

Сергей Тен: Время консолидировать силы

Главным событием уходящего года в дорожной отрасли не только Приангарья, но и всей России можно назвать ликвидацию последнего гравийного разрыва от Калининграда до Владивостока – на федеральной трассе М-53 в Тулунском районе. В условиях сложной экономической ситуации предстоит серьезная конкурентная борьба за федеральные средства на строительство дорожных объектов в регионах. Своим экспертным взглядом на перспективы отрасли делится депутат Государственной думы РФ, заместитель председателя комитета по транспорту Сергей Тен.

– Сергей Юрьевич, главная задача по федеральным трассам в Иркутской области выполнена. Но есть и другие, не менее значимые объекты, ждущие своего часа. Можете сказать, какие дорожные проекты региона, на ваш взгляд, должны быть в приоритете?

– Из первостепенных задач, считаю, 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. Кроме того, ведется работа с Министерством транспорта РФ и Росавтодором по строительству обходов городов. В 2016 году будет готова проектно-сметная документация по обходу Усоля и Тулуна. Дальше на очереди стоят обходы Нижнеудинска, Куйтуна, Слюдянки. Требуется повышенного внимания дорога «Вилуй». Она стратегически важна не только для развития северо-востока Иркутской области, наших нефтегазовых проектов, но и для Якутии, которая в перспективе получает круглогодичную связь с единой сетью российских дорог. С раз-

витием «Вилуя» еще острее встанет вопрос строительства моста в нижнем бьефе Братской ГЭС. Уже сегодня плотина гидростанции работает на пределе своих технологических возможностей.

Если нам удастся реализовать все вышеперечисленные планы, то мы значительно сократим время передвижения автотранспорта от границы с Красноярским краем до Байкала. Это существенно снизит затраты на автоперевозки и позволит сократить себестоимость перевозимой продукции, улучшит качество самой жизни в регионе.

– В этом году состоялся автопробег по маршруту Новосибирск – Красноярск – Иркутск с участием главы Росавтодора Романа Старовойта, который лично оценил состояние дорожной сети в Сибирском федеральном округе. Как Иркутская область выглядит на фоне других субъектов РФ?

– В последние годы эксплуатационные характеристики дорог федерального значения значительно меняются. Отремонтированы участки с серьезным износом на территории Иркутской области, Республики Бурятия,



Предстоит серьезная конкурентная борьба за федеральные средства, что касается нового строительства в регионах. Сегодня практически каждый субъект в высокой степени готовности имеет проектно-сметную документацию на строительство обходов городов по федеральным трассам.

Забайкальского края. При этом есть еще много участков, которые необходимо ремонтировать и реконструировать. Из 9238 км федеральных дорог в СФО нормативно-эксплуатационному состоянию сегодня соответствует только 56%. В Иркутской области этот показатель несколько ниже – 51,8%. Однако правительством РФ поставлена задача – все дороги федерального значения должны быть приведены в нормативное состояние до 2019 года.

С другой стороны, предстоит серьезная конкурентная борьба за федеральные средства, что касается нового строительства в регионах. 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 Краснояр-

ском крае, Агинского и Борзи в Забайкальском крае и ряд других. Поэтому строительство наших обходов Усолья-Сибирского и Тулуна зависит от консолидированной позиции нового правительства Иркутской области и федеральных депутатов и сенаторов, защищающих интересы региона в Москве.

– С федеральными объектами картина ясна. А как быть с муниципальными дорогами? Судьба Маратовской развязки в Иркутске вызывает большую обеспокоенность. Реализовать проект силами областного и муниципального бюджетов вряд ли возможно. Между тем решение данного вопроса не терпит промедления, поскольку многочасовые пробки парализуют движение транспорта в городе.

– Маратовская развязка может быть построена за счет системы «Платон», которая

базируется на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП). Об этом мы говорили во время встречи с губернатором Иркутской области Сергеем Левченко. С 15 ноября в России начала действовать система взимания платы с грузового транспорта, чей вес превышает 12 тонн. Сейчас разрабатываются механизмы перечислений федеральных трансфертов в регионы по линии ГЧП. Планируется, что основными требованиями к проектам будут: стоимость объекта должна быть не меньше 1,5 млрд рублей; реализация проекта должна быть по ФЗ «О концессиях». Объем софинансирования предполагается: 50% – федеральные средства (если мост, то до 85%), внебюджетные средства – не менее 15%.

– Система «Платон», не успев появиться, вызвала много шума и негатива. В чем ее суть? Почему многие дальнбойщики выступают против этого нововведения?

