

**СХЕМА
строящихся автомобильных дорог
„Амур“ и „Восток“**

СЕРГЕЙ ТЕН ИЗ РАЗРЯДА ЛЮДЕЙ, КОТОРЫЕ МОГУТ, МОГУТ СДЕЛАТЬ НЕБАНАЛЬНЫЙ ШАГ. И ПУСТЬ НЕИЗВЕСТНО, ОТКУДА В НЁМ ЭТО КАЧЕСТВО: ОТ ОТЦА ЛИ, ТОЖЕ НЕ РЕДКО УДИВЛЯВШЕГО, ИЛИ ОТ... МОЛОДОСТИ, ПЫТАЮЩЕЙСЯ РВАТЬ СТЕРЕОТИПЫ, – НО ОНО ЕСТЬ. И ЭТО УЖЕ, ПО ФАКТУ, СОГЛАСИТЕСЬ, ПРИЯТНО – ФИКСИРОВАТЬ В НАШЕЙ, ИРКУТСКОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ «ТУСОВКЕ», КАК БУДТО ТОЛЬКО И СОСТОЯЩЕЙ ИЗ ПОДКОВЁРНЫХ БОЙЦОВ И КУХОННЫХ ДАНКО, ЧТО КТО-ТО СПОСОБЕН БЫТЬ ДРУГИМ. И ПРИЯТНО, ВОТ СЕЙЧАС, НАПРИМЕР, КОГДА ПОДАВЛЯЮЩЕЕ БОЛЬШИНСТВО УЧАСТНИКОВ РЕГИОНАЛЬНОГО ПОЛИТИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА ЗАНЯТЫ ВИРТУАЛЬНЫМИ ИГРАМИ И ПОДСЧЁТАМИ СВОИХ И ЧУЖИХ ШАНСОВ ПОПАСТЬ В ГОСУДАРСТВЕННУЮ ДУМУ, СЛЫШАТЬ, ЧТО КТО-ТО ЗАПРОСТО МОЖЕТ ЗАЯВИТЬ:

**«Я буду
выдвигать свою
кандидатуру!»**

Нет, конечно, из уст действующего депутата Госдумы это не сенсация – отнюдь. Но до выборов ещё год. Губернатор, от которого обычно хотят получить благословение в таком деле, сменился и никак не проартикулировал это самое благословение. И вообще... Смайл.

Более того, мы в силу врожденной своей корректности (второй раз подряд ставить смайл тут не будем – как-то неловко) попытались в беседе избирать темы выживания, но Сергей Юрьевич сам на неё вышел. И легко:

– Я все-таки привык доводить задуманное до логического завершения. А планов много. Каждый должен своим делом заниматься, а мое дело – это по большей части дороги. Я хочу, чтобы у нас человек везде мог – независимо от того, федеральная это трасса, региональная или улично-дорожная сеть любого муниципалитета – проехать по хорошей дороге. Это задача, конечно, не одного года и, может быть, не одного десятилетия, но, тем не менее, кто-то должен это все делать.

– То есть вы не скрываете, что намерены заниматься вот такой узконаправленной деятельностью?

– Лучше одно какое-то дело хорошо делать, чем «растекаться по древу». У нас много тех, кто знает всё обо всём, но мало тех, кто на своём жизненном или профессиональном участке ответственно работает, добросовестно исполняет свои обязанности и своим личным вкладом меняет жизнь к лучшему. Я, например, одной из своих задач считаю обеспечение комфортного, безопасного проезда для людей, которые живут в Иркутской области, в том числе на Байкал. И что тут неправильного? Не масштабная задача? Не согласен. Решение этой задачи приведет и к развитию малого бизнеса в регионе, и к развитию туристической сферы, и это вдобавок тот самый патриотизм, имеющий под собой не мифы и лозунги, а реальную составляющую.

– А какие конкретные проекты сейчас в вашем депутатском «портфеле»?

– Во-первых, необходимо продолжать реконструкцию Култукского перевала – это самое узкое место на всей протяженности федеральной трассы от Красноярска до Култука, надо ликвидировать все так называемые «тещины языки».

Работаем с Министерством транспорта РФ и Росавтодором по строительству обходов городов. В 2017 году будет готова проектно-сметная документация по обходу Усолья и Тулуна. Дальше на очереди стоят обходы Нижнеудинска, Куйтуна, Слюдянки. Важная задача – дорога «Вилуй», которая должна соединить Иркутскую область и Республику Саха, благодаря чему мы можем получить новый виток развития нефтегазового кластера на северо-востоке Иркутской области и юго-западе Республики Саха (Якутия).

