

НОВАЯ ПЯТИЛЕТКА

Действующий депутат Государственной думы РФ Сергей Тен в 2016 году вновь намерен идти на выборы

ПРИОРИТЕТЫ

Осенью 2016 года Россию ожидает масштабная кампания по выбору депутатов Государственной думы VII созыва. Из Иркутской области первым о своем намерении баллотироваться открыто заявил действующий депутат ГД РФ Сергей Тен. В Госдуме он активно занимается тем, с чем знаком — дорожными и транспортными проблемами, то есть темой, которая является одной из самых больных для России.

— Сергей Юрьевич, выборы в Государственную думу РФ состоятся в сентябре 2016 года. Вы уже заявили о том, что будете избираться. В 2011 году вы шли по партийным спискам. Как будет в этот раз?

— Действительно, в действующую Госдуму VI созыва я избирался по списку, как и все мои коллеги-депутаты. Представлять такой крупный регион, как Иркутская область, идти при его поддержке — это большая честь. Уверен, что каждый депутат должен обязательно профессионально вести свою тему, работая на развитие своего округа в целом. Знать досконально конкретные территории и за них отвечать. В итоге после размышлений мною было принято решение идти по 95-му избирательному округу. Это Свердловский район Иркутска и часть территорий, которые идут вдоль железной дороги, вдоль трассы М-53: Шелеховский, Тулунский, Черемховский, Заларинский, Усольский, Тайшетский и Нижнеудинский районы. Хочу отметить, что нарезка различных территорий в одном округе — правильное решение: так, в моем округе есть как крупные городские пространства — например, часть областного центра и Шелехов, так и сельская местность. Так будет и у других депутатов.

— Вы уже решили, какими вопросами намерены заниматься в Госдуме VII созыва?

— У меня большой опыт работы в дорожной сфере, и я намерен продолжить реализовывать свои знания для улучшения российских дорог. Тут работа и в законодательной сфере, и конкретные действия по улучшению трасс в Приангарье. Кроме этого, продолжу заниматься теми дорожными проектами, которые в той или иной степени уже запущены в Иркутской области: обход Усолья-Сибирского, обход Тулуна, реконструкция Култукского перевала. По перевалу уже есть проектно-сметная документация, по обходу Тулуна и Усолья проектно-сметная документация будет готова в 2016 году. На эти проекты необходимо выбивать средства, а сейчас, в условиях сжатого финансирования, денег не хватает, и между регионами возникает серьезная конкуренция. Есть и другие проекты, которыми мы еще не начали заниматься: обходы Куйтун, Нижнеудинска и Слюдянки. Есть вопрос по дороге «Вилуй». Она идет от Усть-Кута до Верхнемарково и далее в Якутию. Для нефти и газодобычи на территории Иркутской области, для развития северных территорий это очень важная трасса, ее нельзя оставлять без внимания.

У меня большой опыт работы в дорожной сфере, и я намерен продолжить реализовывать свои знания для улучшения российских дорог.

Еще одна значимая тема — строительство моста в нижнем бьефе Братской ГЭС. При строительстве ГЭС не была рассчитана на нагрузки, которые она сегодня испытывает. Разрешить эту ситуацию надо для того, чтобы обезопасить город Братск.

— Помимо того, что вы заместитель председателя комитета по транспорту ГД РФ, вы также являетесь членом межфракционной рабочей группы «Байкал». В Госдуме следующего созыва вы планируете дальше заниматься проблемами Байкальской территории?

— Безусловно. Сейчас мы подключились к внесению поправок в Лесной кодекс. Прошедший летний период принес огромное количество пожаров, сильно пострадали Иркутская область и Бурятия. Мы с коллегами из межфракционной рабочей группы «Байкал» активно обсуждали эту тему. Думаю, что в течение трех-четырех месяцев проведем парламентские слушания с подведением итогов пожароопасного периода, с участием

Рослесхоза, МЧС, наших профильных комитетов. Лес — это одна из важнейших тем для страны, которой надо регулярно и серьезно заниматься, особенно в Приангарье. Для нас это не только экология и сохранность лесов, но и экономика...

