

22 → Дополнительно выделяются средства на строительство и реконструкцию муниципальных дорог.

Всего в 2013 году на муниципальные дороги из областного бюджета выделено более 874 млн рублей. «За счет данных средств будут выполняться мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту автодорог, находящегося в собственности муниципальных образований, а также ремонту дворовых территорий многоквартирных домов в поселениях», — рассказывают в пресс-службе дорожного комитета области.

В 2013 году субсидии выделены на строительство двух мостовых переходов, реконструкцию двух мостов и одного мостового перехода, реконструкцию четырех автодорог при подъездах к поселкам Клеверное, Маслово, Луговое, Мехбаза.

Получая субсидии из областного бюджета, муниципальные образования подписывают с дорожным комитетом соглашения, по которым муниципалы обязаны предоставлять в КДХ отчеты о расходовании средств. «Помимо этого, сотрудники профильного отдела КДХ проверяют качество выполненных работ и наличие исполнительной документации по муниципальным контрактам, участвуют в рабочих и государственных комиссиях по приемке в эксплуатацию законченных объектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и проверки достоверности объемов выполненных работ по завершенным объектам ремонта», — говорят в пресс-службе КДХ.

В интервью радиостанции «Эхо Москвы» губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко в июне этого года признал, что дороги области сегодня

находятся не в лучшем состоянии. «К сожалению, мы зачастую сталкиваемся с недобросовестностью подрядчиков при выполнении подрядных работ. Дорога внешне кажется уже в идеальном состоянии, но проходит два года, а в некоторых случаях и год, и, как говорят в народе, вместе со снегом уходит и асфальт. Конечно, это не есть хорошо, поэтому в этом году мы изменили соглашение, которое подписано с подрядчиками: мы ужесточили штрафы, мы их увеличили в тысячу раз, мы прописали обязанность подрядчика в течение пяти лет давать гарантию на дорожное полотно, и мы также жестко прописали технологические требования по выполнению работ», — заметил губернатор. По его словам, в области восстановлена передвижная лаборатория, которая последние два года не работала по непонятным главам области причинам.

БЛИЖНИЙ ПУТЬ ОБЛАСТНЫХ ДОРОГ

В начале 2013 года областными властями была сформирована адресная программа ремонта региональных автодорог на 2013–2014 годы, в рамках которой предусмотрен ремонт более 930 км трассы на 156 объектах дорожной инфраструктуры. Всего на реализацию двухлетней программы выделено 7,5 млрд рублей.

Как рассказывают в КДХ, в области разработана долгосрочная целевая программа «Совершенствование и развитие автомобильных дорог Ленинградской области на 2009–2020 годы». Программа предусматривает реконструкцию мостового перехода через реку Сторожевая (маршрут Выборг — Комсомольское — Приозерск), создание обхода города Светогорск с выходом на существующую трассу Выборг — Светогорск, возведение

железнодорожного путепровода в Гатчине, реконструкцию моста через реку Чаженка на дороге Зуево — Новая Ладога, которая связывает Волховский и Киришский районы и федеральные трассы «Кола» и «Россия». В программе прописаны также реконструкция дороги Санкт-Петербург — Колтуши на участке КАД — Колтуши, реконструкция мостового перехода через реку Мойка на трассе Санкт-Петербург — Кировск, реконструкция автодороги Петродворец — Кейкино. Также в состав документа входят планы построить подъезд к городу Всеволожск, путепровод с подходами взамен закрываемого переезда на 87-м километре перегона Волосово — Вруда, нового выхода из Санкт-Петербурга от КАД в обход населенных пунктов Мурино и Новое Девяткино.

В области рассчитывают на федеральное софинансирование капиталоемких проектов строительства мостов и путепроводов по направлениям Санкт-Петербург — Бусловская, Выборг — Каменногорск, Лосево — Каменногорск, а также на возведение моста через реку Волхов на подъездной дороге к Киришам.

Мероприятия, прописанные в программе, требуют финансирования в объеме 80,5 млрд рублей. «К сожалению, на сегодняшний день есть основания полагать, что не все мероприятия последующих лет могут быть подкреплены финансами», — замечают в областном дорожном комитете.

