



Сергей Тен: «Любые серьезные проекты начинаются с государственной воли»

текст: Ольга Брайт | фото: Shutterstock

6 апреля на итоговой пресс-конференции депутат Государственной думы РФ, заместитель председателя комитета по транспорту Сергей Тен рассказал журналистам о значимых для дорожной отрасли событиях прошлого года, а также озвучил приоритетные на данный момент задачи. Журнал «Механик» решил не ограничиваться короткими цитатами и максимально полно осветить позицию Сергея Юрьевича по ключевым вопросам.

О ФИНАНСИРОВАНИИ В 2014 ГОДУ

2014 год стал знаковым для дорожной отрасли России. Впервые за 20 лет ремонт и содержание федеральной сети дорог были обеспечены стопроцентным финансированием. Правда, результат этих вливаний нельзя увидеть мгновенно.

Довести состояние федеральных дорог в Иркутской области до нормативного планируется к 2018 году.

О БЛАГИХ И ДРУГИХ ЦЕЛЯХ

Как показывает практика, не все субъекты федерации используют «дорожные деньги» по назначению. Велик соблазн перенаправить финансирование на другие нужды. По этой причине система региональных дорожных фондов в 2014 году недополучила около 17% денежных средств (примерно 90 миллиардов рублей). Иркутская область демонстрирует ответственный подход, и деньги расходуются в соответствии с целевым назначением.

О «НАЛОГОВОМ МАНЕВРЕ» И ПРОЧИХ ИЗМЕНЕНИЯХ В БЮДЖЕТНОМ КОДЕКСЕ

В 2014 году Правительством РФ внесены изменения в Бюджетный кодекс РФ в части наполнения федерального и региональных дорожных фондов (налоговый маневр). Теперь акцизы от автомобильного топлива — это на 100% региональный источник наполнения дорожных фондов. Также в акцизах на топливо с 2015 года учтен дополнительно 1 рубль на литр топлива. Благодаря чему в

региональные дорожные фонды дополнительно направят из федерального бюджета 63 млрд. руб. Из данных трансфертов Иркутская область получит по первому траншу 361 млн. руб., по второму 917 млн. Трансферты на финансовое обеспечение дорожной деятельности на 2015 год уже перечислены бюджетам субъектов Российской Федерации.

Кроме того, в 2014 году в Бюджетный кодекс внесены поправки, касающиеся принципов распределения дорожных фондов. Разрешено 5 процентов региональных фондов использовать не только для проектирования, строительства, реконструкции автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования, но также для их капитального ремонта и ремонта.

О ПРИОРИТЕТНЫХ ДЛЯ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ОБЪЕКТАХ

Ожидания дорожного фонда Иркутской области в 2014 году оправдались полностью: все запланированные объекты были профинансированы.

Сегодня наконец-то ведется реконструкция Байкальского тракта, ставшего одним из самых популярных направлений с точки зрения отдыха иркутян. Идут работы на других приоритетных для региона объектах — дороге «Тайшет — Чуна — Братск» и трассе «Вилуй». Ведется проектирование обходов городов.

О НОВЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ И ПЛАНАХ РОСАВТОДОРА

Общая непростая ситуация в экономике России коснулась и дорожной отрасли. Росавтодор намерен в период с 2015 по 2017 год финансировать только «переходящие» объекты. Т.е. проекты по новому строительству и реконструкции решено не начинать.

О ФИНАНСИРОВАНИИ В 2015 ГОДУ

Иркутская область на фоне других регионов России в плане финансирования дорожной деятельности выглядит довольно уверенно. В 2015 году планируемый объем ассигнований регионального дорожного фонда и объем финансирования из него составит 7,45 млрд. рублей.

О ДИЛЕММЕ «ДЕТСКИЕ САДЫ ИЛИ ДОРОГИ»

Экс-мэр города Иркутска Виктор Кондрашов часто упоминал, что муниципалитет постоянно стоит перед выбором: направить средства на ремонт дорог или строить детские сады? Ситуация получается как в пословице: «Лучше быть бедным, но здоровым, чем богатым и больным». По словам Сергея Тена, годы недофинансирования дают о себе знать.

Ничто не мешает параллельно решать обе задачи — достаточно устранить проблему несогласованности действий муниципалитета и области. Без помощи региона город вряд ли сможет привести дороги в порядок.

ОБ ОБЪЕЗДНЫХ ДОРОГАХ

Одна из приоритетных задач по развитию транспортной сети Байкальского региона — строительство обходов крупных населенных пунктов, через которые идет транзитный транспорт. В настоящее время в Иркутской области построены обходы Иркутска и Тайшета. Своей очереди ждут Усолье-Сибирское, Тулун, Куйтун, Нижнеудинск и Слюдянка.

Проектные работы для обходов Усолья-Сибирского и Тулуна уже выполняет казанская компания ЗАО «ТрансПроект», выигравшая тендер.