Еще одна задача на будущее — корректировка законодательных актов в отношении экологической экспертизы в Байкальской природоохранной территории. В свое время этот законопроект продавили, и в конечном итоге решение принимали люди, которые не разбираются в специфике нашего региона. Принятый федеральный закон усложнил строительство жилья, школ, детских садов в Иркутской области. Растут траты на проведение экологических экспертиз. На мой взгляд, надо взвешенно подходить к вопросам экологии. На тот момент нас, к сожалению, не услышали. Но работа продолжается. Сегодня байкальские регионы активно поддержали полномочный представитель президента в СФО Николай Рогожкин. Он на своем уровне готовит пояснения для главы государства, почему надо оставить экспертизу только в центральной зоне, а мы продолжаем продвигать эту тему со стороны Госдумы.

— В этой связи, как вы считаете, нужно ли в целом корректировать Закон о Байкале?

— Сегодня жизнедеятельность на Байкальской природной территории регулируется действиями закона «Об охране озера Байкал» и его подзаконными актами, Градостроительным и Водным кодексами, законом «Об особо охраняемых природных территориях», «Об экологической экспертизе», и все они ставят приоритетом ограничение хозяйственной деятельности на Байкале. К сожалению, закон «Об охране озера Байкал» не является документом прямого действия, существует множество статей закона, которые несут противоречивый характер и порой противоречат друг другу. На мой взгляд, многие решения в отношении хозяйственной деятельности на Байкале принимаются исходя из, безусловно, лучших побуждений, но они не опираются на научно обоснованные критерии допустимых воздействий на экосистему озера Байкал. Не до конца продумана система финансирования расходов по охране озера, нет реального механизма компенсации повышенных затрат в области охраны озера регионам и субъектам хозяйственной деятельности. Убежден: пока мы не решим эти проблемы, нам рано говорить о формировании и вхождении в международные системы

экологической безопасности, о создании «чистых» производств во всех сферах. Пришло время совершенствовать законодательство в области использования природных ресурсов. Главное, надо понять, как уравнивать вопросы экологии природной территории с хозяйственной деятельностью на ней и только потом вносить комплексные изменения в законодательство.

— Ваши планы понятны. Однако до выборов — почти год. Над чем вы сейчас работаете в Госдуме?

— Много проектов, которые связаны с дорогами: от корректировки законодательства о дорожных фондах, поиска новых источников финансирования до комплекса законопроектов, связанных с сохранностью наших дорог.

Сейчас работаем над внесением изменений в закон о недрях. Речь идет об упрощении процедуры выделения участков под разработку инертных материалов, песчано-гравийных смесей для дорожного и железнодорожного строительства. Это создаст условия для до-



полнительной конкуренции на рынке инертных материалов, сократить сроки строительства, что в конечном итоге приведет к снижению стоимости строительства железнодорожных и автомобильных дорог.

На мой взгляд, многие решения в отношении хозяйственной деятельности на Байкале принимаются исходя из, безусловно, лучших побуждений, но они не опираются на научно обоснованные критерии допустимых воздействий на экосистему озера Байкал.

Летом приняли ряд поправок в действующий 257 Федеральный закон об автомобильных дорогах и дорожной деятельности. Были запрещены выдачи спецразрешений на тяжеловесные и делимые грузы. Продолжаем сотрудничать с правительством по поводу издания ряда подзаконных актов, которые будут направлены на повышение эффективности

— Это резонансная тема. Система платы за автомобили массой свыше 12 тонн «Платон» была запущена 15 ноября. А в начале ноября в некоторых городах страны, в том числе и в Иркутске, водители большегрузов устроили забастовку, таким образом протестуя против нее. Расскажите подробнее о нововведении и причинах, которые побудили инициировать взимание платы.

В целом в крупных городах надо развивать дорожную инфраструктуру за счет внедрения интеллектуально-транспортных систем — это контроль работы платных парковок в центре города; соблюдение светофорного, скоростного, весового режима.

— Взимание платы с транспортных средств общей массой свыше 12 тонн действительно вызывает сегодня много вопросов со стороны перевозчиков — они говорят, что это серьезно повлияет на логистику ряда грузов, по-

дорожают продукты и другие потребительские товары, есть вопросы к самой системе «Платон». И, конечно, возникает много спорных моментов, все они самым серьезным образом изучаются и мониторятся на площадке комитета

по транспорту. Сегодня правительство установило переходный период, снижена цена за 1 км пути до 1,53 рубля. Повышение до 3,06 за км будет идти поэтапно. Сейчас необходимо систематизировать вопросы ответственности перевозчиков, возложить ее не на грузоотправителя, а на владельца транспорт-

Лес — это одна из важнейших тем для страны, которой надо регулярно и серьезно заниматься, особенно в Приангарье. Для нас это не только экология и сохранность лесов, но и экономика...