– Всё это, как мы понимаем, снимает целый ряд вопросов в жизнедеятельности городов и даже региона в целом?

– Конечно. И наши уважаемые коллеги из соседних регионов давно этим занимаются, защищают свои интересы в федеральных исполнительных структурах, активно подключают своих депутатов Государственной Думы РФ, а мы только приступили к этому – по большому счету, в необходимых масштабах. Сегодня практически каждый субъект в высокой степени готовности имеет проектно-сметную документацию на строительство обходов городов по федеральным трассам. Есть свои проекты по обходу Кемерово, Ачинска и Канска в Красноярском крае, Агинского и Борзи в Забайкальском крае и ряд других. Это тренд, и конкуренция здесь большая. А мы уже в обойме. Сделали несколько важных правильных шагов. И будем продолжать. Мои депутатские обязанности – помогать области, правительству выстраивать конструктивные взаимоотношения с профильными министерствами и ведомствами в отношении



инфраструктурных проектов, в том числе в дорожной отрасли, – для того чтобы про Иркутскую область не забывали, чтобы федеральные ресурсы были здесь задействованы максимально полно.

– Но у нас же вроде на федеральном уровне принята стратегия развития российского транспорта до 2030-го года, и там все эти обходы обозначены?

– Да, это есть. Но горизонт планирования слишком большой. За 15 лет многое может быть скорректировано. Мы находимся в жёстких финансовых тисках. Содержание и капитальные ремонты на федеральных дорогах финансируются на 100% от требуемого норматива, а вот финансирование строительства и реконструкции автомобильных дорог в 2015 году сократили по сравнению с 2014-м почти на 40%, и оно продолжает сокращаться. Так что руку надо на пульсе держать, чтобы всё было нормально.

– А у нас нормально сейчас?

– Нет. Не совсем. Если взять всю протяженность федеральной дорожной сети в Сибирском федеральном округе, то только порядка 52% соответствуют нормативам. А в Иркутской области этот показатель составляет 51,8. Мы чуть-чуть, как вы видите, недоотягиваем.

– Но и 52% маловато. Нет? Всё-таки федеральные дороги должны быть примером...

– Должны. Понятно, что стопроцентного показателя у нас не будет никогда – часть дорог всегда находится в ремонте, но 85% в отношении федеральных автомобильных дорог – вполне достижимый результат. Эта задача будет выполнена, не сомневаюсь, в 2019 году, и мы к этому показателю стремимся.

– Даже в Иркутской области?

– Конечно. Недавно, в августе, мы с представителями Федерального дорожного агентства проехали от Новосибирска до Иркутска. Побывали в Кемерово, в Красноярске, а другая группа наших коллег

совершала такой же вояж из Якутска через Амурскую область, Забайкальский край, Бурятию к нам в Иркутск. В том числе ехали специалисты по проектированию, содержанию дорог, по безопасности дорожного движения, по развитию придорожного сервиса и так далее.

Мы разместились в большом автобусе, и постоянно шел мозговой штурм. Фиксировался буквально каждый километр пути вплоть до «столбик не так стоит», или «знак не тот поставлен», или «этот участок трассы включить в план работ в 2016, а этот – в 2017 году». Всё заносилось в протокол. Это был некий штаб Росавтодора на колесах: с вай-фаем, связью с регионами, командами в профильные инстанции и заметками на полях.

– Как вам представляется: с приходом нового губернатора может быть поставлена под угрозу реализация каких-то планов развития дорожной сети в регионе?

– Давайте разделим ваш вопрос. Что касается моей работы как депутата Государственной Думы от Иркутской области – мои приоритеты не меняются. Что касается нового губернатора... Сергей Георгиевич здравомыслящий политик, причем знающий изнутри процесс формирования бюджета, с точки зрения федерального законодателя. С другой стороны, он имел возможность наблюдать действия предшественников, начиная от Юрия Ножикова и заканчивая Сергеем Ерощенко. Уверен, что Сергею Левченко надо учитывать ошибки предыдущих руководителей и расставлять приоритеты не по степени лояльности бизнеса к власти, а по степени профессионализма и значимости для Иркутской области и ее жителей. Есть расхожее мнение, что «короля делает свита». Сегодня уже известно имя первого заместителя губернатора – председателя правительства: им стал Александр Битаров. Он опытный производственник, знаком с дорожным хозяйством не понаслышке, и, надеюсь, его команда сумеет определить первоочередные задачи, в том числе то, что касается дорожной отрасли.

– Рецессия, увеличение оборонных затрат, глобальная политическая напряженность... Не пугает? Не способно это кардинально ухудшить ситуацию в экономике и в дорожной отрасли?

