

довать, а убеждать, нужно управлять, а не властвовать, что нужно быть не первым, а лидером, нужно уметь слушать и прислушиваться.

**BG:** Вы заявляли прессе, что не собираетесь покидать «Единую Россию», тогда с какой целью вы поехали на учредительный съезд ОНФ?

**А. Д.:** Я хотел бы, чтобы было четкое понимание моей позиции. Я вступил в «Единую Россию» в начале 2000-х. Кто бы что ни говорил, сегодня наиболее активные люди, люди со здоровыми идеями, в большинстве своем остаются в «Единой России». Даже если взять кадровый потенциал Ленинградской области, то там большинство активных людей (не хочу обидеть никакие партии) стали либо сторонниками, либо членами «Единой России». Это была и есть ведущая партия. Но никто не запрещает членам партии вступить в ряды ОНФ. Нельзя путать партийных функционеров «Единой России» и ОНФ. Партийные функционеры должны вести «Единую Россию». Но я как член партии не являюсь партийным функционером и никогда им не являлся, я — рядовой член партии. Так я себя ощущаю. И мое членство в президиуме регионального политсовета воспринимаю как общественную (в данном случае — партийную) нагрузку. И в тот момент, когда я стал губернатором, я никаких руководящих постов в партии не занимал. В ОНФ может войти представитель любой партии, если он сам и его партия предлагают конструктив, если их цели и задачи совпадают с целями и задачами, которые были обозначены на съезде Народного фронта. Поэтому я не вижу противоречия в том, что некоторые члены партий могут быть участниками Народного фронта. В ОНФ должны входить не партийные функционеры, а активные люди.

**BG:** Недавно вы отпраздновали первую годовщину своего губернаторства. На ваш взгляд, что вам удалось сделать лучше всего и какие цели вы ставите перед собой до конца губернаторского срока?

**А. Д.:** Когда я выступал перед депутатами в мае прошлого года (перед утверждением областным ЗакСом в должности губернатора), я поделился стратегией развития региона как человек, не чужой для Ленинградской области. У нас создана неплохая экономическая база, но наше население не чувствует, что за эти годы стало лучше жить, ни на материальном, ни на духовном уровне. Поэтому первый год своего губернаторства я объявил годом духовной культуры. Ряд моих инициатив уже поддерживается моими коллегами-губернаторами и активно тиражируется по России. Это касается административной реформы и реформы местного самоуправления. Первый и главный мой посыл был в том, чтобы власть не только декларировала, что она берет на себя ответственность, но и реально отвечала за свои поступки. Главное, что мы должны понимать, — способны ли мы произвести эти реформы. Для этого мы определили концепцию развития Ленинградской области, где установили макроэкономические показатели, под которые мы подтягивали свою социально-политическую структуру. Концепция развития региона — это первый документ в истории Ленобласти, который обсуждался в течение шести месяцев. Причем это было не формальное обсуждение. Следующий шаг

— нужно сделать так, чтобы в экономику Ленобласти пришел бизнес. Мы сделали прозрачные законы, открыли фронт-офис для потенциальных инвесторов. Далее — инфраструктурная перестройка. Сейчас идет полный пересмотр всего, что связано с коммунальным хозяйством, включая энергетику. Как вы знаете, я отказал в согласовании новой инвестиционной программы «Ленэнерго», потому что считаю, что не надо путать развитие «Ленэнерго» с развитием Ленинградской области. Линии электропередач должны строиться там, где нужно региону. Дальше мы будем заниматься формированием полных социальных пакетов, и сейчас мы — один из немногих регионов, который выполняет все указы президента. Под указы президента уже пошли реформы образования, здравоохранения и так далее. Фактически в этих сферах мы делаем перезагрузку. Поначалу, конечно, было тяжело признать, что реформа здравоохранения, над которой мы работали пять последних лет, провалилась. И не потому, что мы не освоили деньги и не выполнили намеченных планов, а потому что мы не достигли конечных целей. И последнее, самое сложное решение, на которое мне потребовался год, — это переход на систему оценок по конечному результату. Чтобы работа чиновника оценивалась не по тому, сколько часов он просидел на рабочем месте и как он потратил бюджетные деньги, а по тому, эффективна ли его работа, смог ли он принести пользу населению, достиг ли он конечных целей. Будет жесткая шкала оценок, до одиннадцати показателей. Ежемесячно каждый чиновник будет оцениваться специальной комиссией. Следующая инициатива в этом направлении, с которой мы вышли, и большинство губернаторов нас с ней поддержали, — возможность отстранять глав администрации (не глав муниципальных образований) за невыполнение своих обязанностей.

