АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

мобилей, перенастроить существующие линии под выпуск другой продукции или приобрести только здание, оснастив его собственным оборудованием.

BG: Ранее вы сообщали, что инвестором птицефабрики «Синявинская» выступит Александр Усов. Каков статус этой сделки? Ведете ли вы поиск инвесторов для еще каких-то предприятий в сфере агропромышленного комплекса?

А. Д.: Компромисс между основным кредитором в виде Сбербанка и новым инвестором был найден. Стороны согласовали все условия, а Ленобласть, которая участвовала в сделке в качестве третьей стороны, выполняет взятые на себя обязательства. Фабрика работает, и опасений за ее судьбу у нас больше нет. В то же время сохраняет актуальность вопрос привлечения инвесторов для птицефабрики «Перепелочка», хозяйств «Урожайное» и «Яровое». По каждому из них ведутся переговоры с инвесторами, которые пока не завершены. Сельское хозяйство сейчас на подъеме, поэтому желающие взяться за их развитие обязательно найдутся.

BG: В какой стадии сейчас находится проект аэропорта Сиверский?

А. Д.: Проект все еще в стадии обсуждения, к сожалению. Скажу честно: нет окончательного взаимопонимания со стороны Минобороны. Ситуация осложнилась тем, что ведомство, как собственник объектов недвижимости, с одной стороны, приняло решение участок под аэропорт передать в собственность Ленобласти, а с другой — демонтировало плиты взлетно-посадочной полосы и все, что можно было, вокруг. В итоге остался только земельный участок не в лучшем техническом состоянии, потому что все разрушено или вывезено. Плюс окончательного решения о том, что Минобороны готово полностью отказаться от этой земли, нет. Не принял окончательного решения и Минтранс.

BG: Сохраняет ли в этом случае интерес к проекту «Евросиб»?

А. Д.: «Евросиб» продолжает готовить документы, но серьезных движений в этой теме нет. Думаю, для компании было как холодный душ решение Минобороны все забрать, потому что это значительно увеличило объем инвестиций. Мы же вопрос с передачей участка не форсируем, потому как не готовы содержать его, не зная, разрешат ли нам на федеральном уровне реализовывать здесь проект.

BG: Когда появится дополнительная транспортная связь с Кудрово? Изменилась ли дата ввода станции метро?

А. Д.: Я говорил и повторю еще много раз: конкретные сроки ввода запуска станции метро в Кудрово может дать только правительство Петербурга и городской метрополитен, потому что это их проект: они его финансируют, они определяют, когда строить ту или иную станцию. Знаю, что город ведет переговоры с Минфином по привлечению 57 млрд рублей для развития подземки. Если финансирование подтвердится, Кудрово будет первым в списке. Но точные сроки появления станции в городе я назвать не готов. Могу добавить лишь, что она будет точно, потому что дальнейшее развитие метро невозможно без строительства депо. Возводить его в Петербурге практически негде, потому что для него надо выделить участок площадью 100–150 га. Поэтому, раз город остановился на Заневском поселении, вместе с депо появится и метро. Также есть и альтернативный вариант — разместить объект в районе Уткиной заводи Свердловского поселения. При этом сценарии станция будет уже не только в Кудрово, но и в Новосаратовке, потому что между перегонами обязательно должен быть выход наружу.

BG: Каковы перспективы строительства трамвайной линии в Кудрово?

А. Д.: Мы ее не поддерживаем. Точка. Причин для этого как минимум две. Во-первых, согласно проведенным опросам, трамвай не хотят сами жители. Во-вторых, мы не понимаем, куда при существующей высокой транспортной нагрузке класть рельсы, которые «съедят» как минимум целую полосу. Вопрос расширения автодорог всегда сопровождается затратами на выкуп земельных участков. Например, из 6 млрд рублей на реализацию транспортно-пересадочного узла в Кудрово 1,5 млрд рублей потребуется на приобретение земли у собственников. И что же, нам и под рельсы придется участки выкупать? Чтобы появился «золотой», не востребованный населением трамвай?

BG: Реализован ли в регионе проект дизельных поездов до населенного пункта?

А. Д.: Нет. Запустить девять пар пригородных поездов в сутки по направлению Кудрово — «Ладожская» — «Волковская» и обратно в РЖД готовы, но оказались не готовы мы. Эти электрички перекроют все выезды из города, из-за чего автомобилисты станут бесконечно стоять в пробках. Там нужен либо виадук, а это серьезные деньги, либо новая ветка протяженностью около 700 м и платформы на окраине Кудрово, ближе к Янино. В данном случае в основной части города интенсивность движения не увеличилась бы. Оба варианта сопряжены с серьезными затратами, и область обсуждает с РЖД, как их делить. Область, конечно, хотела бы, чтобы они вошли в инвестиционную программу РЖД и, например, виадук мы бы софинансировали не более чем на 50%. ■