– Нет. Не пугает. Думаю, что мы наконец-то начали понимать, кто мы, зачем мы и какие приоритеты стоят перед нами как суверенным государством. У нас были разные метания, но потом наступила пора подвести итог этих метаний. Мы осознали, что совсем не все, что мы делали и чем жили в нашей истории, было плохим. Мы поняли, например, что в нашем советском прошлом было много хорошего, и традиции, которые у нас были на протяжении 70 лет, во многом верны...

– А какие из этих традиций лично вам кажутся правильными?

– Могу навскидку вспомнить, как поправляли наше региональное спортивное общество «Динамо»... Это общество было создано 22 июня 1925 года – ровно за 16 лет до начала Великой Отечественной войны, и оно положило начало массовому развитию физкультуры и спорта в стране. У нас ведь, вспомните, все тогда бегали на лыжах, хотели стать ворошиловскими стрелками – нация стремилась быть здоровой и сильной. И если парень не отслужил в армии, то он в общественном сознании был каким-то слегка... «недоделанным». Все сдавали нормы ГТО, и никому хуже от этого не было. В конечном итоге, вот такое отношение к спорту и к своему собственному здоровью помогло нашему народу и войну выиграть, и огромных успехов добиться в экономике... Мы преобразили страну. И долгое время она успешно противостояла, конкурировала в глобальном мире. Многое из того опыта нужно возвращать.

– Но в последнее время немало появилось и сомнений: а туда ли идём?

– Туда, думаю, – в целом. Конечно, сейчас страна испытывает серьезные трудности,



но... Зато мы, преодолевая эти трудности, научимся наконец считать деньги. И наведем порядок в использовании бюджетных средств. Нас ведь пока не прижмет...

– Да-да, жареный петух обязательно должен клюнуть в известное место!

– Вот-вот. И теперь многие понимают, что дорожное строительство может стать тем локомотивом, который вытягивает экономику. Это правда. Одно рабочее место в дорожной отрасли создает 4–5 рабочих мест в смежных отраслях: в производстве строительных и других материалов, в машиностроении и так далее. Учítывая, что дороги зачастую строятся у нас в отдаленных местах, вдалеке от крупных центров, – мы получаем дополнительную возможность развивать там малый бизнес. Помимо прочего, дорожная отрасль – это отрасль, которая сама обслуживает другие сферы, социальную, например. Но прежде всего это возможность комфортного передвижения, получения своевременной помощи...

Без дорог (и хороших дорог) невозможно развивать промышленность. Вот у нас в регионе на повестке дня – перспектива освоения Сухого Лога. Это уже задача на уровне общегосударственной. А как мы будем это делать, если дорог нормальных в Бодайбинском районе практически нет? Надо строить! Находить новые формы

сотрудничества, в том числе и на условиях государственно-частного партнерства.

– Сергей Юрьевич, Государственную Думу однажды публично назвали дурой и... понеслось: тут и там многие обнаруживают такие законопроекты, которые действительно заставляют усомниться в здравом уме отдельных депутатов. Между тем, мы посмотрели в отчетных документах Госдумы – и выяснили, что у иркутских депутатов немало своих, и при этом толковых, законодательных инициатив. Почему мы практически ничего не слышим об этих инициативах?

– Это, наверное, специфика человеческой психологии. Мы, я имею в виду себя и свою команду, занимаемся, на взгляд обывателя, такими достаточно скучными вещами. Например, внесением изменений в Бюджетный кодекс – ну кому это что говорит само по себе? Или 257-й Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности»? Это технология по сути, это для специалистов в определённой сфере, а значит не очень понятно и совершенно не интересно большинству. Зато понятно и интересно, если кто-то из наших коллег выдаёт что-то эпатажно-бытовое. О запрете секса или что-то вроде этого. Причём СМИ и блогеры, как мне почему-то кажется, прекрасно знают, что такие эпатажные законопроекты не пройдут, нет у них ни единого шанса, но публике нужны «герои» и «антигерои», нужна информация для обсуждения. И шоу начинается, пыль поднимается... А за пылью не видно того, что действительно стоило бы обсуждать.

– В общем, вы, кажется, неплохого мнения о работоспособности Госдумы?

– Конечно, не могу сказать, что депутатам всё удастся. Но заверяю вас: почти за четыре года, которые я работаю, совсем «балбесов» там не встречал. Нет их! Люди, которые попадают в Госдуму, – это в основном лидеры, яркие личности, которые имеют мнение, позицию, серьёзные знания, жизненный опыт. И опираются



на поддержку значительного числа людей в своих территориях, а кто-то – известен руководителям страны, пользуется их уважением.

