THE JOURNAL OF SOCIAL POLICY STUDIES
ЖУРНАЛ ИССЛЕДОВАНИЙ СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ

Георгий Сталинов

РЕАКЦИИ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ НА ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»

В статье анализируются реакции различных групп грузоперевозчиков на внедрение системы взимания платы за проезд по федеральным трассам «Платон» в России. Исследование направлено на объяснение того, почему при едином институциональном регулировании участники рынка демонстрируют различные стратегии поведения — от адаптации к новым условиям до протеста и уклонения от выполнения требований. Теоретическая рамка работы опирается на теорию структурации и концепции повседневного сопротивления, что позволяет рассматривать введение системы как вмешательство государства в сложившиеся рутинные практики и анализировать ответные действия акторов в зависимости от их положения в отрасли, доступа к ресурсам и возможностей обхода контроля. Эмпирическая база исследования включает 80 глубинных интервью с перевозчиками и водителями, а также материалы включенного наблюдения, собранные в ходе полевых экспедиций. Это позволяет реконструировать как формальные, так и неформальные практики адаптации к новым правилам. В результате анализа выделены основные типы участников рынка — крупные транспортные компании, индивидуальные перевозчики («частники») и производственные предприятия. Показано, как различия в их экономических моделях и институциональной встроенности определяют выбор стратегий. Установлено, что крупные компании и производственные предприятия преимущественно адаптируются к системе, включая дополнительные издержки в свою деятельность, тогда как «частники» формируют стратегии уклонения, опираясь на неформальные практики и ограниченность контроля со стороны государства. Протест, несмотря на значительный масштаб на начальном этапе, не стал устойчивой формой реакции

Георгий Андреевич Сталинов — аспирант НИУ ВШЭ; преподаватель департамента политики и управления НИУ ВШЭ; аналитик проектно-учебной лаборатории муниципального управления НИУ ВШЭ; Москва, Россия. ORCID:0000–0001–7806–3413 Электронная почта: gstalinov@hse.ru

и привел лишь к частичным уступкам, после чего значительная часть участников перешла к повседневным формам сопротивления. Полученные результаты показывают, что эффективность подобных систем зависит не только от их технической реализации, но и от институционального дизайна, структуры рынка и возможностей контроля. Российский кейс демонстрирует, что при наличии «свободных пространств» и неформальных практик уклонения формальное регулирование может приводить к неполному соблюдению правил и трансформации поведения участников рынка.

Ключевые слова: грузоперевозчики, система «Платон», стратегии адаптации, повседневное сопротивление, государственное регулирование

Цитирование: Сталинов Г. А. (2026) Реакции грузоперевозчиков на внедрение системы Платон. *Журнал исследований социальной политики*, 24 (2): 279–296.

DOI: 10.17323/727-0634-2026-24-2-279-296

С 2015 г. введена система взимания платы с грузоперевозчиков за проезд по федеральным трассам («Платон»), ставшая одним из основных инструментов перераспределения издержек содержания дорожной инфраструктуры. В отличие от аналогичных систем в других странах, ее внедрение сопровождалось масштабными протестами дальнобойщиков и привело к корректировке тарифов и санкций со стороны государства. Исследования электронных систем взимания платы (ETC) в основном фокусируются на их экономической эффективности и влиянии на транспортные потоки, однако значительно меньше внимания уделяется тому, как различные группы перевозчиков адаптируются к новым правилам и почему их реакции оказываются неоднородными. Российский кейс в этом смысле представляет особый интерес: при технической эффективности системы она вызвала не только протесты, но и устойчивые практики уклонения от ее использования.

В данной работе ставится вопрос о том, почему разные группы грузоперевозчиков неодинаково реагируют на введение «Платона» и какие факторы определяют выбор между адаптацией, протестом и обходом правил. Предполагается, что различия в стратегиях связаны с положением перевозчиков в отрасли, их зависимостью от государства и доступом к ресурсам, позволяющим либо встроиться в новую систему регулирования, либо сопротивляться ей.

Эмпирическая база исследования включает интервью с перевозчиками и водителями, а также полевые наблюдения, что позволяет реконструировать практики повседневного взаимодействия участников рынка с новой системой регулирования. Анализ сосредоточен на сравнении типов перевозчиков и выявлении механизмов, через которые формируются их стратегии поведения. Российский опыт важен не только как кейс конфликтного

внедрения ETC, но и как пример того, как государственное регулирование трансформируется на уровне повседневных практик и вызывает различные формы коллективного и индивидуального ответа.

Теоретическая рамка

Введение новых механизмов государственного регулирования может рассматриваться как вмешательство в сложившиеся повседневные практики экономических акторов. В терминах теории структурации, государство выступает как властный актор, обладающий ресурсами для установления правил, которые переопределяют условия деятельности других участников (Giddens 1986). Такие правила не только задают формальные ограничения, но и трансформируют рутинные практики, на которых основана повседневная деятельность.

Реакция на изменение правил не является однородной. Она зависит от положения акторов в системе отношений, их ресурсов и степени зависимости от регулирующего актора. Одни группы оказываются встроенными в новые институциальные рамки и вынуждены адаптироваться к ним, тогда как другие сохраняют возможность частичного или полного уклонения от соблюдения правил. В этом контексте полезно обратиться к исследованиям повседневных форм сопротивления, показывающим, что реакция на давление со стороны власти не ограничивается открытыми протестами. Важную роль играют скрытые и рутинные практики обхода правил, которые становятся возможными в условиях ограниченного контроля. Наличие таких «свободных пространств» (зон, где власть не способна полностью регулировать повседневность), создает условия для уклонения и неформальной адаптации (Evans, Boyte 1986; Давыдов 2019).

