЦ	индекс потребительских цен, определенный на основании данных уполномоченного государственного органа Российской Федерации по итогам календарного года или иного расчетного периода
<b>Категория транспортного средства</b>		основной групповой признак классификации транспортных средств. В случае установления Правительством Российской Федерации иной классификации транспортных средств, подлежит применению классификация, установленная Правительством Российской Федерации
	Классификация транспортных средств	классификация транспортных средств, содержащаяся в Тарифном Plane
<b>Пункт взимания платы</b>	ПВП	оборудование и инфраструктура системы взимания платы, включающие здания, сооружения, специальное оборудование, инженерные сети и коммуникации, расположенные непосредственно на автомобильной дороге и (или) в полосе отвода автомобильной дороги, предназначенные для контроля и обеспечения сбора платы за проезд с пользователей при въезде/выезде и(или) при осуществлении движения по платным участкам, а также для сбора, учета, обработки, передачи и хранения информации о транспортном потоке и поступающих денежных средствах

Термин	Аббревиатура/ Сокращение	Определение
<b>Плата за проезд</b>		плата за право проезда по автомобильной дороге, взимаемая с пользователей
<b>Платные участки</b>		участки автомобильной дороги, используемые на платной основе
<b>Пользователи</b>		пользователи автомобильной дороги в значении, установленном законодательством
	Программа	Программа деятельности Государственной компании на долгосрочный период (2010 – 2020 годы), разрабатываемая и утверждаемая в порядке, определенном статьей 16 Федерального закона от 17.07.2009 № 145-ФЗ «О государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
<b>Система взимания платы</b>	СВП	территориально распределённый аппаратно-программный комплекс, который включает в себя совокупность оборудования, механизмов, зданий, конструкций, сооружений, инженерных сетей и коммуникаций, объектов интеллектуальной собственности, включая программное обеспечение и технологии взимания платы, который обеспечивает идентификацию транспортных средств, тарификацию и учет проездов, сбор, хранение и предоставление информации по проездам транспортных средств соответствующих категорий и поступающим денежным средствам, управление лицевыми счетами электронных средств регистрации проезда, функционирование расчетной системы, клиентских сервисов, связанных с оплатой проездов и пополнения лицевых счетов
<b>Тариф</b>		размер платы за проезд за один километр платного участка для проезда транспортных средств соответствующей категории
<b>Тарифный план</b>		совокупность тарифов для платного участка, дифференцированных с учетом категорий транспортных средств, времени суток, дня недели или месяца года
<b>Тарифообразование</b>		деятельность Государственной компании, направленная на реализацию настоящей Тарифной политики и в том числе включающая в себя маркетинговый анализ, анализ транспортных потоков, планирование, утверждение и контроль устанавливаемых Тарифов, Тарифных планов и размера платы за проезд с пользователей на платных участках сети автомобильных дорог Государственной компании
	ТС	транспортное средство

Термин	Аббревиатура/ Сокращение	Определение
	Федеральный закон	Федеральный закон от 17.07.2009 № 145-ФЗ «О государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

### 1.3. Нормативные ссылки

Тарифная политика Государственной компании должна соответствовать действующей на момент расчета нормативно-правовой базе, регулирующей установление размера платы за проезд по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании.

Нормативно-правовую базу составляют следующие документы:

- Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 17.07.2009 № 145-ФЗ «О государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 19.01.2010 № 18 «Об утверждении Правил оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, платным участкам таких автомобильных дорог»;
- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 31.12.2009 № 2146-р «Об утверждении программы деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2020 годы)»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 30.01.2016 № 47 «О плате за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, платным участкам таких автомобильных дорог (в том числе если платным участком автомобильной дороги является отдельное искусственное дорожное сооружение)».

#### *1.4. Цели, задачи и принципы Тарифной политики*

Целью Тарифной политики является обеспечение долгосрочной финансовой устойчивости Государственной компании на основе баланса интересов пользователей, государства, Государственной компании и инвесторов за счет эффективного Тарифообразования в целях максимизации спроса на услуги платных участков сети автомобильных дорог Государственной компании с учетом социальных, экономических, инфраструктурных, инвестиционно-финансовых, территориальных, маркетинговых, поведенческих и иных факторов.