– Госдума – это место для дискуссий сейчас?

– Я, конечно, помню эту фразу, но интерпретирую ее по-другому. Грызлов имел в виду, что Госдума – это не только зал Пленарных заседаний, где принимаются законопроекты в окончательном виде. И это действительно не место для широких дискуссий, потому что активное обсуждение всех нюансов той или иной законодательской инициативы происходит в комитетах, в комиссиях, в рабочих группах, на круглых столах, на парламентских слушаниях и так далее. Они для того и существуют! А вот когда подготовленный, обсуждённый на столах законопроект выносится на большую трибуну, то надо говорить уже строго по существу, то есть какие-то принципиальные вещи. У нас же порой находятся депутаты, которые не могут устоять перед соблазном залезть на трибуну и – «Россияне!..» – начинают «чесать» обо всём подряд... Так что Госдума – это, безусловно, место для дискуссий, но каждой конкретной дискуссии должно быть своё время. Согласитесь?!

– Да, конечно, соглашусь! Но вернёмся к нашим... дорогам. Они, в принципе, могут быть в России хорошими? Есть подозрение, что сколько денег в них не вбухивай, ездить по ним всё равно лучше на тракторе.

– Понимаю ваш скептицизм! И уверен, что дороги можно сделать хорошими. Но в первую очередь для этого надо обеспечить их сохранность.

– Разбивают?

– Разбивают. Не соблюдается режим весовых параметров. И одна машина весом 70 тонн, которая без спецразрешения проедет по автомобильной дороге, может принести ущерба на десятки, сотни миллионов рублей. У нас в Иркутской области



такое сплошь и рядом: строители, нарушая все правила, везут щебень, песок и прочие инертные материалы, предприятия сельского хозяйства с большим перегрузом везут зерно. Плюс лесовозы, трубовозы и так далее. Это все нужно контролировать, и мы соответствующие законодательные акты принимаем. В частности, мы ввели на прошедшей сессии Госдумы запрет на выдачу спецразрешений на перевозку делимых грузов. У нас максимально разрешённая масса автотранспортного средства без спецразрешения составляет 44 тонны, и есть ограничения на ось, на каждую ось, чтобы машина не продавливала дорожное полотно. Кроме того, вводим режим автоматической фото- и видеофиксации за превышение весовых параметров и габаритов. Меняем функционал органов государственной власти, отвечающих за контроль передвижения грузового транспорта.

Другое направление касается бюджетного законодательства в отношении региональных и муниципальных дорожных фондов. Мы систему эту – как бы такой финансовый каркас – создали, но её необходимо наполнять. Федеральный законодатель сегодня возлагает эту функцию на регионального парламентария, и я надеюсь, что иркутские депутаты сочтут приоритетными для себя вопросы, связанные

с развитием дорожного хозяйства. Понятно, что у нас есть огромное количество вопросов в социальной сфере, есть другие отрасли народного хозяйства, как раньше говорили, но Президент России поставил задачу по удвоению объемов дорожного строительства и по региональным, и по федеральным дорогам в течение 10 лет начиная с 2012 года. Есть майские указы Президента, и их надо выполнять.

– А насколько ваша законодательная деятельность связана с вашими личными материальными интересами и интересами АО «Труд»?

– Спасибо за «провокационный» вопрос! Благодарен за подобные вопросы, потому что в преддверии предвыборной кампании вы меня, так немножко даже, потренируете. Щучу.

– Да пожалуйста!

– Тут, как говорится, из песни слов не вычеркнешь. И я, когда принял в своё время решение идти в политику, прекрасно понимал, что люди всё равно будут задавать такие вопросы. Тем более что я действительно пришёл из бизнеса. Это дало мне опыт управления производством, коллективом, понимание многих составляющих реального Дела.

– Имеют право.

– Безусловно! И я очень ценю искреннее, доверительное отношение людей. Мне не просто далось это доверие. Когда я только начал выстраивать свою политическую карьеру, то первые свои выборы в 2004 году проиграл – Александру Ханхалаеву. Проиграл безоговорочно: мы заняли даже не второе, а третье место. «Накидали» нам тогда по полной программе. Потом были проигранные выборы в Усолье-Сибирском, которые дали колоссальный опыт и понимание, что политик любого уровня должен больше общаться с людьми, быть с ними на прямой связи, слушать и слышать. Мы провели 280 встреч с избирателями, я лично пообщался более

чем с 12-ю тысячами усольчан. Люди делились своими проблемами, болью своей, и я благодарен им за тот бесценный опыт общения, который получил. Он позволил сделать правильные выводы. Но я немножко отвлёкся...