Для анализа коллективных форм реакции важны также работы, посвященные самоорганизации работников в условиях прекарной занятости. В отличие от классических индустриальных конфликтов, где ключевую роль играют профсоюзы, в подобных контекстах коллективное действие формируется на основе повседневных взаимодействий и неформальных сетей (Atzeni 2016). В случае дальнобойщиков такие сети поддерживаются регулярными коммуникациями в дороге и практиками взаимопомощи (Сталинов 2024, 2025), что создает основу для координации действий без институциализированных посредников. Именно такие рутинные формы взаимодействия формируют минимальную инфраструктуру солидарности, которая при определенных условиях может переходить в более открытые формы коллективного действия, включая протесты и забастовки (Atzeni 2010).

Таким образом, реакции на введение «Платона» можно рассматривать как результат взаимодействия трех факторов: институциальных изменений, задаваемых государством; различий в ресурсах и положении перевозчиков; а также наличия или отсутствия возможностей для повседневного

обхода правил. Эта рамка позволяет анализировать не только протесты, но и менее заметные формы адаптации и сопротивления, распределенные между различными группами участников рынка.

Международный опыт внедрения систем взимания платы за проезд

Российская система «Платон» относится к числу широко распространенных в мире решений по взиманию платы за проезд грузового транспорта. Первая электронная система взимания платы (ETS) *'Toll collect'* внедрена в Германии в 2005 г. (Зазуля 2017). В немецкой налоговой системе транспортный налог и акцизы на топливо (как и в России) служили основными источником финансирования дорожной отрасли, поэтому транзитные перевозчики пользовались дорогами почти безвозмездно. Внедрение нового сбора сопровождалось снижением транспортного налога для резидентов, что в целом положительно воспринималось перевозчиками (Wieland 2005). Уже в первый год Германия собрала 2,87 млрд евро, из которых 35 % внесли иностранные перевозчики (Broaddus, Gertz 2008), при этом 16–20 % доходов оставалось оператору на эксплуатационные расходы (Wieland 2005).

Исследования показывают, что грузоперевозчики более расположены к оплате дорожной инфраструктуры, особенно если система прозрачна и связана с фактическим пробегом (Adurthi et al. 2022; Bari et al. 2023). Одновременно фиксируются типичные стратегии адаптации и сопротивления. С одной стороны, перевозчики стремятся минимизировать издержки за счет изменения маршрутов и выбирают альтернативные бесплатные дороги (Wang et al. 2023), что может приводить к увеличению логистического плеча и снижению эффективности транспортно-логистической системы (Швалов 2016). С другой стороны, при ограничении таких возможностей, например, в Германии, где альтернативные бесплатные маршруты для грузового транспорта были быстро закрыты (Broaddus, Gertz 2008; McKinnon 2006), перевозчики встраиваются в новую систему и начинают учитывать дополнительные издержки в своей деятельности.

Помимо этого, внедрение ETS может приводить к сокращению порожних пробегов и более рациональному использованию транспорта (Wieland 2005). Многие перевозчики предпочитают платные дороги ради экономии времени и предсказуемости логистики, в том числе в периоды высокой загрузки (Broaddus, Gertz 2008; Soro, Wang 2012). В этих условиях дополнительные издержки, как правило, частично перекладываются на заказчиков, что подтверждается эмпирическими исследованиями в разных странах (Vonk, van de Riet 2007; Wang et al. 2023). Однако реализация такой стратегии зависит от рыночной позиции перевозчика и его способности диктовать условия контрагентам (Zhang et al. 2019).

Хронология внедрения системы «Платон» в России

«Платон» представляет собой электронную систему взимания платы за проезд грузовых автомобилей по федеральным трассам, основанную на фиксации маршрута с помощью бортовых устройств и передаче данных через инфраструктуру контроля (рамки, центры обработки данных). Подобные системы считаются одной из наиболее эффективных форм организации сбора платежей за использование дорожной инфраструктуры (Milenković et al. 2018).

Введение «Платона» связано с перераспределением финансовой нагрузки на содержание дорог. Официально оно обосновывалось необходимостью более справедливого распределения издержек между пользователями дорожной сети: «Проезд одного грузового автомобиля (свыше 12 тонн) = 50000 легковых машин»[1]. Акцизы на топливо и транспортный налог зачислялись преимущественно в региональный бюджет (88 и 100% соответственно), что создавало дефицит ресурсов для финансирования федеральных дорог. Институциальная подготовка к внедрению системы началась за несколько лет до ее запуска. Внесены изменения в Бюджетный кодекс РФ и отраслевое законодательство (ФЗ № 257), закрепляющие взимание платы «в счет возмещения вреда» от грузовых автомобилей массой свыше 12 тонн. Постановление Правительства РФ от 14 июня 2013 г. № 504 определило параметры системы, включая функции оператора, ответственного за регистрацию перевозчиков, выдачу оборудования и сбор платежей. В 2014 г. в соответствии с Распоряжением Правительства РФ № 1662-р заключено концессионное соглашение с ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы», созданным под реализацию проекта.

Запуск системы состоялся 15 ноября 2015 г., и сопровождался масштабной реакцией со стороны перевозчиков (Drive2.ru 2015). Уже за несколько дней до введения «Платона» начались протестные акции, охватившие десятки регионов России. В конце ноября Межрегиональный профессиональный союз водителей профессионалов под руководством председателя А. В. Котова выступил с ультимативным обращением к Президенту РФ В. В. Путину, требуя отмены системы и угрожая организованным выездом грузового транспорта в Москву (RBC.ru 2015a). Часть перевозчиков реализовала эту угрозу, организовав протест на парковке ТЦ «Мега Химки». Протест быстро приобрел политическое измерение: его поддерживали парламентские партии (КПРФ, ЛДПР) и внесистемная оппозиция, что сопровождалось снижением рейтингов правящей партии (Гавра, Быков 2016). В ответ на рост социальной напряженности государство пошло на частичные уступки, введя льготный тариф (1,53 руб. за километр)[2] и налоговые компенсации для владельцев транспортных средств.