Достижение поставленной цели реализуется через реализацию следующих задач:

*1. Формирование эффективной системы аналитического обеспечения Тарифообразования, в том числе, предусматривающей проведение всестороннего анализа данных, учитывая:*

- особенности каждого платного участка, включая фактическую и прогнозную структуру транспортного потока, состав пользователей, общую архитектуру и применяемые или планируемые технологии системы взимания платы, характеристики альтернативной сети, территориальные, социальные, градостроительные и иные особенности платных участков;

- особенности автомобильных дорог Государственной компании как единых инфраструктурных объектов, включая их общую протяженность, протяженность платных участков, характеристики районов тяготения, объем межрегиональных и международных перевозок, транспортно-логистическую и социальную значимость в транспортной системе России;

- действующий и(или) планируемый объем инвестиционных и финансовых обязательств и расходов Государственной компании, предусматривающих их финансирование за счет поступлений доходов от сбора платы за проезд с пользователей;

- накопленные статистические и аналитические данные.

*2. Внедрение современных эффективных и клиентоориентированных маркетинговых подходов к Тарифообразованию с использованием лучших отраслевых и межотраслевых практик, в том числе, предусматривающих:*

- применение индивидуальных Тарифных планов в отношении каждого платного участка исходя из его особенностей, в том числе, исходя из качественных и количественных характеристик состава пользователей;
- стратификацию пользователей как по категориям транспортных средств, так и по иным основаниям, включая частоту использования платных участков, общую протяженность совершаемых поездок (в том числе, по другим платным участкам), использование электронных средств оплаты проезда, участие в программах лояльности и т.д.;
- дифференциацию размера платы за проезд по платным участкам с учетом стратификации групп пользователей, распределения интенсивности в течение суток и дней недели, сезонных и иных факторов, в том числе, путем предоставления скидок с Тарифов;
- применение гибкой системы тарификации в отношении крупных клиентов;
- интеграцию с другими платежными и дисконтными системами при продвижении новых маркетинговых и платежных продуктов, в том числе, на основе современных информационно-сетевых и телекоммуникационных технологий.

*3. Интеграция Тарифообразования в систему планирования и операционно-финансового управления Государственной компании, включая планирование доходов по доверительному управлению, инвестиционно-финансовое и производственное планирование, исходя из необходимости:*

- обеспечения операционной безубыточности, эффективности и рентабельности функционирования платных участков;
- обеспечения полного покрытия расходов Государственной компании по обслуживанию инвестиционно-финансовых обязательств, включая формирование необходимых резервов;
- обеспечения максимально возможного уровня покрытия эксплуатационных расходов Государственной компании;
- снижения удельного уровня издержек на эксплуатацию систем взимания платы и организацию сбора платы за проезд с пользователей;

- обеспечения принятия сбалансированных и взаимоувязанных решений с другими документами планирования, реализуемыми инвестиционными проектами и иными задачами деятельности Государственной компании.

4. *Формирование эффективной системы мониторинга (контроля) Тарифов и исполнения утвержденных Тарифных планов, а также качества предоставляемых услуг пользователям операторами платных участков автомобильных дорог Государственной компании, в том числе, с использованием современных информационных систем и программных комплексов в целях:*

- предотвращения нарушения прав и интересов пользователей;
- предотвращения нанесения финансового ущерба Государственной компании, в том числе, вследствие неправильной тарификации, потери или занижения объемов поступлений от сбора платы, нарушения требований к эксплуатации СВП и т.д.;

- предотвращения оттока пользователей с платных участков из-за неудовлетворительного качества обслуживания и сбоев в работе систем взимания платы;

- максимального исключения возможностей и случаев пользования платными участками без оплаты проезда (в том числе, вследствие бездействия или недостаточной эффективности деятельности оператора);

- обеспечения оперативного реагирования на возникновение чрезвычайных и внештатных ситуаций на платных участках, включая возникновение транспортных заторов на ПВП;

- снижения репутационных, финансовых и социальных рисков;

- применения мер финансовой ответственности к операторам за выявленные нарушения в тарификации и эксплуатации платных участков.

5. *Повышение эффективности системы контроля и реализуемых мероприятий, включая мероприятия технического и административно-правового характера, по борьбе и профилактике правонарушений, связанных с неоплатой проезда пользователями платных участков:*

- максимального исключения возможностей и случаев пользования платными участками без оплаты проезда (в том числе, вследствие бездействия или недостаточной эффективности деятельности оператора).

