

УДК 625.712:625.4

Жильцов С.В.

Санкт-Петербургский государственный экономический университет

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ПЛАТНЫХ ДОРОГ В РАМКАХ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

S. Zhiltsov

Saint-Petersburg State University of Economics

SOME ASPECTS OF FORMING TAXED ROAD SYSTEM WITHIN LOGISTIC INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

Аннотация. В статье раскрываются основные аспекты формирования платных дорог, что позволит оптимизировать использование дорожно-транспортной инфраструктуры в Российской Федерации. Обоснована актуальность внедрения такого рода проектов развития рыночных отношений. Качество дорог влияет как на социальную, так и на экономическую эффективность – позволяет сократить затраты в цепях поставок за счет обеспечения доставки «точно в срок», оптимального планирования маршрутов движения, а также эффективной реализации сопряженных методов, моделей и алгоритмов логистики.

Ключевые слова: контроль, дорожная сеть, коммерческие элементы, цепи поставок, логистический оператор, транспортировка.

Abstract. This article describes some aspects of road taxing, which will allow to optimize the infrastructure in Russia. The relevance of the introduction of such a project is substantiated. The quality of roads influences both social and economic efficiency, allows to reduce expenses in chains of deliveries at the expense of ensuring «just in time» delivery, optimum planning of routes and effective realization of other methods, models and algorithms of logistics.

Key words: control, road system, commercial items, chains of deliveries, logistic operator, transportation.

Автомобильные дороги являются показателем благосостояния государства. Что касается России, то в нашей стране проектные характеристики автомобильных дорог в большинстве своем не соответствует современным условиям интенсивности дорожного движения, а тем более перспективным требованиям. Что касается потребителей, автомобильные дороги не позволяют полноценно обеспечить пользователей услуг (водителей и других участников движения), а во многих случаях не отвечают и функциональному назначению отдельных автомобильных дорог, если говорить о категориях данных дорог.

Дорожное хозяйство – это важнейший элемент логистической и социальной инфраструктуры России. Эффективность его функционирования, а также его устойчивое развитие определяют экономический подъем, обеспечивают

целостность и национальную безопасность страны, повышают уровень и условия жизни населения [1]. Соответственно, качество дорог влияет как на социальную, так и на экономическую эффективность – позволяет сократить затраты в цепях поставок за счет обеспечения доставки «точно в срок», оптимального планирования маршрутов движения, а также эффективной реализации других методов, моделей и алгоритмов логистики. Создание платных дорог качественным образом повлияет на решение задачи транспортировки товаров и услуг «точно в срок», поскольку на сегодняшний день реализация проектов платных автомобильных дорог осуществляется прежде всего с целью «разгрузки» наиболее оживленных автомагистралей.

«В период реформирования экономики и социальной сферы Россия нуждается в продуманной государственной дорожной политике, основанной на особенностях влияния дорожного хозяйства страны на ход экономических и социальных процессов в стране» [2]. Более того, в такой период затраты на финансирование дорожного хозяйства сокращаются, вследствие чего начинается поиск иных инструментов для финансирования дорожной отрасли, одним из которых являются негосударственные инвестиционные ресурсы. Недостаток государственного финансирования, таким образом, предопределяет создание платных автомобильных дорог [3].

В связи с тем, что пользователи логистических услуг не могут в полной мере обеспечить окупаемости платных автомобильных дорог, целесообразно «применение государственной под-

держки в значительных размерах, в т.ч. в виде передачи в коммерческую эксплуатацию существующих и незавершенных строительством объектов при условии их реконструкции, предоставления земель без необходимости ее выкупа, освобождения от налогов, предоставления государственных гарантий по кредитам и т.д.» [4]. При этом нормативно-правовые документы и методология создания платных дорог в России на основе концессионного государственно-частного партнерства проработаны недостаточно.

Между тем строительство платных автомобильных дорог видится очень своевременным направлением, с точки зрения развития и создания современной автодорожной сети и объектов логистической инфраструктуры на них в России. В целях оптимального стратегического планирования создания платных автомобильных дорог необходимо заимствовать зарубежный опыт строительства и эксплуатации коммерческих объектов дорожного хозяйства. Необходимо выработать нормативно-правовую базу, которая учитывала бы всевозможные проблемные моменты, возникающие при строительстве автомобильных дорог в России. Для успешной и эффективной реализации проектов строительства платных объектов необходимо резервирование земель, на которых эти дороги должны быть построены, а также необходимо уже на стадии проработки проектных решений закладывать такие важнейшие элементы логистической инфраструктуры, как склады, многофункциональные терминальные комплексы.