---

[1] Сайт ФДА. URL: https://rosavtodor.gov.ru/truck/platon/prichiny-vozniknoveniya-proekta

[2] Ставка до сих пор находится ниже изначального уровня.

Таблица 1

Расчет поступлений от системы Платон

Даты действия тарифа	*15.11.15–14.04.16*	*15.04.16–14.04.17*	*15.04.17–02.07.19*	*03.07.19–31.01.20*	*01.02.20–31.01.21*	*01.02.21–31.10.21*	*Итого на 31.10.21*
Фактический размер тарифа (руб./км)	1,53	1,53	1,9	2,04	2,2	2,34	
Тариф, который был запланирован (руб./км)	1,53	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	
Собрано средств за период (млрд руб.)	6,197	17,223	42,836	28,744	32	36,8	163,8
Планировали собрать (млрд руб.)	6,197	40,523	81,136	50,744	52,4	56,6	287,6
Недополученные поступления (млрд руб.)	0	23,3	38,3	22	20,4	19,8	123,8

Составлено автором на основе данных с сайта системы Платон. URL: https://platon.ru/ru/

При этом протестное движение не было однородным. После отказа Котова от координации дальнейших действий часть участников прекратила протест (Ati.su 2020), тогда как другие продолжили акции, рассчитывая вызвать логистический коллапс и усилить давление на государство. В последующие годы возникли новые формы самоорганизации (RBC.ru 2015b; SELINDOC 2019), включая НКО «Объединение перевозчиков России» (ОПР), координировавшую протестную активность в регионах. Государственная реакция включала дальнейшее смягчение санкций: по инициативе Президента РФ штрафы за неуплату налога были снижены в 90 раз (RBC.ru 2015c). Однако даже после этих уступок протесты продолжались, подпитываясь представлениями о несправедливости новой системы и критикой ее институциального устройства. Публичные высказывания политических акторов отражали высокую степень конфликтности вокруг реформы (Гавра, Быков 2016).

Протестная активность сохранялась до 2020 г., однако со временем ее масштаб сократился: к этому моменту ядро активных участников насчитывало лишь нескольких десятков человек, при более широкой, но пассивной поддержке в профессиональных сообществах. Несмотря на снижение интенсивности протестов, последствия конфликта отразились на параметрах функционирования системы. Первоначально была запланирована ставка 3,6 руб./км, однако в процессе протестных акций ее уменьшили до 1,53 руб./км, к 2021 г. она достигла только 2,34 руб./км[1].

[1] В 2026 г. ставка Платона 5,19 руб./км.

Вынужденное снижение налоговой ставки привело к значительным недополученным доходам бюджета. По авторским расчетам, при сохранении базового тарифа государство могло бы собрать к 2021 г. 288 млрд руб. против фактических 164 млрд (см. табл. 1).

Методы

Эмпирический материал собран в ходе десяти экспедиций в рамках проекта «Жизнь в пути: дальнобойщики», поддержанного фондом «Хамовники». Общая продолжительность полевой работы составила более трех месяцев.

В исследовании использовались методы включенного наблюдения и глубинных полуструктурированных интервью. В одной из экспедиций автор присутствовал на акции протеста перевозчиков, которая продолжалась два дня в одном из региональных центров. В ходе наблюдений фиксировались обсуждения системы «Платон», собрания перевозчиков, попытки создать профсоюз, а также различные неформальные практики взаимодействия.

Интервью с перевозчиками и водителями проводились как в местах проживания и работы (офисы, стоянки), так и во время совместных поездок. В ряде экспедиций использовался автостоп. Это позволяло наблюдать повседневную работу водителей и одновременно проводить интервью, которые нередко переходили в неформальные беседы. Дополнительно три интервью проведены под руководством автора в рамках курсового проекта (Никонорова А.). Всего в 2020–2022 гг. собрано 80 интервью (см. табл. 1 электронного приложения). В выборку вошли индивидуальные перевозчики, в том числе работающие на собственной машине (34 информанта), перевозчики, нанимающие водителей (пять информантов), наемные водители, работающие у индивидуальных предпринимателей и в крупных транспортных компаниях (37 информантов), а также водители предприятий с собственным автопарком (три информанта) и один владелец такого предприятия. Информантов искали в основном на автомобильных стоянках и АЗС. Лишь в редких случаях удавалось договориться о совместной поездке через общих знакомых. Иногда уже в ходе поездки информант помогал пересесть в машину другого водителя.

Выбор качественного дизайна исследования связан со спецификой самого кейса. Большинство исследований систем взимания платы за проезд опирается на количественные данные. Однако в случае «Платона» важную роль играют неформальные практики, прежде всего уклонение от уплаты сборов. Такие практики слабо отражены в формализованных источниках, поэтому их сложно анализировать вне этнографического подхода.

Интервью и полевые дневники анализировались с помощью первичного тематического кодирования. На основе кодирования построена типология участников рынка грузоперевозок и их стратегий. Типы и устойчивые практики выделялись индуктивно, на основе собранного эмпирического материала.

Ограничения исследования связаны как с составом выборки, так и с временной дистанцией между внедрением системы и сбором данных. В выборке представлены лишь два перевозчика, работающих по основной системе налогообложения (ОСНО), поэтому сведения об их стратегиях адаптации дополнительно реконструировались на основе интервью с наемными водителями крупных транспортных компаний и анализа онлайн-ресурсов. Кроме того, интервью носят ретроспективный характер: к началу полевой работы в 2020 г. «Платон» функционировал около пяти лет, что могло влиять на интерпретацию информантами событий периода ее внедрения.

