

«НАД СИВЕРСКИМ КРУЖИТЬ НЕ НАДО»

ГУБЕРНАТОР ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ АЛЕКСАНДР ДРОЗДЕНКО СЧИТАЕТ, ЧТО РЕГИОН ГОТОВ К КАЧЕСТВЕННОМУ ЭКОНОМИЧЕСКОМУ ПРЫЖКУ, ДЛЯ ЧЕГО АДМИНИСТРАЦИИ СУБЪЕКТА НЕОБХОДИМО ПЕРЕСТРОИТЬ СВОЮ ФИЛОСОФИЮ. КАК ГЛАВА РЕГИОНА СОБИРАЕТСЯ БОРОТЬСЯ С «ПРОБЛЕМОЙ РОСТА», ПОЧЕМУ НЕОБХОДИМО ОМОЛАЖИВАТЬ УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ СОСТАВ И ОГРАНИЧИВАТЬ ЗНАКОВЫЕ ИНВЕСТПРОЕКТЫ ОТ ВЛИЯНИЯ ПОЛИТИЧЕСКОЙ СОСТАВЛЯЮЩИЙ — ОН РАССКАЗАЛ В ИНТЕРВЬЮ КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ МАРИНЕ КОСТЮКЕВИЧ.

BUSINESS GUIDE: С момента выборов губернатора прошло уже больше года. Что за этот период сделать удалось и что пока не получилось?

АЛЕКСАНДР ДРОЗДЕНКО: Самое главное, что нам удалось выполнить обязательства, которые мы давали в тот непростой период. Мы все тогда понимали, что находимся под давлением санкций и низких цен на энергоресурсы, практически все субъекты тогда проседали. А мы говорили о том, что у нас будет расти экономика, что увеличим бюджетные инвестиции в строительство и в соцсферу, что будем компенсировать инфляцию через повышение зарплаты и соцвыплат. Мы эти обязательства выполнили.

Ленинградская область заканчивает этот год с профицитным бюджетом. В 2012 году у нас была серьезная долговая нагрузка, которая сейчас у региона одна из самых низких в России. Мы сумели выполнить свои обещания по инвестициям, хотя в это вообще никто не верил. За первое полугодие Ленинградская область показала рекордный рост — 44%. В 2016 году мы привлечем более 200 млрд рублей.

Что не удалось? К сожалению, пробуксовывает и ряд принципиальных для меня программ. Нам не удалось выполнить все обязательства по дорожному фонду — мы привлекли серьезные инвестиции из федерального бюджета на строительство развязок и виадуктов, но не уложились с их строительством в нормативные сроки. Мы имеем один из лучших в России показателей по сбору платы за капремонт, но не смогли в полном объеме средства вложить в ремонт домов — на счетах 1,5 млрд рублей остатков, чего быть не должно.

BG: В чем же причина?

А. Д.: В человеческом факторе: идет уже третья смена в руководстве Фонда капремонта, есть определенный кадровый голод. И еще есть такое понятие, как болезнь роста. Я не пытаюсь похвастаться, но по основным показателям Ленобласть в последние четыре года развивается динамично. Кадровое обеспечение не успевает за ростом объемов программ и бюджета.

BG: По-вашему, чиновники не справляются с работой из-за роста ее объемов, а не из-за отсутствия у них компетенций?

А. Д.: Давайте скажем осторожно. Когда объемы были в три раза меньше, компетенций хватало. На сегодняшний день у целого ряда чиновников их не хватает, чтобы работать в заданном темпе.

Регион подготовлен к качественному прыжку, но для этого мы должны перестроить свою философию. Я уже не раз говорил Роману Ивановичу (Марков, первый вице-губернатор. — **BG**), я бы не хотел, чтобы он вошел в историю как председатель комитета финансов, при котором были самые высокие объемы депозитов. Да, нам нужен



АЛЕКСАНДР ДРОЗДЕНКО

был этот этап для выхода из финансовой дыры, но финансисты должны перестроить свое мышление и не страшиться брать деньги в долг для развития. Естественно, в рамках существующих бюджетных нормативов.

Есть ряд комитетов, где мы недавно проводили замены, и, возможно, их еще раз придется провести. Остаются проблемы в комитете по ЖКХ. Отрасль лихорадит. Олег Сергеевич Коваль (вице-губернатор по ЖКХ и энергетике. — **BG**) — неплохой менеджер, работал в компаниях «Газпрома», но к нему тоже есть вопросы.

У меня в целом есть вопросы по работе своего аппарата: я вижу, что мы не можем выйти на принцип омолаживания. Не менее четверти, а то и трети наших сотрудников должны быть в возрасте до 35 лет. Молодые двигают прогресс: я помню себя в возрасте 25–35 лет — горы хотелось свернуть. Я и сейчас не потерял интерес к работе, но чувствую, что становлюсь более консервативным. А в нашей работе обязательно нужно крыло либералов.