– Есть научное доказанный факт, что одна машина массой свыше 12 тонн эксплуатирует дорогу в сотни раз активнее (то есть идет высокое давление на дорожное полотно), чем легковой автомобиль. 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.

Система «Платон» правильная, поскольку в ней заложен принцип формирования – «чем больше везешь, тем больше платишь». По решению президента РФ, озвученному на президиуме Госсовета в октябре 2014 года, средства пойдут в регионы на строительство дорожной сети, и в 2016 году эта сумма будет порядка 40 млрд рублей.

Негатив дальнбойщиков, который возник в первые дни действия системы, вполне объясним. Когда разработчики запускали систему «Платон» в call-центр посадили всего 40 операторов на всю страну. И люди, когда звонили с вопросами, ждали подолгу. Это была большая ошибка. Из-за отсутствия информации у людей возникла агрессия, начали рождаться слухи. На этой теме многие политики начали зарабатывать себе имя. Масло в огонь подлили бортовые устройства, изготовленные в недостаточном количестве. Со временем все механизмы будут отработаны и отлажены.

– А не скажется ли введение системы «Платон» на повышении цен?

– 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.

К тому же, мы с коллегами усовершенствовали данный закон, по сравнению с его первоначальным вариантом. Так, цена была снижена с 3 рублей 73 копеек до 1 рубля 53 копеек за километр. Также мы ввели систему пост-оплаты, сократили размер штрафа, улучшили многие другие параметры работы «Платона».

– В апреле текущего года в Иркутске прошла забастовка водителей маршруток. Они протестовали против низкой стоимости проезда в общественном транспорте. Стоимость проезда не повысилась. Стоит ли ждать новой волны забастовок?

– Государство, по сути, не регулировало этот рынок. В Госдуме три с половиной года пролежал законопроект, который регламентирует порядок пассажирских перевозок на муниципальных, межмуниципальных и региональных маршрутах. По итогам иркутской забастовки я пришел к председателю комитета Госдумы по транспорту и принес пачку бумаг с новостями из СМИ, комментариями в соцсетях. И сказал, что если мы не примем этот закон, то ситуация

повторится во всех 85 субъектах страны. В конечном итоге, мы приняли федеральный закон № 220-ФЗ. Теперь очередь за региональным законодателем, который должен принять данный закон на областном уровне. На встрече с губернатором Сергеем Левченко я предложил разработать и принять отдельную программу «Пассажирского муниципального транспорта».

– Много проблем в области и на железной дороге. Например, на станции Половина ежегодно гибнет по три-четыре человека. Можно ли изменить ситуацию?

– Новому губернатору и правительству региона необходимо налаживать эффективное сотрудничество с руководством ОАО «Российские железные дороги», в частности, с первыми лицами Восточно-Сибирской железной дороги.

На станции Половина в Черемховском районе пересечь железнодорожную магистраль люди могут только с риском для жизни, подлезая под подвижным составом или перелезая через автосцепные устройства между вагонами, поскольку проход постоянно перекрыт стоящими железнодорожными составами. Железнодорожники предлагают решить вопрос, построив оборудованный накопителем, звуковым сигналом и светофором переход в одном уровне с железной дорогой. Я с таким вариантом не согласен. Нужно строить именно пешеходный мост. Цена вопроса 110 млн рублей. Руководство РЖД готово построить пешеходный мост на условиях софинансирования с правительством Иркутской области, то есть 50 на 50. Но, учитывая сложную экономическую ситуацию, сегодня это невозможно. Как депутат Госдумы я буду продолжать убеждать железнодорожников изыскивать эти средства и самим строить путепровод, обеспечивая безопасность населения, которая регламентируется железнодорожными нормативами.

– Проблем в области строительства дорог и транспорта много. Возможно, их было бы меньше, будь у нас отдельное профильное министерство. Вы согласны, что нужны структурные изменения?

– Полностью согласен. Для более эффективного решения вопросов по строительству дорог и наведению порядка в транспортной системе в правительстве Иркутской области необходимо создать министерство транспорта и дорожного хозяйства, как это есть в федеральной структуре правительства. Сегодня у нас есть министерство жилищно-коммунального хозяйства, энергетики и транспорта и министерство строительства, дорожного хозяйства. Могу сказать с уверенностью, что дорогам и транспорту уделяется внимание по остаточному принципу. Ситуацию нужно в корне менять!

Наталья МУСТАФИНА