Стратегии адаптации грузоперевозчиков к системе «Платон»

Несмотря на единый характер введенного регулирования, грузоперевозчики реагировали на систему «Платон» по-разному. Одни группы адаптировались к новым условиям, другие участвовали в протестах, третьи вырабатывали практики обхода системы. Эти различия связаны с экономическими стратегиями перевозчиков и их положением в отрасли. К моменту внедрения системы на рынке грузоперевозок уже сложилась неоднородная структура участников, различающихся по масштабу деятельности, форме организации и способам ведения бизнеса (рис. 1).

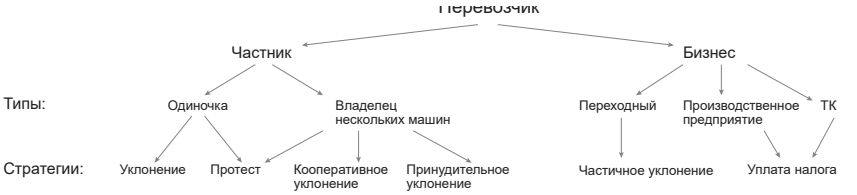

Рис. 1. Типология перевозчиков и их экономических стратегий

Крупные транспортные компании, работающие по основной системе налогообложения (ОСНО), функционируют в полностью формализованном поле и ориентированы на масштабирование бизнеса. Их модель основана на расширении автопарка, который в крупных транспортно-экспедиционных компаниях может насчитывать более тысячи машин. За счет работы «в белую» такие компании получают доступ к инструментам оптимизации издержек, прежде всего к вычету НДС при закупке техники, комплектующих и топлива, что формирует их конкурентное преимущество. Ключевой элемент их экономической модели — высокая капиталоемкость: автомобили, как правило, приобретаются в лизинг, и лизинговые платежи составляют значительную долю издержек (более трети на одну машину). В этих условиях критически важным становится обеспечение постоянной загрузки

транспорта: компании стремятся минимизировать простой и порожний пробег, максимизируя общий объем перевозок.

Такая модель делает компании одновременно зависимыми от стабильности институциальной среды и встроенными в систему государственного регулирования. Участие в крупных тендерах и постоянное взаимодействие с налоговыми органами (ФНС) ограничивают возможности для неформальных практик и уклонения от новых требований. В результате введение «Платона» становится не столько поводом для сопротивления, сколько дополнительным элементом издержек, который необходимо учитывать в бизнес-модели и по возможности перекладывать на заказчиков.

«Частники», как их называют в отрасли, представляют наиболее многочисленную и наименее формализованную группу перевозчиков: они могут быть оформлены как индивидуальные предприниматели (ИП) или работать без официальной регистрации (69% зарегистрированных грузоперевозчиков[1]). Формальные процедуры в их деятельности часто опосредованы через «диспетчеров», оформляющих документы за процент от сделки, поэтому даже при наличии ИП их участие в институциализированной системе остается ограниченным.

В отличие от крупных компаний, чьи конкурентные преимущества основаны на масштабе и формальных механизмах оптимизации издержек, «частники» выстраивают свою экономическую модель за счет неформальных практик экономии. Одним из ключевых элементов такой модели среди наших информантов является доступ к альтернативным источникам топлива: наемные водители, оплачивающие топливо корпоративными картами, перепродают его по заниженной цене через неформальные каналы коммуникации (например, автомобильные рации). Цена топлива на черном рынке стабильно ниже рыночной примерно на 10 руб. за литр, и отказ от таких практик воспринимается как угроза экономической устойчивости: «*Если придется все топливо покупать по ценам на АЗС, то это будет вообще удар по всей экономии!*»

Такая структура издержек делает «частников» особенно чувствительными к любым дополнительным платежам. Введение «Платона» воспринимается ими как увеличение нагрузки, которое невозможно компенсировать за счет масштабирования или перераспределения затрат. В этих условиях формируется стратегия уклонения от выполнения новых требований. По данным интервью, из десятков опрошенных «частников» только один регулярно вносил платежи.

Одной из наиболее распространенных практик такого уклонения является использование технических средств, позволяющих обходить

---

[1] Сайт системы Платон. URL: https://platon.ru/ru/без-рубрики/18–05–2021/12656/ (дата обращения: 20 ноября 2020).

контроль системы. На машинах ставят устройства, которые мешают датчику считывать маршрут машины.

Если «частник» использует наемный труд, стратегия уклонения распространяется и на водителей. В ряде случаев они включаются в эти практики, получая часть экономии (например, при перепродаже топлива), однако их собственная позиция остается двойственной. С одной стороны, они могут демонстрировать солидарность с работодателем, с другой — не заинтересованы в участии в протестах, поскольку не являются прямыми плательщиками и ориентированы прежде всего на уровень заработной платы. Некоторые наемные водители, напротив, оценивают «Платон» позитивно, связывая его с улучшением дорожной инфраструктуры и условий труда.

Неформальный характер контроля со стороны государства дополнительно расширяет возможности для уклонения. Отсутствие систематических проверок и слабая вовлеченность правоохранительных органов в контроль за соблюдением требований системы создают условия, при которых ее использование становится фактически опциональным:

> Инт: Ну у Вас не возникает проблем из-за отсутствия вот этого вот прибора?
>
> Инф: Платона?
>
> Инт: Ну да.
>
> Инф: Пока нет.
>
> Инт: То есть на постах они его вообще не спрашивают?
>
> Инф: А кто у меня будет спрашивать?
>
> Инт: Ну гаишник просто.
>
> Инф: А у гаишников в ихние обязанности это не входит, ему вообще пох*ру, есть у тебя «Платон» или нету (Водитель-частник на своей машине).

