

Сергей Колесников

Сезон убытков: можно ли решить проблему весеннего закрытия дорог

Сезонное закрытие дорог для большегрузов обходится производственным и логистическим компаниям в миллиарды рублей упущенной выгоды. Возможные решения этой проблемы включают изменение нормативов и повышенные тарифы в системе «Платон»

Многие наши соотечественники с нетерпением ждут весну. Но только не производственные и логистические компании. Для них весна означает очередное сезонное закрытие дорог, а это значит невозможность провоза грузов по многим трассам, остановку производств, значительные убытки.

О проблемах с сезонным закрытием дорог бизнес говорит уже много лет. Каждый год весной на месяц-полтора в подавляющем большинстве регионов закрываются дороги для проезда большегрузного транспорта. Это связано с тем, что, по оценкам экспертов, в период весеннего таяния снега снижается несущая способность дорог. Закрытие касается не всех трасс, а только региональных и муниципальных. Из крупных регионов только правительство Московской области пошло навстречу бизнесу и отменило закрытие на большинстве трасс.

В прошлом году были отменены ограничения на федеральных дорогах, за что бизнес благодарен Минтрансу. Но, к сожалению, далеко не каждое производство находится вблизи федеральной трассы, до них еще необходимо добраться по региональным и муниципальным дорогам, которые весной для большегрузов закрыты.

Затягивание сроков строительства

Проблемы возникают не только у производителей, но и у их клиентов. Например, «Технониколь» производит широкий спектр строительных материалов, которые применяются для самых разных объектов — жилых многоквартирных зданий, заводов, логистических комплексов, аэропортов, дорог, мостов, частных коттеджей. Похожая ситуация в стекольной отрасли, где некоторую продукцию невозможно разрезать и перевезти менее габаритным транспортом, и во многих других отраслях.

Отсутствие возможности доставить стройматериалы ведет к затягиванию сроков строительства объектов, дополнительным издержкам строителей. Высокая стоимость строительства жилья в России во много связана со слишком большими сроками возведения объектов, в отличие, например, от

США и Канады, где они значительно короче. При этом именно на весну в строительной отрасли приходится пик сезона. Наша статистика показывает сокращение продаж в апреле, которое связано в первую очередь с закрытием дорог.

Упущенная выгода

Региональные власти, обосновывая необходимость закрытия дорог, логично ссылаются на большие затраты на последующий ремонт. Но вот простая арифметика. Каждый год только наша компания из-за приостановки производства в ряде регионов не отгружает продукцию на сумму более 2 млрд руб., а это означает потерю для государственного консолидированного бюджета суммы около 200 млн руб. Эти деньги можно было целенаправленно направить на ремонт дорожного покрытия и приведение несущей способности дорог в соответствие с современными нормативами.

Сейчас многие региональные нормативные акты вводят ограничения осевой нагрузки: 5–6 т — для одиночной оси, 4–5 т — для двухосной тележки, 3–4 т — для трехосной, что практически останавливает возможность осуществлять перевозки грузовым транспортом. Под запрет попадают даже порожние грузовики грузоподъемностью от 10 т.

Что делать?

Но всегда можно найти какое-то компромиссное решение проблемы, что позволит и более бережно относиться к дорожному покрытию, и обеспечить производителям возможность вывозить груз с предприятий. Как вариант надо рассмотреть изменение пороговых показателей. Повышение нагрузки всего на одну тонну уже значительно облегчит жизнь производителей и перевозчиков, достаточно определить ограничения в размере 7 т/ось для одиночной оси; 6 т/ось — для сдвоенных и 5 т/ось — для строенных осей.

Как другой вариант производители готовы рассматривать возможность оплаты повышенных тарифов на перевозки. Этот вопрос стало намного проще решить с внедрением системы «Платон». Пусть себестоимость продукции будет выше, но это в любом случае менее негативный сценарий по сравнению с необходимостью остановки производства. Похожие практики есть и в других странах мира, и весенние проблемы с дорогами решаются к взаимной выгоде и бизнеса, и органов власти, и населения.

Дороги — это кровеносная система экономики страны. Закрытие этой системы означает ущерб очень многим отраслям, а в конечном счете — и жителям. Возможные решения этой проблемы есть, важно просто, чтобы региональные органы власти захотели их рассмотреть и обсудить.