«Учитывая реальные условия России, реализация проектов платных автомо-

бильных дорог может быть осуществлена лишь на ограниченных участках наиболее нагруженных автомагистралей, и начало этого процесса в планируемый период практически не окажет влияния на улучшение финансовой ситуации в дорожном хозяйстве» [5].

Законодательно-правовая основа, позволяющая учесть интересы как государства, так и пользователей автомобильных дорог, должна содержать следующие основополагающие условия:

- утверждение решения о строительстве платной автодороги только при наличии альтернативного бесплатного проезда в данном направлении по дороге общего пользования [6];

- ограничение сроков предоставления автодороги в концессию на срок, как правило, не превышающий 30 лет;

- обязательность проведения конкурса инвесторов;

- регулирование на основе договора тарифов на проезд;

- контроль за выполнением эксплуатационных требований и норм экологической безопасности и требований безопасности дорожного движения [7].

«Решения о начале проектирования платных автодорог должны приниматься Минтрансом России по согласованию с Министерством экономического развития России только при наличии материалов, обосновывающих экономическую целесообразность таких проектов.

Платные автодороги и мосты следует развивать по двум направлениям:

- на основе частных концессий (договоров), в т.ч. с возможностью участия государственного капитала;

- путем создания государственных платных дорог, эксплуатируемых ор-

ганами управления дорожным хозяйством различных уровней, с возможностью привлечения к строительству этих объектов частных инвестиций» [8].

От некачественных дорожных покрытий страдает, прежде всего, логистический оператор, который заинтересован в решении этой проблемы. Надо заметить, что транспорт логистического оператора, перевозчика испытывает определенные технические трудности при перемещении на некачественной дороге, так как осуществляет перевозку крупногабаритных грузов; во много раз возрастает ответственность за перевозимый груз. Логистические операторы, как уже было отмечено, отвечают за груз в рамках его перемещения, то есть на тот период, когда действует договор между перевозчиком и заказчиком. Этим договором в обязательном порядке предусмотрено, что перевозчик гарантирует безопасность перевозки груза, а также его доставку в пункт назначения по условиям договора. В случае если возникают проблемы с качеством дороги, то выполнение данного пункта договора становится все более проблематичным.

Следующей проблемой выступает временной фактор. Россия – страна с протяженными границами. Поэтому маршруты, по которым логистические операторы осуществляют свои перевозки, довольно обширны и на перевозку с одного конца страны на другой уходит немало времени. Многие операторы стремятся сократить время за счет использования альтернативных путей сообщения. Но если в европейских странах существует довольно много платных участников дорожно-

транспортной сети и выбрать альтернативный вариант значительно проще, то в России такого рода коммерческих элементов немного, а это уже обуславливает актуальность применения данного технологического решения в российских условиях [6].

Наряду с этим существует и один большой минус – возрастут затраты на сами услуги логистических операторов России, и многие клиенты могут просто не согласиться на большие суммы затрат в связи с их ростом на перемещение груза по платным дорогам России. С учетом законодательства РФ платные дороги в обязательном порядке предусматривают наличие бесплатного дублера, но никто не может гарантировать качество дорожного покрытия такого рода дублера, кроме того, совершенно неизвестно как это будет происходить на практике. Выход из ситуации высоких финансовых затрат в связи с внедрением платных дорог в России видится в открытии специализированных логистических центров в рамках границ коммерческих участков дорожно-транспортной сети. Это позволит установить отдельную тарифную сетку на отдельные маршруты в определенной логистической системе оператора [7].

Таким образом, наряду с очевидными плюсами внедрения платных дорог есть и главный минус – рост финансовых расходов на осуществление услуг логистического оператора. В этих условиях прогнозируется отток клиентов и снижение дохода перевозчика. Поэтому внедрение коммерческих элементов в дорожно-транспортную сеть является процессом противоречивым, но в целом можно сказать, что это явление довольно позитивно скажется на качестве услуг логистического оператора в сторону его повышения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Афанасьева, Н.В. Логистические системы и российские реформы. – СПб.: СПбУЭФ, 2009. – 379 с.
2. Аньшин В.М. Инвестиционный анализ. – М.: Дело, 2009. – 280 с.
3. Бирман Г.Э., Шмидт С.Э. Экономический анализ инвестиционных проектов. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 2007. – 316 с.
4. Воронцова С.М. Стратегия финансирования // Автомобильные дороги. – 2005. – № 6. – С. 28-31.
5. Гасилов В. В., Сахнин С. М. Экономическая оценка эффективности создания платных объектов дорожного хозяйства // Экономика строительства. – 2000. – № 7. – С. 48-51.
6. Костоглодов Д.Д., Харисова Л.М. Распределительная логистика. – Ростов н/Д: Экспертное бюро, 2008. – 148 с.
7. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе. – М.: ИНФРА-М, 2010. – 608 с.