Сейчас завершается ее оформление в виде законодательной инициативы, дальше мы ее направим в Государственную думу и одновременно в субъекты федерации.

**BG:** На ваш взгляд, какие основные точки роста экономики сохраняются или появляются в доверенном вам регионе?

**А. Д.:** Во-первых, у нас сохраняются традиционные точки роста — инфраструктурные проекты. В первую очередь это то, что связано с железными и автомобильными дорогами, портами, трубопроводами, авиасообщением. Мы ожидаем, что малая авиация начнет развиваться в области. Это первое, на что мы делаем ставку. Второе — это наши традиционные отрасли, которые сегодня у нас активно развиваются: производство автомобилей и автокомпонентов. Также мы делаем ставку на нефтехимию и химическую отрасль, производство строительных материалов. Что касается нашего лесопромышленного комплекса, мы выходим сейчас на стопроцентную переработку собственной древесины, но задача стоит выше — выйти на стопроцентную переработку всей древесины, которая завозится в Ленинградскую область. Конечно же, усиливаем развитие сельского хозяйства, причем регион будет поддерживать как крупных, так и небольших производителей. Мы сейчас уже начинаем видеть, что некоторые наши маленькие фермы, которые произ-

водят экологически чистую продукцию, начинают быть востребованными. И здесь мы рассчитываем на активизацию наших дальних районов, таких как Подпорожский, Бокситогорский и Лодейнопольский.

**BG:** А вступление в ВТО не подорвет этот бизнес?

**А. Д.:** Знаете, если смотреть, например, на наш птицепром, то мы выдержим любое ВТО. Если бы мы имели более низкие цены на зерно, мы могли бы уже давно продавать и яйцо, и мясо птицы в Европу. Тяжело, конечно, будет производителям свинины, но в этом году в Лужском районе начнет работать новый откормочный комплекс. И раз инвестор вкладывает средства в строительство, значит, перспективы у свиноводов есть. По производству говядины мы изучаем опыт Воронежской области, где разводят породы коров, живущих в естественных условиях. А что касается растениеводства, то в Ленинградской области в ближайшие несколько лет производство тепличных овощей вырастет в три раза.

**BG:** За время вашего губернаторства появилась «горячая точка» — строительство железнодорожной магистрали Выборг — Каменногорск. На ваш взгляд, насколько вероятен благоприятный исход из этой истории, когда будут соблюдены интересы бизнеса и в то же время будут учтены все требования населения?

**А. Д.:** Эта проблема появилась не сейчас. Спор по строительству части магистрали Каменногорск — Выборг идет с 2006 года. Так получилось, что Лосево — Каменногорск строит Минтранс, по стандартам, которые даже превышают наши потребности. Проблема есть только на участке, который строит РЖД. Ситуация обострилась потому, что впервые губернатор публично занял сторону не монополиста, а населения. В этом, наверное, основная суть конфликта. В разговоре с РЖД мы уже пошли на компромисс. Мы сказали, что нам не надо двенадцать виадуков на этом участке. Постройте хотя бы три. Более того, мы готовы взять на себя финансирование проектировки виадука в городе Выборге, но пусть он при этом станет четвертым. Мы предлагали профинансировать из бюджета строительство каждого виадука на 25%. Но РЖД не соглашается и на это. Мы бы не били в колокола, если бы не вышеупомянутый пример Минтранса, который учел все потребности населения в беспрепятственном пересечении железнодорожного полотна.

