

# «ИНТЕРЕС ЧАСТНОГО БИЗНЕСА ГОВОРИТ О ТЕНДЕНЦИЯХ ПОВЫШЕНИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ»



ЕВГЕНИЙ ПЛАВТЕНКО

**ВОЗГЛАВИВШИЙ В КОНЦЕ 2019 ГОДА ИНВЕСТИЦИОННЫЙ И ТРАНСПОРТНЫЙ БЛОК СМОЛЬНОГО ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР МАКСИМ СОКОЛОВ В ПЕРВЫЙ ЖЕ ГОД СТОЛКНУЛСЯ С СОКРАЩЕНИЕМ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ НА ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ И ПАДЕНИЕМ ДЕЛОВОЙ АКТИВНОСТИ НА ФОНЕ ПАНДЕМИИ И КРИЗИСА. О ТОМ, КАК ПЕТЕРБУРГ СПРАВЛЯЕТСЯ С ЭТИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ СЕГОДНЯ, ОН РАССКАЗАЛ В ИНТЕРВЬЮ КОРРЕСПОНДЕНТУ GUIDE ЯНЕ ВОЙЦЕХОВСКОЙ.**

**GUIDE:** В 2020 году бюджет Петербурга был секвестрирован на фоне кризиса, в частности, было урезано финансирование дорожных и транспортных работ. Восстановлены ли сейчас до докризисного уровня налоговые и неналоговые доходы бюджета и позволяет ли это направлять средства на развитие города, в том числе на инфраструктурные проекты?

**МАКСИМ СОКОЛОВ:** Мы видим, что в целом бизнес в Петербурге приходит в себя после ограничений, связанных с пандемией коронавирусной инфекции. Можно сказать, что этот период мы прошли чуть лучше, чем рассчитывали. Надеюсь, что в этом году секвестра не будет, а вот будет ли восстановление доходной части до параметров 2019 года или придется брать дополнительные кредиты для снижения кассовых разрывов — покажет время.

**G:** Администрация Петербурга заявляла, что доходы бюджета к 2024 году должны достигнуть триллиона рублей, реалистично ли выполнение этой планки?

**М. С.:** Бюджетные инвестиции — один из важнейших факторов инвестиций, особенно если мы говорим о долгосрочных и масштабных вложениях в транспортную инфраструктуру. Мы с себя пока не снимаем задачи достижения заданной планки. Два коронавирусных года нанесли серьезный удар по объемам бюджета Петербурга и по возможности поддержки из федерального бюджета, но сейчас и губернатор, и правительство города принимают максимум усилий, чтобы компенсировать выпадающие доходы.

**G:** В 2020 году объем инвестиций в основной капитал снизился на 2,6% по сравнению с 2019 годом, ожидаете ли вы восстановления показателей в 2021 году?

**М. С.:** Объем инвестиций — это не тот показатель, который можно планомерно разложить в течение года. Учитывая климатические особенности нашего города, цикл строительных работ переносится на середину года и второе полугодие, бюджетные и внебюджетные средства в основном имеют тенденцию увеличиваться к концу года, поэтому оценку давать преждевременно. Тем не менее проекты, заявленные частными инвесторами на Петербургском международном экономическом форуме, и значительный объем федеральной поддержки, а также привлеченных средств банков с

государственным участием говорят о том, что мы находимся на этапе нового инвестиционного цикла. Мы видим вектор, который будет влиять на экономику Петербурга в ближайшие годы, и он заложен сейчас.

**G:** Чем объясняется снижение на четыре позиции в национальном рейтинге состояния инвестиционного климата и за счет чего и когда возможно восстановление показателей?

**М. С.:** Цикличностью, как я уже сказал, этих процессов, и здесь не надо оглядываться назад.

**G:** Что вы можете назвать ключевыми инвестиционными отраслями для Петербурга в 2021 году?

**М. С.:** Петербург — город с высокодифференцированной экономикой: это и промышленный центр, и центр туризма и образования, и лидер государственно-частного партнерства. Объем инвестиций по подписанным на форуме соглашениям только в области промышленности превышает 60 млрд рублей. Мы подписали соглашения о развитии двух частных технопарков, которые находятся в особой экономической зоне «Санкт-Петербург», в районе площадки «Нойдорф». Это индустриальный парк «Марьино», куда приходят пять новых инвесторов с реальными вложениями почти в 6 млрд рублей. Второе соглашение по строительству кластера для производителей компонентов для производства разжижения газа и продуктов газопереработки подписано с «Газтехкомплектацией». Он будет располагаться в районе аэропорта Пулковое. Это говорит о том, что частный бизнес нацелен не только сам создавать промышленные предприятия, но и вкладываться в инфраструктуру для них: это свидетельствует о тенденциях повышения инвестиционного рынка и промышленных инвестиций.