BG: Какие новые инвестиционные проекты для вас актуальны?

А. Д.: Для области в настоящий момент важны инвестиции «паровозы», которые потащат экономику вперед. Прежде всего это вложения крупнейших монополистов. Я говорю о проекте Nord Stream — 2, благодаря которому мы получили беспрецедентную программу развития и строительства газопроводов Ленобласти. Мы единственный субъект, по которому правление «Газпрома» приняло решение ее не секвестрировать.

Есть проект строительства на площадке бывшего Волховского алюминиевого завода предприятия по производству металла для бетонных изделий — закладной арматуры. Она, в отличие от 90% других необходимых стройматериалов, в Ленобласти не

производится и завозится со стороны. Но пока мы не можем договориться с «Русалом» по условиям захода инвесторов. Считаем, что неиспользуемую площадку можно отдать по более льготным условиям.

BG: Из-за финансовых проблем в последний год фабрика «Синявинская» теряет свои лидирующие позиции на рынке. Вы обсуждали дальнейшую стратегию ее развития с новым руководством фабрики?

А. Д.: У нас несколько раз был разговор с Никитой Олеговичем (Мельниковым, экс-главой фабрики. — **BG**) о том, что ему надо пересмотреть свою финансовую политику, иначе ситуация может стать критической. Другие птицефабрики области много внимания уделяют собственной кормовой базе, переработке продукции, потому что продажей одного яйца рынок держать невозможно — тот же «Роскар» продает яичный порошок, поставляет продукцию для фастфуда. Никита Олегович вместо того, чтобы это делать, начал «распылять» свои средства.

Мы, конечно, очень переживали, что Сбербанк либо другие кредиторы фабрики обратятся с иском о ее банкротстве, это был бы крах. Но, слава богу, у них хватило ума понять, что работающая фабрика выгоднее. Она остается у нас в программе на получение прямой финансовой поддержки под производство продукции в 2017 году.

У пришедших инвесторов уже есть несколько птицефабрик, они не новички. Переговоры вел Яхнюк (Сергей Яхнюк, вице-губернатор по АПК. — **BG**). После первой же встречи он мне сказал: «Давайте все успокоимся — это профессионалы».

BG: Будет ли Ленобласть, несмотря на незначительную позицию Минтранса и противоречий с Петербургом, дальше продвигать идею строительства аэропорта в Сиверском?

А. Д.: Все, что связано с развитием экономики региона, должно быть меньше в области политики. Вы можете себе представить, чтобы один регион навязывал другому свои ограничения по развитию? Мы же не претендуем на то, чтобы Ленобласти передали право «Воздушных ворот», не претендуем на коммерческие пассажирские перевозки. Мы предлагаем сделать недорогой аэропорт, где будут лоукостеры и будет частная авиация пусть даже просто хранить свои самолеты. А главное — создать грузовой хаб.

Мы вели переговоры с железной дорогой о запуске спецсоставов, чтобы можно было, к примеру, зарегистрироваться на рейс прямо на железнодорожном вокзале, выйти из поезда уже в аэропорту и идти без допосмотра на самолет. Более того, железная дорога была готова вводить скоростные поезда до Сиверской. И сейчас, когда на уровне Минтранса говорят, что все это неправильно, мне кажется, мы начинаем путать политику с экономикой.

BG: То есть вы будете продолжать бороться за строительство аэропорта для лоукостеров?

А. Д.: Если наши инвесторы не побоятся с нами работать. Вы же понимаете, что позиция Минтранса для любого инвестора знаковая. Конечно, она нас расстроила. Пока мы не будем делать каких-либо заявлений, не будем ссориться с Минтрансом, не будем ссориться с Петербургом. Мы будем пытаться доказывать право Северо-Запада на альтернативные аэропорты, которые не являются конкурентами, а дополняют существующую систему авиасообщения.

С этим проектом пришла компания «Евросиб» — наш основной инвестор, партнер железной дороги. Они его продвигали, они готовили ТЭО. Но пока переговоры приостановлены, они работают с Минтрансом. Я пока к переговорам с Минтрансом не готов, не уяснив позицию «Евросиба» и других появившихся инвесторов. Среди них есть иностранные инвестиционные фонды (см. «Б» от 21.11.2016), зарегистрированные в Швейцарии. Они даже предлагали нам восстановить работу военного аэропорта Вещево, что был в Выборгском районе. Но он не стоит обсуждения — там нет сегодня даже взлетной полосы, логистика плохая.

Ведь чем интересен Сиверский? Когда «Евросиб» делал расчеты, то оказалось, что при взлете оттуда на Москву экономится 12–15 минут полетного времени, а на Европу — 20, по сравнению с Пулково. Происходит это из-за того, что на подлете к Петербургу многие самолеты уходят на круг, над Сиверским же кружить не надо. В свое время военные так расположили взлетную полосу для авиации, чтобы сразу взлететь на Европу и, условно говоря, отбомбиться. ■