Что касается Слюдянки, то в сентябре 2014 года администрация города провела итоговые публичные слушания по пяти проектам. Начать работы планируют до 2020 года, если, конечно, будет получено финансирование. По оцен-

кам экспертов обход Слюдянки будет довольно затратным, так как трасса проходит по берегу Байкала и потребуются соблюсти ряд экологических требований. Изыскать в бюджете средства на обход Нижнеудинска и Куйтуна в данный момент тоже не представляется возможным.

О СЕЛЬСКИХ ДОРОГАХ

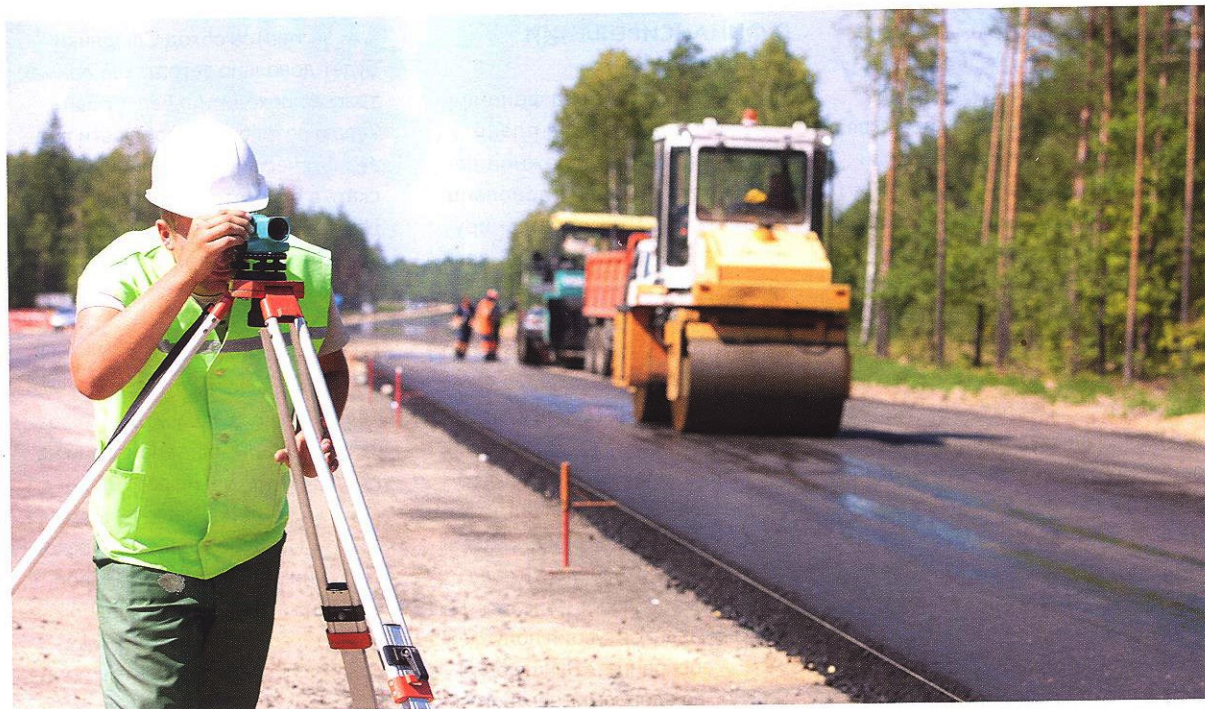
Сегодня существует федеральную целевую программу «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года». В нее включены мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог, ведущих к общественно значимым объектам сельских населенных пунктов, а также к объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции.

На 2015-й год Иркутская область представила всего пять объектов. Для сравнения: по России субъектами заявлено более 900 объектов. На этом фоне Иркутская область демонстрирует низкую активность, хотя, по данным статистики, в регионе более 170 населенных пунктов не имеют круглогодичной транспортной связи с дорожной сетью общего пользования.

Регион в 2015 году готов софинансировать строительство и реконструкцию сельских дорог, так как из федерального бюджета субсидии на эти цели выделяются в размере 10 миллионов рублей на 1 км дороги, что явно недостаточно.

И СНОВА «О НЕДРАХ»

На площадке Экспертного совета комитета по транспорту ГД РФ разработаны предложения по внесению поправок в федеральный закон «О недрах». Основная задача изменений — сократить сроки строительства линейных объектов и уменьшить их стоимость за счет упрощения порядка предоставления права на пользование участками недр местного значения при строительстве, капитальном ремонте и содержании линейных объектов. Иными словами, нужно



упростить получение доступа дорожных строительных организаций к притрассовым карьерам для добычи гравия, который в настоящее время затруднен в виду обременительных аукционов. Между тем, зачастую по карьерам требуется принимать быстрые, оперативные решения, так как материал востребован и широко используется при реализации региональных и федеральных проектов в области дорожного строительства.

В апреле в Росавтодоре состоится научно-технический совет, который еще раз рассмотрит и обсудит все инициативы комитета по транспорту, а до конца весенней сессии соответствующий законопроект планируется внести в парламент.