Дополнительным фактором является структура активов «частников»: они часто используют автомобили с уже выплаченными кредитами, а их основные издержки ограничиваются топливом, ремонтом и обслуживанием. В этих условиях даже относительно небольшой дополнительный платеж за проезд становится значимой нагрузкой, усиливая стимулы к его обходу.

Таким образом, сочетание низкой степени формализации, ограниченного доступа к ресурсам и наличия «свободных пространств» для уклонения приводит к формированию устойчивой стратегии обхода системы «Платон», которая становится для «частников» более рациональной, чем адаптация к новым правилам.

Производственные предприятия занимают особое положение в структуре рынка грузоперевозок. В отличие от транспортных компаний и «частников», для них перевозка не является самостоятельным источником

дохода, а выступает как вспомогательная функция обеспечения основного производства. Это определяет их стратегию поведения: они ориентированы на стабильность логистических процессов и, как правило, соблюдают установленные правила, включая обязательные платежи. Введение системы «Платон» для них становится частью издержек, связанных с обеспечением производственного цикла, а не объектом сопротивления.

Таким образом, реакции на внедрение системы «Платон» оказываются структурно дифференцированными. Пока транспортные компании и производственные предприятия адаптировались к новым условиям и включали дополнительные издержки в свою экономическую модель, забастовки и митинги против системы устраивали «частники». Именно эта группа стала ядром протестного движения, оформившись в том числе в институциализированные формы, такие как НКО «Объединения перевозчиков России», и продолжала протестную активность вплоть до 2021–2022 гг.

Возможность коллективного действия в данном случае связана с существованием устойчивых неформальных сетей взаимодействия. Несмотря на экономическую автономность перевозчиков, в профессиональной среде дальнобойщиков сформировалось сообщество, основанное на повседневных коммуникациях в дороге (Сталинов 2024). Эти связи создают инфраструктуру солидарности и позволяют координировать действия вне формальных институтов. Одной из ключевых ценностей этого сообщества является автономия, значимая не только для дальнобойщиков, но и для работников в целом (Ryan, Deci 2000; Mangai et al. 2025). Введение системы «Платон» затронуло именно эту сторону профессиональной жизни. Фиксация маршрутов и передвижений с помощью цифровых технологий изменила характер взаимодействия между перевозчиками и государством, усилив контроль за их деятельностью. В терминах теории структурации это означает изменение правил, регулирующих повседневные практики (Giddens 1986). Рефлексия этих изменений стала одним из факторов коллективного сопротивления. Однако коллективные протесты в долгосрочной перспективе не позволили сохранить прежний уровень автономии. Более устойчивой и эффективной стратегией для части дальнобойщиков оказалось уклонение от уплаты сборов. Такие практики возможны благодаря пространственной организации их труда: значительная часть работы проходит вне населенных пунктов, на междугородних дорогах, которые могут рассматриваться как «свободные пространства» — зоны ограниченного контроля со стороны государства (Evans, Boyte 1986). Именно сочетание усилившегося цифрового контроля и сохраняющихся пространств ограниченного надзора создало условия для перехода от открытого протеста к повседневным практикам обхода системы.

В ходе протестов артикулировались основные причины недовольства, связанные как с экономическими, так и с институциальными аспектами реформы:

1. «тройное налогообложение» (в дополнение к топливным акцизам и транспортному налогу);
2. передача функции сбора платежей частной компании, аффилированной с одним из российских миллиардеров (Vseon.com2017);
3. восприятие системы как инструмента контроля за перемещениями водителей (Гавра, Быков 2016).

Однако протестное движение оказалось ограниченным по своему охвату. В нем участвовала преимущественно часть владельцев собственных автомобилей, тогда как значительная доля наемных водителей, несмотря на наличие профессиональной солидарности, не была вовлечена в коллективные действия. Это связано с различием их позиций в системе: наемные водители не являются непосредственными плательщиками, зависят от работодателей и ориентированы прежде всего на уровень заработной платы. Участие в протесте для них означало бы риск потери дохода без прямой компенсации. Кроме того, при попытках институциализации движения интересы наемных работников (в частности, повышение заработной платы) не были включены в повестку, что усилило разрыв между группами.

Отсутствие устойчивых коалиций усиливалось и структурными различиями между участниками рынка. Владельцы небольших автопарков и индивидуальные перевозчики занимают промежуточное положение, совмещая функции собственников и работников. Такая двойственная идентичность затрудняет формирование коллективных стратегий: будучи экономически ближе к предпринимателям, они прибегают к формам протеста, характерным для наемных работников. В то же время транспортные компании, встроенные в институциальные механизмы взаимодействия с государством (тендеры, бизнес-ассоциации), не заинтересованы в участии в подобных формах давления.

В результате протест не стал доминирующей стратегией. После неудачи в достижении ключевой цели, ликвидации системы «Платон», значительная часть перевозчиков перешла к менее заметным формам сопротивления. Это проявилось в повседневном игнорировании и обходе требований, включая использование технических средств для контроля работы бортовых устройств. Наличие «свободных пространств», в которых контроль государства остается ограниченным, делает такие практики устойчивыми и в ряде случаев более рациональными, чем открытое коллективное действие.