*6. Формирование системы мониторинга и анализа эффективности Тарифообразования и предлагаемых пользователям тарифных продуктов, в том числе, с точки зрения эластичности спроса и достигаемых реальных финансовых результатов.*

*7. Обеспечение повышения общей привлекательности платной сети дорог для общества* путем реализации организационных, маркетинговых, PR и иных мероприятий, включая:

- реализацию мероприятий по популяризации платных участков и сети скоростных автомобильных дорог Государственной компании в средствах массовой информации;

- обеспечение эффективного информирования и взаимодействия с пользователями и иными гражданами с использованием интернет-ресурсов, мобильных приложений и иных современных средств коммуникаций;

- обеспечение максимальной прозрачности, открытости, понятности и предсказуемости применяемой системы Тарифообразования для пользователей и общества;

- реализацию мероприятий по доведению до общества целей осуществления сбора платы за проезд с пользователей, включая информацию о некоммерческом характере деятельности Государственной компании;

- реализацию мероприятий по внедрению современных, более привлекательных и удобных для пользователей технологий оплаты проезда.

*8. Поэтапное формирование единого сетевого центра управления сбором платы (трафик-центра) Государственной компании.*

### ***1.5. Основные принципы Тарифной политики***

**Принцип сбалансированности интересов** – достижение максимального соответствия выгоды пользователей платными участками автомобильных дорог и интересов Государственной компании с точки зрения получения максимального объема доходов от сбора платы за проезд.

**Принцип предсказуемости** – Тарифные планы, Тарифы, плата за проезд разрабатываются, актуализируются, вводятся в действие на основе формализованных и прозрачных механизмов и процедур, определенных в настоящей Тарифной политике.

**Принцип привлекательности** – формирование Тарифных планов должно обеспечивать привлечение наибольшего числа пользователей, в том числе за счет предоставления скидок и иных преференций, учета особенностей каждого из платных участков автомобильных дорог.

**Принцип обоснованности** – разработка и утверждение Тарифных планов основано на достоверных и формализованных данных, расчетах, оценках и прогнозах.

**Принцип индивидуальности** – Тарифные планы и иные условия проезда формируются с учетом конкретных особенностей каждого из платных участков, включая структуру и интенсивность движения транспортных средств, условия альтернативного проезда, характеристик ПВП и иных факторов.

**Принцип окупаемости** – Тарифные планы по каждому из платных участков должны формироваться исходя из необходимости максимального покрытия всех инвестиционных и эксплуатационных расходов по данным участкам, включая инвестиционные и эксплуатационные платежи, выплачиваемые операторам и (или) компаниям, осуществляющим строительство и эксплуатацию данных участков.

**Принцип операционной эффективности** – формирование Тарифных планов должно быть направлено на минимизацию размера удельных затрат на эксплуатацию СВП относительно получаемого объема доходов от сбора платы в соответствии с установленными целевыми показателями в Основных направлениях деятельности и иных документах планирования Государственной компании.

## **2. СИСТЕМА ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ В ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ (УСТАНОВЛЕНИЕ ТАРИФОВ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ РАЗМЕРА ПЛАТЫ)**

### **2.1. Установление тарифов за проезд**

Тарифы за проезд 1 километра по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании определены в размере 1 рубля для автотранспортных средств 1 категории на реконструированных автомобильных дорогах Государственной компании и 1,5 рубля для автотранспортных средств 1 категории на построенных Государственной компанией автомобильных дорогах в ценах 2010 года.

### **2.2. Индексация действующих тарифов за проезд**

Государственная компания осуществляет ежегодную индексацию тарифов за проезд транспортных средств с учетом фактического индекса потребительских цен (далее ИПЦ) в Российской Федерации по итогам прошедшего года.

Индексация тарифов за проезд транспортных средств соответствующей категории по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании в  $i$ -м году осуществляется в соответствии с формулой:

$$T_{k,i} = T_{k,i-1} \times I_{i-1}, \text{ где:}$$

$T_{k,i}$  - размер тарифа за проезд транспортных средств категории  $k$  в  $i$ -м году;

$T_{k,i-1}$  - размер тарифа за проезд транспортных средств категории  $k$  в предыдущем ( $i-1$ ) году;

$I_{i-1}$  - сводный индекс потребительских цен по итогам года, предшествующего  $i$ -му году (по данным Федеральной службы государственной статистики).

Индексация тарифа за проезд транспортных средств производится до 1 апреля каждого календарного года на основании решений правления Государственной компании для участков, по которым текущий тариф за проезд действовал более 9 месяцев.

