

Сергей Тен: «Иркутская область должна войти в приоритетные федеральные программы»

О проблемах региональных и федеральных дорог, поиске средств на их ремонт и строительство, о несовершенной системе надзора за качеством выполнения дорожных работ, а также о перспективах экономического развития Иркутской области рассказывает депутат Государственной думы РФ от Приангарья, заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту Сергей Тен.

— Сергей Юрьевич, какими итогами заканчивается 2014 год для вашего профильного комитета в Госдуме? Какие инициативы удалось провести через Госдуму и начать их воплощение, над чем еще предстоит поработать? Как эти инициативы отразятся на положении дел в регионах, на обычных жителях?

— Говоря об итогах, прежде всего хочу остановиться на решениях, принятых в отношении дорожного хозяйства. Основные приоритеты на ближайшие годы были заданы президиумом Госсовета, который прошел в октябре этого года в Новосибирске с участием президента России. Такие совещания проходят по нашей дорожной проблематике раз в четыре года. Были рассмотрены важнейшие вопросы дорожной отрасли: обеспечения сохранности дорог, совершенствования работы органов государственной власти, применения новых технологий, экономии бюджетных средств на строительство и содержания дорог, вопросы качества. На Госсовете в очередной раз подтверждена задача удвоения дорожного строительства в ближайшее десятилетие, независимо от того, федеральные это дороги, региональные или муниципальные. Как мы помним, впервые Владимир Путин озвучил ее в Послании Федеральному Собранию в декабре 2012 года. Что касается Государственной думы, за весеннюю сессию 2014 года нашим комитетом по транспорту рассмотрено 32 законопроекта, при этом по шести законопроектам работа завершена.

В плане на осеннюю сессию — 34 законопроекта. Выделю важные, на мой взгляд. Готовится ко второму чтению законопроект в отношении обеспечения сохранности дорог, в части перевозки тяжёловесных и крупногабаритных грузов, в том числе запрет перевозке делимых грузов свыше предельно допустимых. Сегодня на содержание федеральных дорог выделяется 100% от нормативов. При этом на начало 2014 года только 46% дорог соответствовало нормам, на 9,5% федеральной сети идут капитальные ремонты. Другой вопрос, как сохранить эксплуатационные характеристики вновь построенных и отремонтированных дорог. Сегодня, по оценкам экспертов, объем ущерба, причиняемый автомобильным дорогам тяжеловесным транспортом, превышает бюджетные ассигнования, выделяемые на дорожную деятельность. По разным оценкам, сегодня порядка 40% грузового транспорта движется с нарушением весогабаритных параметров. В Правительстве РФ находится законопроект, позволяющий повысить и дифференцировать ответственность собственника транспортного средства за выявленные нарушения. Это позволит повысить эффективность контроля над движением тяжеловесных транспортных средств на автомобильных дорогах. В конечном счете в России должна сформироваться культура грузовых перевозок.

Второй приоритет в дорожном хозяйстве — это безопасность. Законопроект в части введения ответственности за нарушения требований эксплуатации автомобильных шин и колес получил официальный отзыв Правительства РФ, в него очередной раз внесены изменения. В настоящий момент комитет по транспорту готовит его к первому чтению. Надеемся, что с 1 июня 2015 года он вступит в силу. Поправки вносятся в Административный кодекс РФ. Хочу подчеркнуть, что данные требования устанавливаются техническим регламентом Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана и вступают в силу с 1 января 2015 года. Сегодня такой нормы в нашем Административном кодексе нет, мы ее предлагаем ввести, поскольку считаем, что безопасность и комфортность на дорогах зависит в немалой степени от состояния шин.

Что касается финансирования. Вопрос так называемого «налогового маневра» существенно повлияет на порядок рас-

пределения средств в региональные дорожные фонды. Сегодня сложно сказать о непосредственно ощутимых результатах от «маневра», поскольку регионы зачастую не выполняют требования федерального законодательства о формировании региональных дорожных фондов, направляя средства на нужды, не связанные с дорожным хозяйством. При этом Министерство финансов РФ нас заверяет, что в результате маневра в рамках бюджета, который принимается на три года, регионы получат больше средств на 220 млрд рублей. Вызывает опасение именно то, что эти деньги не дойдут до автомобильных дорог. Лазейки есть. Совместно с первым заместителем комитета Государственной думы РФ по земельным отношениям и строительству Мартином Люциановичем Шакумом мы подготовили законопроект по внесению изменений в Налоговый кодекс РФ по недопущению расходования средств дорожных фондов в целях, не связанных с дорожной деятельностью (*налог на имущество и земельный налог*). Законопроект направлен на заключение в Правительство РФ.