Заключение

Исследование показало, что реакции перевозчиков на внедрение системы «Платон» носят структурно дифференцированный характер и определяются их положением в отрасли, доступом к ресурсам и степенью зависимости от государства. Транспортные компании, встроенные в формальные институты и ограниченные в возможностях неформальных

практик, включили новые издержки в свою экономическую модель и частично переложили их на заказчиков. «Частники» (физлица и ИП), напротив, оказались в ситуации, когда дополнительные платежи не могли быть компенсированы ни за счет масштаба, ни за счет рыночной власти, что привело к формированию стратегий протеста и уклонения. При этом протест не стал устойчивой и доминирующей формой реакции. Он привел к частичным уступкам со стороны государства, однако не обеспечил достижения ключевых требований участников. В дальнейшем значительная часть перевозчиков перешла к пассивным формам сопротивления, связанным с обходом системы. Эти практики оказались более устойчивыми, поскольку опирались на наличие «свободных пространств» и ограниченность контроля, что позволило фактически минимизировать издержки без открытого конфликта с государством. Российский кейс в этом смысле демонстрирует отклонение от типичных сценариев, зафиксированных в международных исследованиях. Если в других странах одной из основных стратегий становится перераспределение маршрутов и использование альтернативных дорог, то в данном случае уклонение реализуется внутри самой системы за счет технологических и организационных практик ее обхода.

Вместе с тем протестное давление оказало влияние на параметры функционирования системы. Снижение тарифов привело к значительным недополученным доходам бюджета: к 2021 г. фактические сборы составили 164 млрд руб. против потенциальных 288 млрд. Это позволяет рассматривать протест не как неудавшуюся стратегию, а как фактор, повлиявший на перераспределение издержек между государством и участниками рынка.

Полученные результаты имеют более широкое значение для анализа внедрения аналогичных систем регулирования. Они показывают, что формальное введение новых правил не гарантирует их фактического соблюдения, а характер реакций определяется структурой отрасли и наличием возможностей для неформальной адаптации. В этих условиях эффективность подобных систем зависит не только от технической реализации, но и от учета неоднородности участников и их стратегий поведения.

С этой точки зрения меры по внедрению систем взимания платы могут быть более эффективными при дифференцированном подходе к различным группам перевозчиков. В частности, ограничение обязательных платежей для наиболее формализованных сегментов рынка, использование временных компенсаторных механизмов (налоговые вычеты) и более нейтральное обоснование вводимых сборов способны снизить уровень сопротивления.

В российском случае конфликт с дальнобойщиками, вероятно, мог развиваться менее остро при иной конфигурации регулирования. Освобождение ИП, работающих по упрощенной системе налогообложения, от обязательств по уплате сбора «Платон», при сохранении базовой ставки (3,6 р/км) для перевозчиков, работающих по ОСНО, могло бы снизить

протестную активность среди «частников» и одновременно сохранить более высокий уровень собираемости за счет транспортных компаний, выступающих основными плательщиками.

Важную роль играет и информирование участников о распределении выгод, связанных с улучшением инфраструктуры, включая снижение издержек на топливо, износ транспорта и риски аварий.

Таким образом, анализ показывает, что реакции на внедрение системы «Платон» формируются не только как ответ на рост издержек, но и как результат взаимодействия институциальных изменений, структуры рынка и повседневных практик участников. Именно это взаимодействие определяет границы как открытого протеста, так и скрытых форм сопротивления, которые в долгосрочной перспективе оказываются более значимыми для функционирования системы.

Выражение признательности

Автор выражает благодарность фонду «Хамовники», а также Чолпон Бейшеналиевой и А. И. Клячину за материальную и информационную поддержку проекта «Жизнь в пути: дальнобойщики», в рамках которого собран эмпирический материал для настоящего исследования. Особую признательность автор выражает Ю. М. Плюснину за организационную помощь в одной из экспедиций и ценные рекомендации при подготовке статьи, а также А. А. Позаненко — за участие в сборе эмпирического материала и научное руководство магистерской диссертацией, посвященной данной теме. Автор также благодарит участников проектной группы факультета социальных наук НИУ ВШЭ «Подготовка чиновников по особым поручениям» за обсуждение эмпирических материалов и теоретической рамки, которое способствовало развитию настоящего исследования.

Материалы для анализа

Ati.su (2020) *«Бастуют сытые, голодные — выживают».* Доступно по ссылке: https://clck.ru/3TFQor (дата обращения: 20 ноября 2020).

Drive2.ru (2015) *Хроника Всероссийской забастовки. 16 ноября 2015 г. Протест разрастается*! Доступно по ссылке: https://www.drive2.ru/c/2505911/ (дата обращения: 15 марта 2025).

RBC.ru (2015a) *В YouTube выложили обращение дальнобойщиков к Путину.* Доступно по ссылке: https://www.rbc.ru/rbcfreenews/565b579e9a79474844d2289a (дата обращения: 15 марта 2025).

RBC.ru (2015b) *У протестного лагеря дальнобойщиков в Химках появился лидер.* Доступно по ссылке: https://clck.ru/3TFQw3 (дата обращения: 15 марта 2025).

RBC.ru (2015c) *Путин снизил штрафы для дальнобойщиков в 90 раз.* Доступно по ссылке: https://clck.ru/3TFR5Q (дата обращения: 15 марта 2025).

SELINDOC (2019) *Хроники неслучившейся революции*. Доступно по ссылке: https://www.youtube.com/watch?v=bN5lwlt0fL0 (дата обращения: 20 ноября 2020).

Vseon.com (2017) *Система «Платон»: два года пути*. Доступно по ссылке: https://clck.ru/3TFRNP (дата обращения: 20 ноября 2020).

Зазуля Ю. (2017) «Платон» мне друг, но истина дороже. Куда уходят взносы?. *Forbes Contributor*. Доступно по ссылке: https://clck.ru/3TFP8W (дата обращения: 15 марта 2025).

Постановление Правительства РФ (2013) *О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн* (вместе с «Правилами взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн»), № 504от 14.06.2013 (ред. от 27.11.2025).

Распоряжение Правительства РФ (2014) *О концессионном соглашении в отношении объектов, предназначенных для взимания платы, используемых в целях обеспечения функционирования системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн*, № 1662-р от 29.08.2014.