У нас, вы знаете, был спор и с Олегом Дерипаской. И я открыто премьер-министру сказал, что если собственник не может управлять производством с учетом всех интересов, то пусть продаст его за рубль, а не требует миллионы долларов. Но в итоге с тем же «Русалом» мы нашли совместно выход из ситуации. Мы готовы подписать документы по льготному налогообложению для израильского инвестора, который будет производить там автокомпоненты. Еще был спор с компанией NCC, в который даже вмешались дипломатические службы Швеции и Финляндии. Они пытались воспитывать меня, спрашивая, почему я не даю строить 25-этажные дома плотностью с коэффициентом 4 по сравнению с Петербургом. На что я ответил знаменитой фразой, что Ленобласть не Зимбабве, и я не позволю строить дома без детских са-

дов, школ, парковок, скверов. И к этому прислушались же! И я думаю, что Владимир Якунин, глава РЖД, встал бы на сторону населения Ленобласти. Просто, по моему мнению, его специалисты не всегда доводят объективную информацию в полном объеме.

**BG:** А насколько жизнеспособной оказалась идея создания координационного совета Санкт-Петербурга и Ленинградской области?

**А. Д.:** Вполне жизнеспособной. Хотя это и вторая попытка. Первый совет был создан при Валентине Ивановне (Матвиенко. — **BG**) и Валерии Павловиче (Сердюкове. — **BG**). Но он «умер», так и не начав работать. Нынешний состав начал работать, возможно, благодаря молодости и напору вице-губернатора Дмитрия Ялова, который готовит вопросы для рассмотрения на совете. Мы стали решать вопросы и по воде, и по канализованию, и по свалкам, и по метро. И мне кажется, что координационный совет в дальнейшем будет еще больше и активнее работать.

**BG:** За счет регионального бюджета будут созданы как минимум две индустриальные площадки. Одна во Всеволожском районе, вторая в Тосно. При этом в регионе есть очень много частных проектов, которые говорят, что к ним не выстраивается очередь из резидентов. На ваш взгляд, подкреплено ли спросом рынка то, что бюджет вкладывается в эти индустриальные площадки?

**А. Д.:** Во-первых, хочу сказать, что сегодня потребность в индустриальных площадках большая. У нас есть разный уровень подготовки инвестплощадок и разный уровень ценнообразования. Есть частные проекты, владельцы которых купили землю, перевели ее в промышленную категорию и начали приглашать резидентов. Но при этом у них нет техусловий по воде, по газу, по канализованию. Есть бизнесмены, которые вложились в инфраструктуру, но выставляют такую стоимость аренды, что потенциальным резидентам проще построить собственное производство. Есть проекты, которые имеют нормальное сочетание цены и техусловий, однако у них отсутствует специализация. Они приглашают и предприятия пищевой промышленности, и предприятия первого класса опасности. Но так ведь тоже не бывает!

**BG:** Недавно было объявлено о создании некоммерческого объединения по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленобласти. Это объединение уже зарегистрировано?

**А. Д.:** Со стороны Ленинградской области мы все учредительные документы подписали. Про город я пока не готов говорить. Основная задача здесь — это не осваивать деньги, а разрабатывать современное планирование развития территории и дорог. Причем это касается и развития железных дорог, авиационного сообщения, водного транспорта. Их первоочередная задача — разработка концепции транспортной инфраструктуры, далее они должны согласовать ее на уровне двух регионов.

**BG:** А идея перевода правительства Ленобласти в Гатчину сохранилась?

**А. Д.:** Она только на стадии изучения ситуации. Конечно, если будет принято на всех уровнях, включая мнение населения, решение, что мы не будем объединяться, то тогда, наверное, этот проект будет востребован. ■