При этом с целью принятия эффективного решения при наличии возможности разрабатывается 3 варианта индексации для каждого платного участка:

- Консервативный. Требование – индексация размера платы на платных участках на уровень, не превышающий значение ИПЦ за предыдущий год;
- Сбалансированный. Требование – индексация тарифов для каждого платного участка отдельно на уровень, не превышающий накопленный ИПЦ участка с учетом сложившейся конъюнктуры рынка, трендов, баланса спроса и предложения;
- Максимальный. Требование – индексация размера платы на платных участках до предельного уровня с учетом накопленного ИПЦ для каждого участка.

В случае если индексация тарифа по конкретному платному участку автомобильной дороги недостаточна для достижения показателей документов планирования и (или) может привести к снижению интенсивности движения на таком участке и, следовательно, сокращению доходов от сбора платы (в том числе, в последующие периоды), правление Государственной компании вправе принять решение об установлении иного размера соответствующего тарифа (иного порядка индексации) на очередной календарный год.

При этом соотношения между тарифами для различных категорий транспортных средств по конкретному платному участку автомобильной дороги могут отличаться от аналогичных соотношений по другим участкам.

### **2.3. Максимальные размеры тарифов за проезд**

2.3.1. Максимальный размер тарифа за проезд транспортных средств по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании определяется в соответствии с действующим законодательством.

Устанавливаемый правлением Государственной компании тариф за один километр платной автомобильной дороги, платного участка автомобильной дороги для проезда транспортных средств соответствующей категории должен удовлетворять следующему условию:

$$T_{ki} \leq T_{max_{ki}}, \text{ где:}$$

$T_{ki}$  - размер тарифа за один километр платного участка автомобильной дороги для проезда транспортных средств соответствующей категории  $k$  (без учета скидок по оплате проезда) (рублей за километр) в  $i$ -м году;

$T_{max_{ki}}$  – максимальный размер тарифа за проезд транспортных средств соответствующей категории  $k$  по платным автомобильным дорогам, платным участкам автомобильных дорог в  $i$ -м году (рублей за километр) в соответствии с действующим законодательством.

2.3.2. Совокупность тарифных планов должна обеспечивать максимально возможные доходы от сбора платы за проезд, обеспечивающие реализацию Принципа окупаемости.

#### 2.4. *Определение базового размера платы за проезд*

Основой для расчета размера платы за проезд по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании является базовый размер платы за проезд, который также применяется при расчете доходов от сбора платы по планируемым к вводу платным участкам, для которых не определены механизмы дифференциации размера платы.

Для целей определения базового размера платы за проезд транспортных средств 1 категории используются следующие данные:

1. Протяженность платного участка;
2. Тариф за проезд одного километра платной автомобильной дороги легковым автомобилем 1-й категории, приведенный к ценам рассматриваемого периода.

Базовый размер платы за проезд в расчетном году определяется по формуле:

$$P_{1k} = T_{1k} \times L_{уч}, \text{ где:}$$

$P_{1k}$  - базовый размер платы за проезд по платному участку автомобильной дороги Государственной компании для 1-й категории (рублей);

$T_{1k}$  - тариф за один километр платного участка автомобильной дороги Государственной компании за проезд транспортных средств 1-й категории (рублей за километр) в расчетном году;

$L_{уч}$  - протяженность платного участка автомобильной дороги (километров).

### 2.5. Тарифный план

Тарифный план по каждому платному участку автомобильных дорог определяется на основе тарифа исходя из:

1. Протяженности Платного участка автомобильной дороги.
2. Категории транспортного средства и соотношений Тарифов по каждой из категорий.
3. Времени пользования платным участком автомобильной дороги (время суток, дни недели, месяца года).

Тарифный план по конкретному Платному участку утверждается в соответствии со следующей типовой формой.

Типовая форма Тарифного плана (размер Платы за проезд без учета скидок),  
рублей за платный участок (часть платного участка)

Категория транспортных средств	Месяц (часть месяца)	День недели (рабочий, праздничный)	Время суток (в часах)	Плата за проезд (без учета скидок), рублей
1	M1 <sup>1</sup>	Д1 <sup>1</sup>	V1 <sup>1</sup>	П1 <sup>1</sup>
			V1 <sup>2</sup>	П1 <sup>2</sup>
		Д1 <sup>2</sup>	V1 <sup>3</sup>	П1 <sup>3</sup>
			V1 <sup>4</sup>	П1 <sup>4</sup>
2	M2 <sup>1</sup>	Д2 <sup>1</sup>	V2 <sup>1</sup>	П2 <sup>1</sup>
			V2 <sup>2</sup>	П2 <sup>2</sup>
		Д2 <sup>2</sup>	V2 <sup>3</sup>	П2 <sup>3</sup>
			V2 <sup>4</sup>	П2 <sup>4</sup>
...	...	...	...	...