ного средства, что в свою очередь создает равные условия для физического лица, индивидуального предпринимателя и юридического лица. Идут согласительные комиссии, готовятся законопроект о снижении ставок по штрафным санкциям. В конечном итоге должна сфор-

мироваться эффективная система. От этого выиграет и федеральный бюджет, и бюджеты регионов, так как данные средства планируются направить на развитие региональных сетей дорог, ремонт и содержание внеклассных мостовых соору-

жений. За год в казну поступит порядка 40 млрд рублей налогов.

Что касается причин, по которым вводят этот налог, то они лежат на поверхности: большегрузы разбивают наши дороги. Ущерб необходимо как-то компенсировать. Кроме того, давно возник вопрос легализации грузовых перевозок. Этот бизнес всегда считался весьма и весьма рентабельным. Из 1,5 млн зарегистрированных в России 12-тонников порядка 20% принадлежат частным лицам. Большинство таких предпринимателей зачастую занимаются незаконной коммерческой деятельностью в обход налогов и установленных государством допустимых весовых масс и нагрузок. Ввод в эксплуатацию системы взимания платы с машин массой свыше 12 тонн позволит сделать систему перевозки грузов на федеральных трассах более прозрачной. Работа под контролем государства потребует от руководителей транспортных компаний и индивидуальных предпринимателей соблюдать требования, предъявляемые к данному виду деятельности, а также больше уделять времени безопасности дорожного движения. А опасаться заметного подорожания потребительских товаров в 2016 году не стоит. В структуре автомобильных грузоперевозок с учетом всего автопарка страны на продовольственные товары приходится лишь 8,5% перевозок, а основная доля перевозимой по автодорогам продукции — около 83% — это навалочные материалы.

— Вспомним еще одну забастовку в транспортной отрасли. В апреле в Иркутске бастовали водители, протестующие против низкой стоимости проезда в общественном транспорте. Вы тогда сказали, что эта проблема возникла в том числе и из-за отсутствия федерального законодательства, регулирующего наземные перевозки.

Расскажите, как сейчас работа в этом направлении?

— Закон о наземных перевозках принят 16 июля текущего года. Причем на это повлияла в том числе забастовка водителей общественного транспорта в Иркутске: я пришел к председателю комитета по транспорту ГД РФ и показал публикации, которые по этому поводу появились. Стоит отметить, что этот закон в Госдуме пролежал целых 3,5 года. Что дает новый закон? Он позволяет более жестко регулировать взаимоотношения с перевозчиками со стороны исполнительной власти. Четко прописан функционал власти, в том числе муниципалитетов. Но для построения слаженной системы должен появиться еще и закон региональный. В Иркутской области его пока нет. Сейчас разработкой региональных законов занимаются в Татарстане, Новосибирске, Тюмени, Туле — это первые территории, где активно работает транспортное сообщество. После того как они завершат работу, посмотрим, какой опыт можно будет перенять для Иркутской области.

В целом в крупных городах надо развивать дорожную инфраструктуру за счет внедрения интеллектуально-транспортных систем — это контроль работы платных парковок в центре города; соблюдение светофорного, скоростного, весового режима. На мой взгляд, многие вопросы

можно решить на основе частно-муниципального партнерства: все эти темы интересны бизнесу. Они помогут систематизировать трафик, повысить безопасность дорожного движения и пополнить городской бюджет за счет тех граждан, которые нарушают правила — часть оплаты по выписанным им штрафам должна идти в муниципалитет. Тут необходимо убедить нашу региональную власть, чтобы в рамках функционирования дорожного фонда поступления от штрафов за нарушения ПДД на территории муниципалитетов поступали бы именно в муниципальный дорожный фонд. Нарушил водитель в Иркутске — штраф направлен в дорожный фонд Иркутска, нарушил в Братске — в дорожный фонд Братска, и так далее. Сейчас деньги идут в региональный бюджет, а далее по субсидиям распределяются по муниципалитетам. Мне кажется, это неэффективная система. У муниципалитетов должна быть мотивация развивать интеллектуальные транспортные системы.

Альбина Хатова