Федеральный закон (2007) *Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации*, № 257-ФЗ от 08.11.2007.

Список источников

Гавра Д. П., Быкова Е. В. (2016) *Стратегии кризисной коммуникации российских политических акторов: протесты водителей-дальнобойщиков (ноябрь-декабрь 2015 г.). Global Science. Development and Novelty*, https://doi.org/10.18411/gdsn-25–12–2016–2.

Давыдов В. Н. (2019) Неформальное природопользование на Северном Байкале: добыча биоресурсов в свободных пространствах. *Этнографическое обозрение,* (4): 76–88.

Сталинов Г. А. (2024) Самоорганизация атомизированных мобильных работников: практики воспроизводства трудовой солидарности среди дальнобойщиков. *Мир России. Социология. Этнология*, 33 (2): 56–76.

Сталинов Г. А. (2025). Значение пространства и власти в воспроизводстве солидарности среди дальнобойщиков, курьеров и таксистов. *Экономическая социология*, 26 (1): 113–142.

Швалов П. Г. (2016) Проблемные факторы развития логистики скоростных перевозок в макро-и мезологистических системах. С*оциально-экономический и гуманитарный журнал Красноярского ГАУ*, (4): 133–142.

Broaddus A., Gertz C. (2008) Tolling Heavy Goods Vehicles: Overview of European Practice and Lessons from German Experience. *Transportation Research Record*, 2066 (1): 106–113.

Adurthi N. M., Bari C. S., Navandar Y. V., Dhamaniya A. (2022) A Study on User Acceptable Road Pricing Policy for Toll Roads: A Case of Eethakota India. *Transportation Research Procedia,* (62): 656–663.

Atzeni M. (2010) *Workplace Conflict: Mobilization and Solidarity in Argentina*. Springer.

Atzeni M. (2016) Beyond Trade Unions' Strategy? The Social Construction of Precarious Workers Organizing in the City of Buenos Aires. *Labor History*, 57 (2): 193–214.

Bari C., Dhamaniya A., Chandra S. (2023) Drivers' Willingness to Shift towards Electronic Toll Collection System in India. *Case Studies on Transport Policy*, (13): 101046.

Evans S. M., Boyte H. C. (1986) Free Spaces: The Sources of Democratic Change in America. N.Y.: Harper & Row.

Giddens A. (1986) *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration.* University of California Press.

Mangai S. A., Saravanan P., Venkatesan D., Prasanth B. (2025) Integrating Compensation Management and Job Autonomy to Improve Retention in the Gig and Delivery Sector. *Lex Localis*, 23 (11): 1038–1047.

McKinnon A.C. (2006) A Review of European Truck Tolling Schemes and Assessment of their Possible Impact on Logistics Systems. *International Journal of Logistics Research and Applications*, (9): 191–205.

Milenković M., Glavić D., Mladenović M. N. (2018) Decision-support Framework for Selecting the optimal Road 'Toll Collect' Ion System. *Journal of Advanced transportation*, https://doi.org/10.1155/2018/4949565.

Ryan R. M., Deci E. L. (2000) Self-Determination Theory and the Facilitation of Intrinsic Motivation, Social Development, and Well-Being. *American Psychologist,* 55 (1): 68–78.

Soro W., Wang X. C. (2012) Effects of Road Pricing on Freight Carrier Behaviors Analyzed with Experimental Economics. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2288 (1): 66–73.

Vonk D. M., van de Riet O. A. (2007) The Impact of Road Pricing on Shippers and Freight Carriers: The Distribution of Costs and Benefits. In: *Proceedings of the European Transport Conference (Etc) 2007 Held 17–19 October 2007, Leiden, The Netherlands*.

Wang X. C., Kim W., Zhang D. (2023) What to Do in Response to Toll Increases: A Behavioral Analysis of Freight Carriers in New York State. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, (173): 103725.

Wieland B. (2005) The German HGV-Toll. *European Transport/Trasporti Europei*, 11 (31): 118–128.

Zhang D., Wang X., Holguín-Veras J. et al. (2019) Investigation of Carriers' Ability to Transfer Toll Increases: An Empirical Analysis of Freight Agents' Relative Market Power. *Transportation,* (46): 2291–2308.

Georgii Stalinov

HOW FREIGHT CARRIERS REACTED TO THE INTRODUCTION OF THE PLATO SYSTEM

This article examines the responses of different groups of freight carriers to the introduction of the 'Platon' road toll system in Russia. The study aims to explain why market participants adopted divergent behavioral strategies, ranging from compliance and adaptation to protest and evasion, despite a uniform regulatory framework. Drawing on structuration theory and the concept of everyday resistance, the theoretical framework interprets the introduction of the system as a state intervention into established routine practices and analyses the responses of actors in relation to their position in the industry, access to resources and capacity to circumvent control. The study is based on 80 in-depth interviews with carriers and drivers, as well as materials collected through participant observation during fieldwork. This design enables both formal and informal adaptation practices to be captured. The analysis identifies three key types of market participant: large transport companies, independent carriers ('owner-operators'), and industrial enterprises. It demonstrates how differences in their economic models and institutional embeddedness shape their strategic responses. Findings show that large companies and industrial enterprises tend to adapt by incorporating additional costs into their business models, whereas independent carriers develop evasion strategies that rely on informal practices and the limited enforcement capacity of the state. Although protests initially reached a considerable scale, they did not become a dominant or sustainable form of response, resulting only in partial concessions. Over time, many actors shifted towards everyday forms of resistance, which proved more durable. The study shows that the effectiveness of such regulatory systems depends on more than just their technical design; institutional arrangements, market structure and enforcement capacity are also important factors. The Russian case shows that, where 'free spaces' and informal adaptation practices persist, formal regulation can result in partial compliance and the transformation of actors' behavior rather than its full alignment with policy goals.