## 2.6. Расчет платы за проезд (без учета скидок)

Плата за проезд определяется по формуле:

$$P_{k;n} = P_{1k;n} \times M \times D \times Ч \times K,$$

где:

$P_{k;n}$  - размер платы за проезд транспортных средств в соответствующее время суток, дня недели, месяца года соответствующей категории  $k$  по платному участку  $n$  автомобильной дороги Государственной компании (рублей) с учетом дифференциации;

$P_{1k;n}$  - базовый размер платы за проезд транспортных средств 1 категории (без учета скидок по оплате проезда и дифференциации) по платному участку  $n$  автомобильной дороги Государственной компании (рублей);

$M$  – коэффициент дифференциации. Плата за проезд с учетом сезона (месяца);

$D$  – коэффициент дифференциации. Плата за проезд с учетом дня недели (рабочих, нерабочих дней);

$Ч$  – коэффициент дифференциации. Плата за проезд с учетом времени суток;

$K$  - коэффициент дифференциации стоимости проезда по категориям транспортных средств, утвержденный правлением Государственной компании.

По решению правления Государственной компании могут применяться дополнительные корректировки размера платы, учитывающие дифференциацию размера платы за проезд транспортных средств по платному участку автомобильной дороги Государственной компании согласно раздела 2.8 настоящей Тарифной политики.

При прочих равных условиях больший размер платы за проезд устанавливается (рассчитывается) для периодов большей интенсивности движения на платном участке.

Значение размера платы устанавливается отдельно для каждого платного участка автомобильной дороги Государственной компании.

Для определения оптимального размера платы и его дифференциации для различных периодов времени проводится построение и учет результатов

транспортного моделирования для каждого участка автомобильной дороги, предполагаемого к эксплуатации на платной основе. Для проведения сбалансированной Тарифной политики также проводятся исследования пользователей и учитывается предыдущий опыт принятия соответствующих решений.

Расчет существующей и прогнозирование ожидаемой на соответствующий перспективный период интенсивности движения на платных участках автомобильных дорог общего пользования производится в соответствии с рекомендациями по прогнозированию интенсивности дорожного движения на платных участках автомобильных дорог Государственной компании и доходов от их эксплуатации, утвержденными Государственной компанией.

При расчете размер платы округляется до значения, кратного 5 руб. для ночного и при возможности до значения, кратного 10, для дневного размера платы за проезд (для сокращения времени взаиморасчетов при ручном сборе платы с использованием наличных денежных средств).

### ***2.7. Выбор сценария Тарифной политики***

Тарифный план платного участка определяется на основании следующих сценариев Тарифной политики:

- базовый сценарий;
- инвестиционный сценарий.

Базовый сценарий – используется Тарифный план текущего календарного года (с учетом индексации).

Инвестиционный сценарий – используется Тарифный план с учетом дифференциации размера платы за проезд, обеспечивающих максимально возможные доходы от сбора платы за проезд.

В случае если установление тарифного плана по конкретному платному участку автомобильной дороги на основе указанных сценариев может привести к снижению интенсивности движения на таком участке и, следовательно, сокращению доходов от сбора платы (в том числе в последующие периоды), правление Государственной компании вправе принять решение об установлении иного Тарифного плана на таком участке.

Выбор Тарифного плана для каждого участка осуществляется с учетом оценки его эффективности.

В общем виде коэффициент эффективности Тарифного плана платного участка рассчитывается по формуле:

$$\mathcal{E} = R / S, \text{ где:}$$

$\mathcal{E}$  – коэффициент эффективности платного участка;

$R$  – прогнозируемые годовые доходы от сбора платы за проезд по Платному участку;

$S$  – прогнозируемые годовые расходы на функционирование платного участка.

На 1 этапе в расчетах используется базовый сценарий, если коэффициент эффективности  $\mathcal{E} \geq 1$ .

На 2 этапе - в случае невыполнения указанного условия - рассчитывается коэффициент эффективности для инвестиционного сценария.