«Труд» работал и работает кроме Иркутской области на Дальнем Востоке (на Сахалине и Курильских островах), в Республике Саха (Якутия), в Забайкальском крае, Амурской области, Бурятии. Вдобавок Группа компаний «Труд» – это ведь не только дороги, это и агропромышленное направление. Агрохолдинг «Саянский бройлер» сегодня активно развивается и вносит большой вклад в обеспечение продовольственной безопасности региона. За «Труд» мне сегодня не стыдно... Мы всегда говорили, что работаем на благо Иркутской области. И это не красивые слова, это изначально было заложено моим отцом Юрием Михайловичем Теном. Но я всегда отчётливо понимал, что невозможно объять необъятное...

– Приобретаешь в одном – можешь потерять в другом?

– Так оно и есть, жизнь всегда ставит тебя перед выбором. Мои законодательные инициативы, безусловно, имеют отношение к профилю той деятельности, которой занимается «Труд», но... Не обязательно помогают дорожникам. Да, вот такой парадокс!

Сегодня все мои действия согласуются федеральным уровнем принятия решений, как бы высокопарно это ни звучало. Пример – законопроект о запрете на делимые грузы, о нем мы говорили выше. Честно, претензии по этому законопроекту мне высказывают и трудовцы, в том числе – очевидно выгоднее загрузить в самосвал и перевезти как можно больше груза. Однако, как законодатель, я отчетливо понимаю, что нужно не только строить, ремонтировать, но и сохранять, – и это правильно, потому что получается реальная экономия средств, в том числе и наших с вами – налогоплательщиков.

– Но у вас же есть благотворительный фонд. Им-то вы хотя бы рулите?

– Да, в фонде, который носит имя моего отца, я активное действующее лицо, как сказал бы иной театральный критик. Потому что в благотворительности именно так обстоит дело: если ты лично не вкладываешь средства, никто больше и не подумает вкладывать. И у нас получается... Москвичи иногда удивляются, когда слышат, что мы порой собираем на благотворительность 12–13 млн рублей. Они в Ницце и Каннах собирают меньше. Но нам удалось создать такую атмосферу (тьфу, тьфу, тьфу!), что люди доверяют нам и понимают, что средства идут именно на те благие дела, которые заявляются. При этом мы всегда говорим, что не ставим перед собой цели в отношении конкретных сумм: как получится – так и получится. На крайнем аукционе «Нота До» мы собрали значительно меньше, чем в 2014 году, но, хорошо зная экономическую ситуацию, благодарен каждому, кто пришел, за каждый пожертвованный рубль.

– Вы делаете это ради своего отца?

– Мне хочется, чтобы имя человека, который действительно многое сделал для Иркутской области, для иркутян, сохранялось в памяти людской долго.

– Думаете о том, какой след можете оставить вы сами?

– Пока, признаться, особо не задумываюсь. Это, наверное, придёт с годами. А пока... В регионе с таким потенциалом, как Иркутская область, должны быть хорошие дороги – и это не только стимул для развития малого бизнеса, который в период экономических потрясений становился спасательным кругом для огромного количества людей. Если нам удастся реализовать все те планы, о которых я уже сказал, то мы процентов на 30 сократим время передвижения автотранспорта от границы с Красноярским краем до Байкала. Это существенно снизит затраты на автоперевозки и позволит





снизить себестоимость перевозимой продукции, улучшить качество самой жизни. И... готов для реализации всех этих планов бороться за место депутата Государственной Думы России. Прекрасно понимаю, что кампания будет непростой, конкурентной. Но я пойду, причем именно по одномандатному округу. И надеюсь, что люди меня поддержат!

– Не боитесь, что ваша принадлежность к партии, которая сокрушительно проиграла минувшие выборы губернатора и которую вы, собственно, представляете в федеральном парламенте, вам помешает?

– Не согласен, что сокрушительно проиграла, – борьба была честной, за кандидата от партии «Единая Россия» Сергея Ерощенко проголосовали 290 тысяч избирателей. При этом я убежден, что один человек ошибаться может, но народ – никогда. Хороший урок для нас всех, стоит задуматься, проанализировать собственные действия, сделать работу над ошибками. Мое личное убеждение: опыт – любой, но в первую очередь поражений – закаляет, стимулирует.

И потом, я не собираюсь ничего никому доказывать. Есть желание довести свою точку зрения до своих земляков и делами подтвердить тот кредит доверия, который они дали мне на первый срок.

– Удачи вам!

– Спасибо!

Вопросы задавали Светлана Фомина и
Андрей Фомин