Еще один наш законопроект, направленный на обеспечение гарантированных поступлений бюджетных ассигнований в региональные и муниципальные дорожные фонды, никак не может дойти до первого чтения. По мнению Министерства финансов и Министерства экономического развития РФ, таким образом мы вмешиваемся в компетенцию регионов. Что получается — в 2011 году заработала система дорожных фондов РФ, в 2014 году внесена поправка, которая обязывает субъекты создавать муниципальные дорожные фонды и направлять не менее 10% регионального дорожного фонда в муниципалитеты. По сути, федеральный законодатель определил приоритет: заниматься местными дорогами. Считаю, в данном случае мы должны определить и приоритет в отношении использования этих средств. Всегда говорю: нашим людям безразлично, федеральная это, региональная или муниципальная дорога, по которой он ездит. Она должна быть в твердом покрытии и хорошего качества, отвечать требованиям безопасности и соответствовать техническим параметрам.

— Планируется ли на федеральном уровне принять инициативу, которая позволит ужесточить надзор за выполнением дорожно-ремонтных работ? Качество исполнения подрядчиками многих муниципальных контрактов сейчас традиционным вызывает много нареканий. Иркутск не исключение.

— Сложно не согласиться, и есть разные предложения, вплоть до уголовной ответственности. Я считаю, что повышение качества дорожно-строительных и ремонтных работ должно осуществляться в рамках действующего законодательства. Большое внимание вопросу надзора уделено в контрактной системе. Введена отдельная статья 41 «Эксперты и экспертные организации», в которой предусматривается проведение экспертиз, повышается влияние общественного контроля. В полную силу закон вступит с 2016 года. Регулярно в Государственной думе вносятся изменения в данный закон с целью повышения его эффективности и устранения «детских» болезней.

Второй момент: СРО должны быть более активны. К сожалению, цифры — упрямая вещь, и они говорят о том, что механизм работает неэффективно. По состоянию на 1 октября этого года на строительный комплекс приходится 508 организаций, которые объединяют субъекты предпринимательской деятельности в области инженерных изысканий, архитектурно-строительного проектирования и строительства. При этом совокупный объем средств, внесенных членами этих организаций в компенсационные фонды, составляет в сфере строительства, по разным оценкам, от 30 до 70 млрд рублей. Однако незначительные выплаты из



Многое зависит от воли руководителя субъекта или муниципалитета, хочет он, чтобы были в регионе хорошие дороги — усиливает службы заказчика, привлекает профессионалов, нет — процесс пускается на самотек.

компенсационных фондов саморегулируемых организаций не дают оснований говорить о надлежащем применении указанного механизма. Чаще всего средства, аккумулированные в компенсационных фондах СРО, фактически оказываются изъятными из оборота, доходность их размещения зачастую не превышает уровня инфляции, а случаи выплат из указанных фондов в целях возмещения ущерба третьим лицам единичны: по-моему, порядка 200 млн рублей за некачественно выполненные работы. Сегодня мы приняли поправку в Градостроительный кодекс и наделили Ростехнадзор правом лишать СРО членства в национальном объединении. Фактически это означает прекращение их деятельности, однако вопросы остались, и они напрямую связаны с качеством проектирования, изыскания и строительства.

Еще один рычаг — это заинтересованность заказчика в конечном результате. И здесь многое зависит от воли руководителя субъекта или муниципалитета, хочет он, чтобы были в регионе хорошие дороги — усиливает службы заказчика, привлекает профессионалов, нет — процесс пускается на самотек. И возникают судебные иски, которые, могут вас уверить, не всегда выигрывает заказчик, есть примеры, когда подрядчики доказывают свою состоятельность.

— Госдумой накануне был принят трехлетний федеральный бюджет, в котором не только сохранены все ранее взятые обязательства в социальной сфере, но и изысканы дополнительные средства на эти цели. С похожими параметрами приняты и региональные бюджеты. Реально ли в сложившихся экономических условиях выполнить эти обязательства? Какие возможности, на ваш взгляд, имеют регионы, в частности Приангарье, для дополнительного привлечения средств в казну, чем может помочь федеральный центр?

— Бюджет 2015 года сформирован «жестким», т.к. финансирование по ряду направлений сокращено на 5-20%, но выполнимым. Социальные расходы сохранены в полном объеме и составляют более 71% от общего объема расходов. 8,5 млрд рублей будет выделено на меры социальной поддержки населения — ими пользуется каждый третий житель региона. На инвестиционные проекты будет направлено 10,6 млрд рублей. В отличие от Бурятии и Забайкальского края, у нас устойчивая экономическая система, с финансовой точки зрения мы также чувствуем себя увереннее, по сравнению с другими регионами, у области небольшой внешний долг. Что касается поддержки федерального центра, то она прежде всего пойдет в регионы с худшим финансовым положением. Однако я уверен, что должны быть точки роста, необходимо сильным регионам создавать условия для развития, потому что сильные, активно развивающиеся субъекты могут создавать рабочие места и вытягивают в итоге другие регионы. Неслучайно мы практически на всех площадках и в Госдуме поднимаем вопрос вхождения Иркутской области в ТОП в первоочередном порядке, наравне с регионами Дальнего Востока. Но пока поддержки не находим.