Если после оценки в рамках 2 этапа  $\mathcal{E} < 1$ , одновременно с решением об утверждении Тарифного плана для Платного участка правлением Госкомпании утверждается план мероприятий по обеспечению окупаемости конкретного платного участка, включая снижение расходов на организацию сбора платы за проезд, а также иные решения.

В основу Тарифной политики закладывается условие, при котором доходы от сбора платы за проезд транспортных средств, как результат применения соответствующего размера платы, направляются на исполнение (достаточно для исполнения) обязательств Государственной компании, возникших в связи с привлечением Государственной компании заемного финансирования, возвратных средств инвесторов, а также на финансирование расходов, связанных с осуществлением деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами Государственной компании.

Годовые расходы на функционирование платного участка определяются в соответствии с условиями заключенных договоров (соглашений) в отношении данного платного участка. Виды и классификация указанных расходов определены утвержденным внутренним документом Государственной компании.

При этом должна достигаться общая положительная эффективность платных участков.

### ***2.8. Дифференциация размера платы за проезд***

В целях максимизации доходов от сбора платы и реализации функции по управлению транспортными потоками Государственная компания вправе:

- дифференцировать плату для различных категорий транспортных средств в зависимости от времени суток, дня недели или месяца года;
- вводить срочные, акционные размеры платы для различных категорий транспортных средств;
- предоставлять скидки на плату за проезд транспортным средствам в зависимости от частоты и (или) регулярности их поездок, определяемых в том числе с учетом использования электронных средств оплаты проезда;
- вводить систему срочных проездных (в т.ч. сезонных), абонементов для пользователей;
- реализовывать программу лояльности среди пользователей платными дорогами;
- проводить рекламные и маркетинговые активности;
- формировать индивидуальные тарифные планы для каждого платного участка;
- иными доступными способами повышать привлекательность платных участков автомобильных дорог Государственной компании.

Основными приоритетами дифференциации размера платы, помимо максимизации доходов от сбора платы, являются:

1. обеспечение справедливости назначения размера платы для пользователей с учетом экономии, получаемой ими при движении по платному участку в конкретный период времени;
2. стимулирование пользователей к использованию электронных безостановочных средств оплаты проезда (транспондер), что позволит в свою очередь:
  - повысить пропускную способность ПВП (снижение заторов в часы максимальной интенсивности, экономия времени пользователей);
  - снизить объем капитальных затрат на модернизацию ПВП (в перспективе естественного роста трафика);
  - снизить эксплуатационные затраты на сбор платы (снижение трудоемкости ручного сбора платы);

- создать основу для перехода к технологиям безостановочного проезда на новых платных дорогах (free flow);
  - создать основу для интеграции с другими сервисами транспортной инфраструктуры (платные парковки, платные въезды на территории);
  - создать основу для формирования единой программы лояльности платной дороги и придорожной инфраструктуры автомобильных дорог Государственной компании;
3. обеспечение охвата рынка (совокупность ТС, проходящих через платный и альтернативный участки), достаточной для управления спросом (транспортным потоком) на платных участках.

#### 2.8.1. Дифференциация размера платы за проезд по классификационным признакам

Государственная компания устанавливает порядок классификации транспортных средств для определения их принадлежности к соответствующим категориям (тарифным группам), для которых устанавливается индивидуальный размер платы за проезд по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании.

Плата за проезд дифференцируется в зависимости от типа и грузоподъемности транспортных средств. Базовыми классификационными признаками для определения категории транспортного средства в Государственной компании являются габаритная высота транспортного средства и число осей транспортного средства.

Категории транспортных средств и классификационные признаки транспортных средств для взимания платы за проезд транспортных средств по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании определены в соответствии с таблицей 2.8.1.

Таблица 2.8.1.

Категория транспортного средства	Тип транспортного средства	Классификационный признак	
		Габаритная высота – Н (метров)	Число осей (штук)
1	<b>Легковые транспортные средства:</b> Транспортные средства с прицепом и без них, а также мотоциклы с прицепом (коляской) и без них	$H \leq 2$	2 и более
2	<b>Среднегабаритные транспортные средства:</b> Грузовые и пассажирские транспортные средства с прицепом и без них	$2 < H < 2.6$	2 и более
3	<b>Транспортные средства для перевозки грузов и автобусы</b> Грузовые и пассажирские транспортные средства	$H \geq 2.6$	2
4	<b>Специальные крупногабаритные транспортные средства и автобусы</b> Грузовые и пассажирские транспортные средства	$H \geq 2.6$	3 и более

Предельные коэффициенты дифференциации стоимости проезда для каждой категории транспортных средств, а также дополнительные классифицирующие признаки каждой категории транспортных средств утверждаются правлением Государственной компании.

