

Окончание.  
Начало на стр. 1

Автомобильная промышленность производит качественные автомобили, а предприятиям не на что их приобретать. Да и банковская система не позволяет им иметь кредитные и оборотные средства.

Вот и получается, что иностранные перевозчики даже на территории Союзного государства находятся в более выгодном положении, чем российские и белорусские.

## БЮРОКРАТЫ ПРАВЯТ БАЛ

- Год назад вы рассказывали о преимуществах географического положения Беларуси и России как транзитных стран. А одна из главных задач Союзного государства, как известно, создание единой транспортной системы. Что изменилось с тех пор? Далеко ли продвинулись?

- Высокий транзитный потенциал наших стран и преимущества, который он дает, сомнений не вызывают. Сегодня они так же важны, как и многие столетия назад, когда Великий шелковый путь или путь «из варяг в греки» только зарождались. Мы знаем, какие цивилизации развивались за счет встречных транспортных потоков, дающих не только заработки, но и новые технологии, ремесла, различные институты, включая банковские.

Как это ни парадоксально, мы, к сожалению, отстаем от наших предшественников по темпам развития этой отрасли. Причина - бюрократизированное таможенное оформление грузов и коррупция, особенно со стороны России. Это привело к тому, что основной «оператор» в новом проекте Шелкового пути - Казахстан - обрабатывает свои грузы через

Михаил БРЯЧАК, член Комиссии ПС по законодательству и Регламенту:

# МЫ ТЕРЯЕМ НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ



Литву, ее порты. Беларусь и Россия - уже вне маршрутов Нового Шелкового пути.

Для нас это огромная потеря: коррупционный механизм таможенного администрирования приносит и принесет огромные и невосполнимые потери не

только нам, но и нашим будущим поколениям. Они не простят, если мы утратим геополитические преимущества. Транзитные маршруты сформируются и будут развивать территории, по которым проходят, но, к сожалению, не наши.



## ДОСЬЕ «СВ»

Михаил Брячек родился 6 апреля 1957 года в селе Подлясове Зубово-Полянского района Мордовской АССР. Окончил Московский институт национальных и региональных отношений по специальности «государственное право». С 1975 по 1977 год проходил службу в рядах Советской Армии, затем работал на предприятиях Псковской области.

В марте 2007 года избран депутатом Псковского областного собрания по партийному списку партии «Справедливая Россия» и руководителем фракции.

Избран депутатом Государственной Думы РФ в 2011 году. Член Комиссии ПС Союза Беларуси и России по законодательству и Регламенту.

Женат, имеет двух сыновей и четырех внуков.

## ДИСКУССИЯ

### Тарифы для дальнбойщиков

- **Белорусские дальнбойщики в России за проезд по платным дорогам платят. Почему?**

- Хочу внести ясность: платят все. И российские дальнбойщики в Беларуси тоже, но по разным ставкам: в Беларуси они определены белорусским законодательством. Например, за грузоподъемность от 3,5 тонны и более ставки в Беларуси значительно меньше, чем у нас.

Взимать плату на содержание дорог - международная практика. Но увеличивать ее в условиях кризиса, когда инфраструктурные предприятия, целые отрасли с трудом выживают, - ошибка. Делать это - значит, погубить любую отрасль, где эти платы вводятся.

- **Что вы можете сказать о тарифах, предложенных дальнбойщикам российским правительством?**

- Тариф 3,75 рубля за километр на 17 процентов удорожает сегодняшние ставки, а конечную стоимость перевозимой продукции - до 5 рублей за килограмм. По некоторым оценкам, это

дает виток дополнительной инфляции от 1,5 до 3,5 процента, снижает покупательскую способность населения, конкурентоспособность товаров и их производство и в итоге приводит к огромному витку экономического и социального отставания.

- **Но правительство все-таки пошло на попятный, налоговые ставки были снижены...**

- Да, недовольство дальнбойщиков все-таки дало результат: правительство минимизировало ставки с 3,75 до 1,53 рубля, правда, пока только до 1 марта. Согласилось уменьшить штраф за несвоевременную оплату тарифов до 5 тысяч рублей, в случае повторного нарушения - до 10 тысяч, раньше он был 40 тысяч для физического лица и 450 тысяч для юридического. К тому же предоплату заменили постоплатой.

Но дискуссию с правительством мы продолжим: наша цель - довести систему обслуживания платежей до ума и ввести ее, когда наступит период оздоровления. На это приблизительно уйдет два года.

- **Сейчас мы оплачиваем транспортный налог два раза: за кубический объем двигателя и при покупке бензина.**

- Акциз, в свое время введенный в стоимость топлива, предусматривал его отмену. Но регионы, в ведении которых это находилось, не стали этого делать. Они используют его в своих интересах - латают дыры там, где трещит. Транспортный налог необходимо, конечно, отменить федеральным нормативом. Население не должно оплачивать его дважды.

- **Как тарифная политика России**

## ПОЧЕМУ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ПЛАТИМ ДВАЖДЫ

**вписывается в контекст единого пространства Союзного государства, Евразийского экономического союза?**

- Тарифная политика у нас регулируется государством только в системе РЖД. Остальные виды транспорта - воздушные, водные, автомобильные перевозки - регулируются рынком.

В формировании единой тарифной политики на пространстве Таможенного союза тоже задействованы рыночные механизмы, поэтому цена, заложенная в тариф, и является предметом

рассмотрения преимуществ и конкурентоспособности перевозчика.

- **Какой вид транспорта наиболее конкурентоспособный и проблемный?**

- У каждого вида транспорта - свои проблемы и конкурентные преимущества. Железная дорога, например, в ближайшее время будет не в состоянии перевозить рефрижераторные грузы. Секции, которые мы с вами помним со времен Советского Союза, много лет не обновлялись. Можно, конечно,

на какое-то время продлевать им срок эксплуатации, но качество перевозимой в них продукции не будет соответствовать необходимым требованиям. Вместо рыбы мы получаем с Дальнего Востока какую-то биомассу, два-три раза размороженную. Это не тот продукт, который мы бы хотели видеть на своих прилавках и столах.

Следовательно, нам нужно срочно менять устаревшие грузовые вагоны на современные рефрижераторные контейнеры.

## ЕСТЬ ВОПРОС