На содержание федеральных трасс, проходящих по территории Ленинградской области, в 2013 году будет потрачено 1,5 млрд рублей, в 2014 году — 1,8 млрд рублей, в 2015 — более 2 млрд рублей. Федеральное дорожное агентство планирует в ближайшие годы сосредоточиться на строительстве продолжений и рекон-

струкции трасс А121 «Сортавала», А181 «Скандинавия», Р-23 Санкт-Петербург — Псков — Пустошка — Невель — граница с Белоруссией, А180 «Нарва», А120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо» и Р21 «Кола». Ведутся работы по реконструкции подъезда к Морскому торговому порту «Усть-Луга», до 2019 года должно завершиться строительство автодороги Р23 от деревни Дони до Гатчины.

Дмитрий Кумановский, начальник аналитического отдела ИК ЛМС, оценивает состояние дорог в Ленинградской области в последние годы как «удручающее». «Причина в том, что, с одной стороны, Ленобласть активно занимается поиском инвесторов, при участии областного правительства строятся новые порты и терминалы, а с другой — она не может обеспечить возводимые объекты нормальной инфраструктурой, в частности дорожной», — говорит господин Кумановский.

Впрочем, аналитик «Инвесткафе» Дарья Пичугина полагает, что состояние дорожной инфраструктуры не является главным фактором в выборе региона, в который инвестор готов вкладывать деньги. «Для инвесторов гораздо больше значат различия налогового, потенциал развития рынка для конкретного товара в стране и регионе, сложность регистрации бизнеса, наличие квалифицированной рабочей силы. Дорожная инфраструктура — это то, с чем бизнес может мириться, закладывая издержки, связанные с ее состоянием, в стоимость товаров», — замечает госпожа Пичугина. Однако она подчеркивает, что развитие транспортной инфраструктуры позволит компаниям сократить издержки и сроки доставки товаров, что позитивно скажется на бизнесе. ■

«МЫ ПОЛНОСТЬЮ ОТВЕЧАЕМ ЕВРОПЕЙСКИМ СТАНДАРТАМ КАЧЕСТВА»

Колеса — один из первых компонентов, локализуемых автоконцернами. Однако при выборе поставщика огромное внимание уделяется качеству продукции, потому что колеса отвечают за безопасность всего автомобиля. Финансовый директор компании «МВ Кингисепп», ранее известной как «Евродиск», рассказал о политике предприятия и о средствах достижения качества продукции.

— Какова на сегодняшний момент структура собственников компании?

— Для начала хочу напомнить, что в феврале этого года компания по решению учредителей сменила название «Евродиск» на «МВ Кингисепп». Это некая стандартизация, поскольку в названиях всех компаний группы MagnettoWheels звучат населенные пункты, в которых они расположены. Например, существуют компании «MW Франция». «MW Люблин» в Польше. Название «МВ Кингисепп» подчеркивает принадлежность нашего предприятия и его месторасположение. «МВ Кингисепп» принадлежит компании MWPT B.V., которой с 2008 по 2012 год 50% на 50% владели швейцарская WPT и итальянская CLN. В конце прошлого года итальянская группа выкупила пакет акций у швейцарской компании. Таким образом, необходимость в совместном предприятии отпала, и сейчас оно ликвидируется. «МВ Кингисепп» напрямую будет принадлежать компании «MW Италия». В свою очередь, MW — это дивизион итальянской группы CLN. Помимо MW, у CLN еще два дивизиона. MA — группа компаний, специализирующаяся на производстве и сборке стальных автомобильных структурных частей, сборочных узлов и модулей. CLN-SSC — это подразделение занимается дистрибуцией плоского стального проката для различного использования.

— Изменилось ли что-то в политике компании в связи с изменениями в составе собственников?