#### 2.8.2. Дифференциация размера платы по типу системы взимания платы (открытая или закрытая)

- «открытая» система взимания платы – размер платы за проезд по платному участку не зависит от фактически пройденного пользователем расстояния по платному участку. Плата взимается за весь платный участок в случае, когда пользователь проезжает через ПВП.

- «закрытая» система взимания платы – система взимания платы, в которой стоимость проезда определяется исходя из фактически пройденного расстояния по платному участку, т.е. размер платы за проезд рассчитывается на основании расстояния от места въезда автомобиля в платный участок до места его съезда с платного участка.

#### 2.8.3. Временная дифференциация размера платы за проезд

Методика дифференциации размера платы за проезд в зависимости от времени суток, года, дня недели основывается на допущении, что размер платы

должен быть прямо пропорционален величине экономии пользователя (экономии времени), получаемой при движении по платному маршруту по сравнению с бесплатной альтернативой.

Это означает, что в периоды времени с наименьшей интенсивностью движения (зимние месяцы года, ночные часы суток) по сравнению с периодами наибольшей интенсивности (летние месяцы, дневные часы) уровень загрузки альтернативных маршрутов наименьший, скорость движения по ним максимальна и время проезда минимально. Это означает, что экономия (выгода пользователя), достигаемая при движении по платному маршруту по сравнению с альтернативным, в периоды времени с наименьшей интенсивностью движения также является наименьшей. Основываясь на том, что размер платы за проезд по платной дороге должен быть пропорционален размеру выгоды, получаемой пользователем по сравнению с движением по альтернативному маршруту, дифференциация размера платы в зависимости от времени суток, года, дня недели должна производиться в соответствии с неравномерностью интенсивности движения в соответствующие временные периоды.

Дифференциация размера платы по часам, дням недели и по сезонам производится с учетом особенности каждого платного участка, кривой интенсивности. Дифференциация по дням недели имеет наибольший эффект с точки зрения максимизации выручки и управления транспортным потоком на платных участках автомобильных дорог, находящихся вблизи от крупных городов в связи с поездками на дачные участки жителей этих городов в выходные дни. Для платных участков автомобильных дорог, находящихся вблизи от крупных городов, также может быть применима дифференциация по часам суток. Введение повышенного размера платы в часы пик на платном участке автомобильной дороги позволяет повысить доход, распределить во времени спрос на поездки, а также увеличить суточную пропускную способность дорожной сети. При этом учитываются критерии пропускной способности бесплатных альтернативных маршрутов, пропускная способность которых оценивается при помощи транспортного моделирования интенсивности дорожного движения для разных временных промежутков. По практическим соображениям изменение размера платы в течение дня не должно быть слишком частым (один ночной тариф и не более двух дневных тарифа).

Дифференциация по сезонам наиболее применима к участкам, где преобладает транзитный трафик, который в течение недели кардинально не изменяется.

#### 2.8.4. Дифференциация размера платы за проезд в зависимости от средств оплаты

Тарифная политика направлена, в том числе, на стимулирование водителей ТС использования средств оплаты, обеспечивающих безостановочный проезд. Пользователям предоставляются скидки при оплате проезда с использованием транспондера для мотивирования использования электронных средств оплаты (транспондеры), что способствует росту интенсивности проездов по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании, а также создает основу для повышения эффективности управления эксплуатационными затратами.

#### 2.8.5. Дифференциация размера платы за проезд в зависимости от частоты поездок

Государственная компания вправе предоставлять скидки на плату за проезд транспортным средствам в зависимости от частоты и (или) регулярности их поездок, определяемых в том числе с учетом использования электронных средств оплаты проезда.

При дифференциации Тарифной политики может быть реализован механизм абонементов для водителей легковых автомобилей на платных участках автомобильных дорог вблизи от крупных городов (регрессивный тариф в зависимости от частоты использования). При этом для участков с транзитным трафиком механизм абонементов нецелесообразен, так же, как и для грузовых транспортных средств на отдельных участках автомобильных дорог. Для грузовых транспортных средств может быть реализован механизм абонементов или скидок в зависимости от частоты их поездок по всей сети платных автомобильных дорог Государственной компании, а также механизм каскадных скидок за проезд последовательно нескольких платных участков, учитывающий транзитный характер движения.

