

ния инвестиционного климата АСИ, поднявшись в этом году с двенадцатой на девятую строчку. Важно отметить, что для нас привлечение инвестиций — не самоцель. Мы уже можем позволить себе выбирать инвесторов и ставить им определенные условия для работы в Ленобласти.

BG: Какие?

А. Д.: Зарплата не ниже средней по отрасли и передовые технологии на предприятии. Это повышает вероятность того, что «синие воротнички» останутся в Ленобласти. За последние годы процент закрепления выпускников техникумов и училищ в регионе возрос с 70 до 97%.

BG: Какие инвестиционные проекты для вас наиболее актуальны?

А. Д.: Для себя мы условно выделили инвестиции-локомотивы, которые «тащат» экономику. В первую очередь — это вложения в логистику. Сегодня часть грузов отправляется через портовые комплексы стран Прибалтики, Финляндии и Польши, тогда как для этих целей могли бы быть задействованы российские мощности. Неслучайно существенный объем подписаний на ПМЭФ касался строительства новых терминалов в портах Ленобласти. Также для нас важно продолжать возводить логистические комплексы вместе с заводами по переработке грузов. Например, рядом с комплексом по перевалке нефти логично построить завод по ее переработке. Стоимость транспортировки нефти, дизеля или бензина одинаковая, но в структуре цены бензина затраты на перевозку ниже, так как сам продукт стоит дороже. Таким образом, получится продать более дорогой товар.

BG: Является ли сейчас актуальным вопрос о переносе портовых мощностей из Петербурга в район Бронки или других портовых комплексов?

А. Д.: Да, и я считаю это единственным верным решением. В Петербурге не должно быть производств, которые мешают комфортному проживанию, и нельзя, чтобы на портовых мощностях города велась работа с опасными грузами. Более того, у портов Петербурга уже нет возможности расширяться, так как это требует строительства новых железнодорожных путей, а любая железная дорога портит город. Уверен, что в Петербурге надо оставить только пассажирские вокзалы, а грузы должны обрабатываться в Ленобласти на сортировочных станциях в Тосно, Мге, в портах Усть-Луга, Приморск или Высоцк. Что касается пассажирского сообщения, то недавно Смольный подписал с ОАО РЖД соглашение по строительству железнодорожного узла, однако две трети этого проекта приходится на территорию Ленобласти. В этом случае можно прямо говорить о том, что миллиарды РЖД будут направлены на развитие железнодорожного хаба агломерационной зоны на границе двух регионов.

BG: Есть ли в списке приоритетных направлений сельскохозяйственные проекты?

А. Д.: Есть, и многие воспринимают Ленобласть только как сельскохозяйственный регион, хотя это не так. В 2018 году на агропромышленный комплекс в структуре ВРП пришлось только 8%. Больше половины ВРП — это разного вида производства (машиностроение, металлообработка, строительные материалы), 25% — логистика, около 10% — лесопереработка и 5% — цифровые технологии. Сегодня предприятия АПК стараются уйти в глубокую переработку продуктов пита-

ния. Раньше молочные хозяйства региона продавали сырое молоко в Петербург, где его перерабатывали. Сейчас уже десятки фермерских хозяйств производят моцареллу и адыгейские сыры, а ряд компаний — твердые и полутвердые сыры. Или, например, производство рыбы, которым регион усиленно занимается последние годы. Сейчас Ленобласть занимает третье место в России по выращиванию форели. Сырую мы ее практически не продаем (только товарную для ресторанов), так как основной объем направлен именно на переработку.

BG: Предлагаю перейти к одной из самых обсуждаемых тем из жизни Ленобласти — «мусорной» реформе. Сегодня она стартовала в трех районах, а с ноября к ним присоединятся остальные. С какими основными проблемами пришлось столкнуться при переходе на новую схему обращения с твердыми бытовыми отходами (ТБО)?

А. Д.: В реализации «мусорной» реформы, с одной стороны, пришлось поступить жестко, но жизнь показывает, что абсолютно правильно. Мы приняли решение с 1 января 2019 года не переходить на нее сразу всем субъектом, а делать это поэтапно. Потому что две трети бытового мусора, который свозится на территорию Ленобласти, приезжает из Петербурга. Городу, вместе с Москвой и Севастополем, дали отсрочку при переходе на новую схему обращения с отходами. Таким образом, если бы новая схема обращения с ТБО начала функционировать с начала этого года, какие-нибудь ушлые петербургские бизнесмены могли бы отвезти городской мусор в ближайший поселок в Ленобласти, а региональный оператор (Управляющая компания по обращению с отходами в Ленинградской области, УКООЛО.— **BG**) был бы обязан его бесплатно вывезти, да еще и платить за переработку. Поэтому пока реформа в Ленобласти началась только с районов, в которые не поступает петербургский мусор.

Вторая проблема этого рынка — нелегальный оборот ТБО. Нередко вдоль дорог, в оврагах и лесных массивах можно увидеть горы мусора. Происходит это потому, что небольшие транспортные компании, чтобы не платить полигоном за утилизацию отходов, вывозят его в лес или ближайшую канаву. «Мусорная» реформа должна решить эту проблему, так как региональный оператор не будет заключать договоры с транспортными компаниями, мусоровозы у которых не оснащены системой ГЛОНАСС. Благодаря ей можно отслеживать конечную точку вывозки мусора. Если водитель не довез его до полигона и мы поймали его на «месте преступления», то транспорт на время разбирательств по административному делу конфискуют. Отсутствие погрузчика даже в течение одного месяца предприятию приносит серьезные убытки.

BG: Как население Ленобласти отнеслось к «мусорной» реформе?