**G:** Говоря о волне нового инвестиционного цикла, вы ссылаетесь на проекты в промышленности. Насколько структура экономики города соответствует постиндустриальному этапу развития?

**М. С.:** Это не только промышленность. На форуме было представлено сразу несколько проектов, связанных с инвестициями в образование. Речь идет о двух научных университетских кластерах на юге города: «Хайпарк» ИТМО и «Невская дельта» СПбГУ. Инвестиции в образование закла-

дывают базу на несколько десятилетий вперед. Представлены инвестиции в сферу здравоохранения, строительство второй очереди инфекционной больницы Боткина. Помимо этого, увеличиваются инвестиции в медицину: «Фармасинтез-Норд» построит новую линию производства вакцины и других лекарств.

**G:** Как изменился портрет инвестора Петербурга с того момента, как вы курировали блок (с 2004 по 2009 год Максим Соколов руководил комитетом по инвестициям и стратегическим проектам.— **G**)? Рассчитываете ли вы на интерес иностранных инвесторов или крупных российских компаний с госучастием?

**М. С.:** Сейчас такой период обострения, как раз соответствующий началу XXI века, но Петербург всегда славился тем, что он работал под девизом открытого города и приветствовал всех инвесторов. На площадках форума были подписаны соглашения с американскими, японскими и британскими инвесторами. О планах развития заявил пивзавод «Балтика», который принадлежит датскому бизнесу. С точки зрения международных инвестиций интерес к нашему городу не снижается. Отмечу, что в акционерный капитал проекта «Западный скоростной диаметр» вошел катарский суверенный фонд. Кроме того, в строительство Витебской развязки ЗСД, которая фактически является первым этапом будущей Широкой магистрали скоростного движения, привлечены средства Евразийского банка развития. Это свидетельствует о том, что проект позиционируется в международном масштабе как успешный, ему доверяют бизнес и финансовые институты.

**G:** Какие изменения произойдут в общественном транспорте Петербурга и каких главных эффектов вы ожидаете достигнуть?

**М. С.:** Администрация Петербурга подала заявку в ФНБ на финансирование обновления подвижного состава метрополитена, речь идет о половине всего подвижного состава — около 1 тыс. вагонов метро. И если мы докажем необходимость выделения средств на эти цели, то это будет огромнейший вклад. Если говорить о количестве новых станций метро, то мы во многом зависим от того объема федеральной поддержки, заявка на которую также отправле-

на в правительство РФ, там более 80 млрд, но пока еще решения нет.

**G:** Правильно ли я понимаю, что без федеральной поддержки интенсивного развития метрополитена, например кольцевой линии, не будет?

**М. С.:** Если будет поддержка со стороны федерального бюджета, тогда мы можем говорить о строительстве в более агрессивном сценарии, ускоренном темпе. Например, о станции в сторону Кудрово на севере, продолжении «Беговой» в сторону «Зоопарка» и ряде еще других объектов. Кольцевая линия — это, к сожалению, далекая перспектива: по самым скромным оценкам, она оценивается не менее чем в 500 млрд рублей, а это деньги, сравнимые с бюджетом всего города. Как альтернатива рассматривается строительство железнодорожных полуколец, и если наши совместные планы с РЖД будут реализованы, то после 2030 года объем пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте увеличится вдвое, примерно до 140 млн человек. Заявка на финансирование проектов в железнодорожной отрасли (грузовые хорды на северо-востоке и юго-западе, которые должны разгрузить движение в черте города.— **G**) также на рассмотрении правительства РФ.

**G:** Как будет развиваться ситуация с подрядчиком строительства метрополитена в городе?

**М. С.:** Правительство города привлекло финансового партнера, банк ВТБ, который сможет подставить финансовое плечо для перехода персонала, передачи работы от одной организации другой. Если будет принято решение о получении компанией «Метрострой Северной столицы» статуса единственного исполнителя, значит, мы можем постепенно перезаключать действующие контракты и заключать новые. К сентябрю бюджет, предусмотренный на строительство метро, будет освоен «Метростроем» на 1,1 млрд рублей. Для того чтобы обеспечить непрерывную работу и перезаключить договоры, необходимо как минимум 4 млрд рублей. Этапность перевода на новые рельсы метростроения будет зависеть также от решений суда, в том числе по объявлению «Метростроя» банкротом, потому что только с этого момента можно будет расторгать контракт. ■