Для Восточной Сибири эта инициатива имеет, пожалуй, даже большее значение, чем для европейской части России. Прибайкалье располагает большими ресурсами для собственного производства инертных материалов.

О ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ ИРКУТСКА

Уровень автомобилизации городов неизбежно растет. А власти, по мнению Сергея Тена, не стремятся решать эту проблему. Понятно,

что количество автомобилей будет увеличиваться. Необходимо не только повышать качество дорог, но и развивать сеть общественного транспорта.

Водители маршруток прекратили забастовку, но ситуация на этом не исчерпана. Нужно подойти к проблеме комплексно и обеспечить регулирование рынка пассажирских перевозок. Это такая же социально значимая отрасль, как образование или здравоохранение.

«Однако на данный момент ситуация весьма парадоксальна — государство не может вмешаться в этот рынок перевозок, чтобы навести там порядок — нет нормативно-правовой основы», — подчеркнул Сергей Тен. Думский комитет по транспорту старается ускорить принятие Федерального закона о пассажирских перевозках. Есть вероятность, что он будет принят в первом чтении уже в этом году.

Но уже сейчас можно использовать положительный опыт таких городов как Москва, Казань, Санкт-Петербург, Новосибирск, когда еще до принятия нормативно-правового акта муниципальная власть создавала свои предприятия, которые значительно повышая

качество сервиса, фактически вытесняют с рынка «частников». Если же бюджетных средств на формирование городского автопарка недостаточно, с перевозчиками нужно заключать прозрачные контракты. Что касается тарифа, то он, безусловно, не должен загонять перевозчиков в угол, но его нужно обосновать.

По мнению Сергея Тена, сейчас властям необходимо четко разобраться в том, что представляет из себя рынок пассажирских перевозок в Иркутске. Перевозчикам, так или иначе, пойти на компромисс придется, если они хотят впоследствии остаться на этом рынке.

О МАРАТОВСКОЙ РАЗВЯЗКЕ И АУДИТЕ ПРОЕКТОВ

Существующий на сегодняшний день проект Маратовской развязки не выдержал критики московских экспертов. Такая развязка не решит транспортной проблемы — пробки не станут меньше. Стало ли проще передвигаться после того, как в Иркутске появился новый Академический мост? Ситуация кардинально не изменилась. «Чтобы не повторять ошибок, проекты должны проходить публичный технологический и ценовой аудит, — подчер-

кнул Сергей Тен, — В частности, в отношении Маратовской развязки важно получить информацию о математическом моделировании транспортных потоков. Такая практика давно работает в отношении дорог в центральной части России: аудит крупных инвестиционных проектов проводит ГК «Автодор».

В будущем, по мнению Сергея Тена, при планировании объектов транспортной городской инфраструктуры, необходимо активно применять двухэтапные конкурсы на архитектурно-строительное проектирование с привлечением к обсуждению профессионалов и жителей города, что, в конечном итоге, скажется на архитектурной привлекательности объекта и эффективности использования средств города и области.

Сегодня проект Маратовской развязки стоимостью около 9 млрд рублей нельзя рассматривать в отрыве от финансовых возможностей региона. Для Иркутской области он «неподъемный», потому нужно искать возможности государственно-частного партнерства, искать новые источники финансирования.

ПРО ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ

Заместитель председателя комитета по транспорту уверен: в условиях Восточной Сибири строительство платных (для всех) дорог будет не интересно инвесторам. Такие проекты становятся привлекательными для инвесторов, если в сутки по ним проходит не менее 30 тысяч единиц транспорта. В европейской части России столь «хлебные» участки дорог тянутся на сотни километров, а какой участок в Сибирском регионе может похвастать подходящей интенсивностью движения?

О «ДВЕНАДЦАТИТОННИКАХ»

Попробовать привлечь средства можно, реализуя проект «Двенадцатитонники». Речь идет о системе взимания платы от прохождения по федеральным автотрассам общего пользования транспортных средств, разрешенная максимальная масса которых превышает 12 тонн. Эта система должна заработать к концу года, она охватит свыше 50 тысяч федеральных автодорог. Плата за проезд транспортного средства составит 3,5 руб./км. В общей сложности более двух миллионов транспортных

средств будут оснащены соответствующими датчиками. По предварительным оценкам, реализация проекта позволит дополнительно привлечь в бюджет порядка 50 млрд рублей.

Сергей Тен считает, что вполне логичным является принцип «Пользователь платит». А компромиссы и исключения из правил для определенных ситуаций и проектов всегда можно обсудить и найти.

О ПЛОЩАДКЕ ДЛЯ ОБЩЕНИЯ ДОРОЖНИКОВ

В августе в Иркутске решено провести выездное заседание коллегии Росавтодора. Сергей Тен отметил, что проведение мероприятия в Иркутской области положительно скажется на дальнейшем развитии дорожной инфраструктуры Приангарья, а также соседних с ним регионов. Последняя подобная встреча проводилась 20 лет назад М

Оперативную информацию по актуальным для транспортной и дорожной отрасли вопросам всегда можно найти на официальном сайте Сергея Тена: www.sergeyten.ru