— Политика начала меняться еще в 2010 году, когда была достигнута принципиальная договоренность о выходе российских акционеров из бизнеса. До этого момента производство развивалось исключительно местными силами. Итальянцы плотно взялись за производство только в 2010 году, так как раньше это просто не имело смысла, поскольку завод еще строился и о технологиях говорить было рано. В 2011–2012 годах на нашем предприятии работало пять технических специалистов из Италии. Сейчас осталось только один итальянский эксперт — слесарь-наладчик. Кроме того, гендиректор предприятия тоже итальянец — Роберто Баккетти. Но всем экспертам рано или поздно находят замену. Такая политика MagnettoWheels: научить и передать предприятие местным кадрам. Скорее всего, на смену генеральному директору также придет российский специалист.

— На производство каких дисков ориентировано производство «МВ Кингисепп»?

— Завод, в первую очередь, ориентирован на первичный рынок, на поставку дисков на конвей-

еры автопроизводителей. В первую очередь, мы поставляли компоненты на производственные площадки завода «Автофрамос» Renault в России, но сейчас круг наших заказчиков гораздо шире. На данный момент это альянс Renault—Nissan—«АвтоВаз», концерн Peugeot—Citroen. В этом году мы усиленно работаем над внедрением в производство новых проектов: Volkswagen, Ford, Nissan. Серийное производство дисков для этих заводов начнется в 2014 году. Мы также ведем переговоры с потенциальными заказчиками, например Hyundai, GM.

Сегодня наше производство способно выпускать диски диаметром 13–17 дюймов, но завод сосредоточен на выпуске наиболее востребованных на рынке колес диаметром 14–16 дюймов. Мы производим также диски для вторичного рынка в России и продаем их через сеть автодилеров.

— Вы не ведете переговоры с петербургскими автозаводами Toyota и GM. Возможно ли сотрудничество с этими предприятиями?

— Такие вопросы решаются не на уровне производственных площадок. Решение о поставках на конвейер принимаются на уровне центральных офисов компаний, но, конечно, европейский отдел продаж находится в процессе постоянного поиска новых клиентов. Начаты переговоры с Hyundai и GM. С Toyota в России на данный момент в этом направлении работаем не столь активно, но, учитывая то, что наша группа компаний работает с Toyota по всему миру, мы не исключаем возможность сотрудничества и в нашем регионе.

— Какая сейчас мощность у предприятия?

— По нашему сценарию, к концу года мы выйдем на 1,1 млн дисков. Проектная мощность завода — 1,5 млн дисков. И в 2014 году мы достигнем предела своих мощностей, учитывая уже запущенные новые проекты. Если компания расширит портфель заказчиков, текущих

мощностей уже не будет хватать. В этом случае мы приступим к расширению производства, которое, по сути, будет заключаться в оборудовании новой линии. Объем инвестиций уже будет сравнительно небольшой, потому что у нас уже есть площадка, вся необходимая инженерия, здание. Потребуется дополнительно только оборудование.

— Колеса — один из первых компонентов, который автоконцерны готовы локализовать...

— Да, колеса — это то, что довольно просто локализовать, если есть производитель, который соответствует требованиям по качеству. В России, конечно, колеса делаем не только мы, но на конвейер может попасть далеко не любой диск. Наличие иностранного капитала в компании, известность бренда, конечно, играют роль при выборе поставщика. MW поставляет запчасти европейским автоконцернам на другие площадки, и, безусловно, у компании уже сложилась репутация. Могу провести аналогию: когда не знаешь, где в чужом городе пообедать и опасаться за качество еды, иди в McDonalds — он везде стандартный. При выборе поставщика логика похожая. У MW любой завод производит продукцию высокого качества, и результат сотрудничества с компанией прогнозируем.

— Что отличает продукцию MW?

— Мы полностью отвечаем европейским стандартам качества. Как я уже сказал, на любом заводе MW качество продукции будет одинаково высоким. Автопроизводители, когда думают о локализации, обращают внимание на то, что, с одной стороны, «МВ Кингисепп» — локальное производство, а с другой стороны — качественное. Вопрос качества здесь очень важен, потому что колеса отвечают за безопасность всего автомобиля. Качество продукции, в свою очередь, достигается как за счет современного оборудования, так и за счет хороших специалистов, технологий и процедур.