Бюджет сложный, но при этом четко просматриваются приоритеты. В сфере социальной политики удалось изыскать дополнительные резервы федерального бюджета на поддержку реабилитации инвалидов, 10 млрд рублей предусмотрено на строительство детских садов, сохраняются программы по финансированию спортивных залов в сельских школах и строительство бассейнов в вузах. Продолжает работать программа по строительству ФОКов, а с 2016 года бюджет выходит на новую программу «Развитие физической культуры и спорта в Российской Федерации на 2016-2020 годы». Безусловным приоритетом остается выполнение «майских» указов президента, на эти цели для бюджета Иркутской области предусмотрено 2,6 млрд рублей доплат на выравнивание бюджетной обеспеченности. На мой взгляд, безусловным прорывом в федеральном бюджете 2015 года стало создание Фонда развития промышленности. Средства предусмотрены в районе 20 млрд рублей на выдачу займов предприятиям до начала банковского финансирования. Для Иркутской области это еще одна дополнительная возможность войти в программу федерального софинансирования, тем более что буквально на днях губернатор Сергей Ерошенко заявил о проекте создания машиностроительного кластера на базе Иркутского авиационного завода (ИАЗ), который предусматривает развитие вспомогательных производств на основе высокотехнологичных отраслей промышленности.

Финансовыми источниками для бюджетов субъектов могут и должны стать федеральные целевые программы. Сегодня у нас благодаря усилиям губернатора Сергея Ерошенко остались средства на завершение строительства дороги Тайшет — Чуна — Братск и на реконструкцию дороги Иркутск — Листвянка. Начиная с 2014 года по 2016 включительно мы по этой программе должны были получить чуть более 4 млрд рублей. К примеру, в этом году из 1 млрд 57 млн мы профинансировались только на 455 млн рублей. Со своей стороны плотно работаю с Росавтодором, чтобы нас не исключили из достаточно узкого перечня объектов, которые приняты по этой программе к финансированию. Вообще, ДВИБР в том варианте, который есть, практически не учитывает интересы Байкальского региона, считаю, что сегодня должна появиться новая федеральная программа, в которую бы вошли приоритетные проекты Забайкальского края, Иркутской области, Хакасии, Красноярского края и Бурятии.

Что касается Федеральной программы по линии Росавтодора, то сегодня мы до-

бились выделения средств на проектирование обходов городов Усолья-Сибирского и Тулуна, ориентировочно, в 2017 году здесь должны начаться строительные работы. Есть движение по включению на проектирование обхода города Слюдянки, но здесь надо четко понимать, что обход любой ценой нам не нужен — вопросы экологии должны оставаться в приоритете. Ведем работу по решению вопроса строительства обхода Нижнеудинска. Продолжаем отстаивать финансирование строительства и реконструкции дороги «Вилуй». Второй этап мы будем проводить совместно Якутией, что, без сомнения, будет способствовать развитию нефтегазовых проектов северо-востока Иркутской области и запада Якутии. Здесь важно четко понимать, что средства будут выделяться под конкретные проекты, с обоснованными инвестициями и отдачей от реализации проекта. Сегодня непродуманные и непрофессиональные действия приведут только к одному — исключению объекта из плана. Поэтому дополнительные инвестиции в бюджет региона — это ответственная и профессиональная работа, в первую очередь профильных региональных министерств и ведомств, депутатов Государственной думы и сенаторов Совета Федерации от Иркутской области.

— К слову о привлечении федеральных средств, Иркутской области было бы выгодно войти в список территорий опережающего социально-экономического развития, закон о которых сейчас рассматривается в Госдуме. Однако пока наши перспективы туманны. Есть ли у Приангарья все необходимые условия, чтобы попасть в список ТОРов, насколько высоки шансы на это?

— Как мы уже говорили, скорее всего, наши поправки ко второму чтению не пройдут. Хотя я не понимаю, почему мы должны ждать три года, у нас есть в Иркутской области проекты высокой степени готовности. С другой стороны, у нас три года на то, чтобы довести их до совершенства, есть возможность мониторинга проектов, которые будут реализовываться на территории Дальневосточного региона.

— Известно, что вы принимаете активное участие в создании межфракционной рабочей группы «Байкал» в Госдуме. Расскажите подробнее об этом объединении, кто в него входит, для каких целей создается «Байкал», какие вопросы будут решаться в первую очередь?

— Переход межфракционной группы «Байкал» в межфракционную рабочую группу означает повышение статуса и полномочий депутатского объединения. В октябре мы обратились с письмом к президенту России Владимиру Путину по вопросам развития Байкальского региона. Работаем над возможностью учета интересов Байкальского региона в Федеральном законопроекте №623874-6 «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации». Теперь мы сможем приглашать на свои заседания членов Совета Федерации, депутатов ГД, руководителей и иных должностных лиц федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, других государственных органов, а также представителей общественных организаций и средств массовой информации. Наша рабочая группа сможет инициировать парламентские и депутатские запросы, обращения в федеральные органы государственной власти, органы госвласти субъектов федерации для получения информации, соответствующей целям и задачам рабочей группы. Приоритеты — защита экономических, природоохранных и социальных интересов Байкальского региона.

АЛЕКСАНДР ПОТАПОВ