Дифференциация с учетом сегментации пользователей при предоставлении скидок позволит Государственной компании достичь следующих целей:

- Установление высокого размера платы для тех, кто по нему готов платить;

- Установление пониженного тарифа (со скидкой) для привлечения дополнительных пользователей, что ведет к росту доходной базы;
- Снятие негативной реакции пользователей на высокий тариф, предоставляя возможность выбора оптимального маршрута и размера платы (с учетом тарифной дифференциации).

### 2.9. Расчет экономии (выгоды) пользователя

С целью повышения эффективности Тарифной политики целесообразно проводить сравнение предлагаемого к установлению размера платы с экономией, которую пользователь получает при проезде по платному участку по сравнению с альтернативным маршрутом.

По сравнению с альтернативным маршрутом, пользователь платной автодороги получает ряд преимуществ:

- Снижение эксплуатационных расходов транспортного средства;
- Экономия времени;
- Уменьшение риска ДТП;
- Повышение комфорта движения;
- Помощь на дороге (служба аварийных комиссаров);
- Круглосуточный контактный центр;
- Многофункциональные зоны отдыха;
- Возможность контроля времени поездки.

При сравнении учитывается фактическое состояние альтернативной бесплатной дороги: геометрические параметры, транспортно-эксплуатационное состояние дороги, протяженность, время проезда.

Понятие экономии (выгоды) пользователя представляет собой разницу между обобщенными (денежными) затратами при движении по платному и альтернативному маршрутам.

Экономия пользователя определяется:

$$Э_{польз} = C_{плат} - C_{альт}, \text{ где}$$

$Э_{польз}$  - экономия расходов на проезд по платному участку;

$C_{плат}$  - затраты пользователя на проезд по платному участку в объеме стоимости топлива;

$S_{альт}$  – затраты пользователя на проезд по альтернативному бесплатному участку в объеме стоимости топлива, а также затрат на «Платон» для грузового транспорта;

Экономии времени в расчете на автомобиль определяется произведением разницы во времени движения по альтернативному и платному участкам на среднюю стоимость часа времени 1-го человека и на количество человек в автомобиле. Преимущество проезда по платной автомобильной дороге, помимо выигрыша во времени, заключается так же в комфорте и безопасности поездки (автодорожный бонус).

Так же возможную экономию пользователя возможно рассчитать в сравнении с использованием альтернативных видов транспорта, таких как железнодорожное или авиа сообщения.

### **3. ИНФОРМИРОВАНИЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ**

Государственная компания обеспечивает пользователей платной автомобильной дорогой или платным участком автомобильной дороги информацией о тарифах за проезд транспортных средств по ним, о порядке, формах и системе их оплаты, о перечне услуг, входящих в тариф за проезд транспортных средств по такой автомобильной дороге или такому участку автомобильной дороги, и о порядке оказания этих услуг.

Информация о размерах платы за проезд доводится до сведения пользователей с помощью сайта Государственной компании, мобильного приложения Государственной компании, сайтов операторов платных дорог, информационных табло, размещенных для ознакомления в общедоступных местах на территории ПВП и (или) местах въезда на платную автомобильную дорогу, центрах продаж Государственной компании и других местах по решению Государственной компании.

Государственная компания стремится заблаговременно доводить информацию об изменениях платы за проезд до сведения пользователей автомобильных дорог.

#### **4. ПОРЯДОК ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ И УТВЕРЖДЕНИЯ РАЗМЕРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ УЧАСТКАМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ**

Решение об установлении тарифов, размеров платы, индексации тарифов за проезд транспортных средств по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании, а также введении акционного и/или временного размера платы за проезд по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании, введении системы срочных проездных (в том числе сезонных), абонементов для пользователей, предоставлении скидки пользователям на оплату проезда транспортных средств в зависимости от частоты и/или регулярности их поездок, определяемых в том числе с учетом использования электронных средств оплаты проезда, а также дифференциации тарифов и размера платы за проезд в зависимости от времени года, дня недели и времени суток принимает правление Государственной компании.

Приведенный порядок утверждения тарифов и размера платы применяются, в том числе, при утверждении приказов о проведении маркетинговых акций, положений о скидках, мероприятий лояльности.