

Импортозамещение versus российские дороги

После введения санкций много говорится о необходимости развития импортозамещения. Активизировались российские производители. Органы власти разрабатывают и внедряют различные программы поддержки предприятий, чья деятельность связана с импортозамещением.

При этом параллельно для решения сиюминутных проблем принимаются программы, эффект от реализации которых отрицательно скажется на импортозамещающих производствах. В качестве примера можно привести обсуждаемый проект приказа «О введении временных ограничений движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения в 2017 году», разработанный Федеральным Дорожным Агентством «Росавтодор». Данный документ предполагает введение на большинстве участков федеральных дорог ограничений осевой нагрузки: 6 тн – для одиночной оси, 5 тн – для двухосной тележки, 4 тн – для трехосной тележки. В таких условиях производители практически не смогут осуществлять перевозки грузовым транспортом. Под запрет попадут даже порожние грузовики грузоподъемностью от 10 тонн.

Что интересно, данные ограничения не относятся к международным перевозкам. Как в таких условиях мы можем говорить о поддержке российских импортозамещающих производств?

Безусловно, все мы хотим ездить по хорошим дорогам. Без наличия качественных дорожных артерий невозможно развитие экономики. Но принимая такие решения, управляющие органы считают только текущую выгоду, пытаются избежать дополнительных расходов на ремонт дорожного покрытия, которое и без воздействия грузовиков весной оставляет желать лучшего в большинстве регионов Российской Федерации.

Однако, если смотреть шире, то запрет на перевозки означает необходимость снижения объема производства, соответственно отправление рабочих в отпуска, более низкие зарплаты и налоговые поступления в бюджеты. Последние 3 года ограничения на движение грузового транспорта вводились только на муниципальных и региональных дорогах. Но даже в этих условиях весной 2016

года с ряда производств нашей компании не была отгружена продукция на сумму около 640 млн. рублей, в результате бюджет в этот период недополучил около 200 млн. рублей налоговых платежей. А ведь эти деньги могли быть прицельно направлены на улучшение качества дорожного покрытия.

Если будет принят проект приказа «Росавтодора», то российские производители на 1 – 1,5 месяца лишатся доступа к дорогам. При этом за счет отсутствия ограничений на международные перевозки, неминуемо возрастет объем импорта.

На самом деле решить эту проблему не так уж сложно. Предприниматели не настаивают на необходимости полного снятия ограничений. Целесообразно просто изменить условия. Если в качестве минимального порога значений осевой нагрузки рассматривать 7 тн/ось – для одиночной оси; 6 тн/ось – для сдвоенных осей; 5 тн/ось – для строенных осей, то это позволит и снизить нагрузку грузового транспорта на дорожное покрытие, и избежать негативных последствий для перевозки промышленной продукции.

Но в целом уже давно пора определиться, что нам важнее – строить диверсифицированную, устойчивую, современную экономику или решать сиюминутные задачи.

Автор - член президиума Генерального совета Общественной организации «Деловая Россия»