Keywords: freight carriers, Platon system, adaptation strategies, everyday resistance, state regulation

Citation: Stalinov G. (2026) Reaktsii gruzoperevozchikov na vnedrenie sistemy Platon [How Freight Carriers Reacted to the Introduction of the Plato System]. *Zhurnal issledovanii sotsial'noi politiki* [The Journal of Social Policy Studies], 24 (2): 279–296.

DOI: 10.17323/727-0634-2026-24-2-279-296

References

Adurthi N. M., Bari C. S., Navandar Y. V., Dhamaniya A. (2022) A Study on User Acceptable Road Pricing Policy for Toll Roads: A Case of Eethakota India. *Transportation Research Procedia,* (62): 656–663.

Georgii Stalinov — student of Doctoral School of Sociology, Faculty of Social Sciences, School of Politics and Governance, Lecturer; Laboratory of Local Administration, HSE University, Moscow, Russian Federation. ORCID:0000–0001–7806–3413 Email: gstalinov@hse.ru

Atzeni M. (2010) *Workplace Conflict: Mobilization and Solidarity in Argentina*. Springer.

Atzeni M. (2016) Beyond Trade Unions' Strategy? The Social Construction of Precarious Workers Organizing in the City of Buenos Aires. *Labor History*, 57 (2): 193–214.

Bari C., Dhamaniya A., Chandra S. (2023) Drivers' Willingness to Shift towards Electronic Toll Collection System in India. *Case Studies on Transport Policy*, (13): 101046.

Broaddus A., Gertz C. (2008) Tolling heavy Goods Vehicles: Overview of European Practice and Lessons from German Experience. *Transportation Research Record*, 2066 (1): 106–113.

Davydov V. N. (2019) Neformal'noe prirodopol'zovanie na Severnom Baykale: dobycha bioresursov v svobodnykh prostranstvakh [Informal Nature Use on Northern Baikal: Extraction of Biological Resources in Free Spaces]. *Etnograficheskoe obozrenie*, (4): 76–88.

Evans S. M., Boyte H. C. (1986) *Free Spaces: The Sources of Democratic Change in America*. N.Y.: Harper & Row.

Gavra D. P., Bykova E. V. (2016) Strategii krizisnoj kommunikatsii rossijskikh politicheskikh aktorov: protesty voditelej-dalnobojshchikov (nojabr'-dekabr' 2015 g.) [Crisis Communication Strategies of Russian Political Actors: Protests of Truck Drivers (November-December 2015)]. *Global Science. Development and Novelty*, https://doi.org/10.18411/gdsn-25–12–2016–2.

Giddens A. (1986) *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration.* University of California Press.

Mangai S. A., Saravanan P., Venkatesan D., Prasanth B. (2025) Integrating Compensation Management and Job Autonomy to Improve Retention in the Gig and Delivery Sector. *Lex Localis*, 23 (11): 1038–1047.

McKinnon A.C. (2006) A Review of European Truck Tolling Schemes and Assessment of their Possible Impact on Logistics Systems. *International Journal of Logistics Research and Applications*, (9): 191–205.

Milenković M., Glavić D., Mladenović M. N. (2018) Decision-support Framework for Selecting the optimal Road 'Toll Collect' Ion System. *Journal of Advanced transportation*, https://doi.org/10.1155/2018/4949565.

Ryan R. M., Deci E. L. (2000) Self-Determination Theory and the Facilitation of Intrinsic Motivation, Social Development, and Well-Being. *American Psychologist,* 55 (1): 68–78.

Shvalov P. G. (2016) Problemnye faktory razvitiya logistiki skorostnykh perevozok v makro-i mezologisticheskikh sistemakh [Problematic Factors in the Development of High-Speed Logistics in Macro and Meso-Logistics Systems]. *Socio-Economic and Humanitarian Journal of Krasnoyarsk State Agrarian University*, (4): 133–142.

Soro W., Wang X. C. (2012) Effects of Road Pricing on Freight Carrier Behaviors Analyzed with Experimental Economics. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2288 (1): 66–73.

Stalinov G. A. (2024) Samoorganizatsiya atomizirovannykh mobil'nykh rabotnikov: praktiki vosproizvodstva trudovoy solidarnosti sredi dal'noboyshchikov [Practices of Reproducing Workplace Solidarity among Long-Haul Truckers]. *Mir Rossii. Sotsiologiya. Etnologiya* [Universe of Russia], 33 (2): 56–76.

Stalinov G. A. (2025) Znachenie prostranstva i vlasti v vosproizvodstve solidarnosti sredi dal'noboyshchikov, kur'erov i taksistov [The Role of Space and Power in the Reproduction of Solidarity among Truck Drivers, Couriers and Taxi Drivers]. *Journal of Economic Sociology*, 26 (1): 113–142.

Vonk D. M., van de Riet O. A. (2007) The Impact of Road Pricing on Shippers and Freight Carriers: The Distribution of Costs and Benefits. In: *Proceedings of the European Transport Conference (Etc) 2007 Held 17–19 October 2007, Leiden, The Netherlands*.

Wang X. C., Kim W., Zhang D. (2023) What to Do in Response to Toll Increases: A Behavioral Analysis of Freight Carriers in New York State. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, (173): 103725.

Wieland B. (2005) The German HGV-Toll. *European Transport/Trasporti Europei*, 11 (31): 118–128.

Zhang D., Wang X., Holguín-Veras J. et al. (2019) Investigation of Carriers' Ability to Transfer Toll Increases: An Empirical Analysis of Freight Agents' Relative Market Power. *Transportation,* (46)**:** 2291–2308.