А. Д.: Людям было важно увидеть эффект сразу, но пока они в основном заметили только увеличение стоимости услуг. Но результат будет другим: хорошо оборудованные и расположенные рядом с домом контейнерные площадки, откуда вовремя увозят мусор и негабаритные отходы. В рамках реформы в Ленобласти количество контейнерных площадок будет увеличено с 4,6 до 6,5 тыс. штук, и все они будут оформлены в едином стиле.

BG: К слову о росте стоимости услуг за вывоз мусора. В мае на встрече с депутатами ЗакСа Ленобласти вы поручили чиновникам снизить норматив накопления ТБО. В итоге УКООЛО уменьшила плату за услугу всего на 5% и только до 1 ноября. Планируете ли вы в дальнейшем снижать стоимость тарифа на вывоз мусора?

А. Д.: Во-первых, цена за услугу осенью не поднимется. Это моя позиция. Во-вторых, да, мы рассчитываем снизить ее стоимость еще на 5%. Выстраивая правильную логистику при транспортировке и сборе мусора, переходя на отдельный сбор, мы даем возможность УКООЛО не только не работать в убыток, но и постепенно снижать тариф. Он получился таким высоким, потому что региональный оператор включил в него все мыслимые и немыслимые расходы. Сейчас мы пытаемся идти от обратного: сначала утвердили стоимость, затем начинаем поэтапно ее снижать.

BG: Когда вы планируете это сделать?

А. Д.: После того как ознакомимся с первыми итогами «мусорной» реформы в районах, где она уже началась. Речь будет идти о снижении норматива потребления ТБО и о пересмотре самого тарифа, так как структура заложенных в него затрат может измениться. Если окажется, что услуги перевозчиков стоят дешевле, то почему кто-то должен получать сверхприбыль? Кроме того, жителей Ленобласти, которые успешно перейдут на отдельный сбор мусора, мы будем стимулировать рублем.

BG: Каким образом?

А. Д.: К 2021 году все районы должны перейти на отдельный сбор мусора: во дворах будут установлены два контейнера для органических и неорганических отходов. Те, кто не будет игнорировать эту инициативу, могут рассчитывать на льготы до 30% от тарифа.

BG: С каких территорий планируете начать внедрять отдельный сбор?

А. Д.: Первым станет Приозерский район, так как на его территории уже началась эта реформа, а также Всеволожский, потому что там уже тестируют отдельный сбор. На льготы могут рассчитывать жители отдельных населенных пунктов.

BG: Одной из ключевых задач «мусорной» реформы ее разработчики называли утверждение единого тарифа. Как это будет возможно, если вы собираетесь его снизить для поселков или городов?

А. Д.: Тариф останется фиксированным, а уже из него будет высчитываться скидка. По такой же схеме возмещается из областного бюджета стоимость коммунальных услуг льготникам, которые получают ежемесячную денежную компенсацию. Однако в случае с отдельным сбором возмещать разницу будет региональный оператор, так как он получит деньги за вторичное сырье. Население ему помогло заработать, а значит, и он должен поделиться прибылью.

BG: Еще одна важная тема для жителей Ленобласти — изменения в 214-ФЗ «Об участии в долевом строительстве...», из-за которых застройщики не смогут привлекать средства дольщиков напрямую. Сколько компаний получили проектное финансирование под эскроу-счета?

А. Д.: По состоянию на июнь застройщикам Ленобласти выдано 193 разрешения на строительство, 156 из которых попадают под критерии Минстроя РФ (готовность объекта от 30%, объем заключенных ДДУ обеспечивает реализацию более 10% жилой площади.— **BG**), а значит, по ним можно завершать работы по старым правилам.

Проектное финансирование под счета эскроу получили 12 проектов четырех застройщиков. Остальные строители ускорились, чтобы как можно быстрее преодолеть рубеж тридцатипроцентной готовности, так как Минстрой РФ планирует ограничить получение документов от застройщиков до 1 октября.

BG: Как вы оцениваете ситуацию с проблемными объектами региона? Можно ли сказать, что количество обманутых дольщиков достигло критической точки?

А. Д.: Ситуация с обманутыми дольщиками для нас является очень серьезной, но я бы не сказал, что Ленобласть значительно отличается от других регионов Северо-Запада. Как и везде, общая площадь проблемных объектов не превышает 7% от объема введенного жилья. Кроме того, система учета обманутых дольщиков в нашем регионе отличается. К ним мы относим граждан, состоящих в федеральном реестре; тех, кто купил квартиры у застройщиков, в отношении которых введена процедура банкротства, а также дольщиков, срок сдачи домов у которых сорван на год и более. То есть даже если работы на стройплощадке ведутся, такие объекты все равно попадают в этот перечень. Всего в этих всех трех списках насчитывается 17,1 тыс. человек.

BG: Два года назад вы объявили о проведении административной реформы, по которой предполагалось сократить примерно 150 чиновников в областном правительстве (в 2017 году в региональной администрации работало 2048 сотрудников.— **BG**). Что за этот период удалось сделать и что пока в планах?

А. Д.: Мы завершили оценку деятельности каждого комитета и подразделения. Уже можно сказать, что сокращение коснулось 10% госслужащих правительства Ленобласти. В основном речь идет о вспомогательном персонале. Например, операторы ПК или курьеры формально числились госслужащими. В итоге только в структурном подразделении комитета финансов — департаменте «Открытого бюджета» — должностей госслужащих лишились сразу 18 человек. Это не значит, что все они будут уволены. Некоторые из них перестанут быть госслужащими, так как их переведут на «нечиновничьи» должности. Да, это снижение зарплаты и ухудшение социального пакета, но это справедливо и соответствует выражению «чиновнику остаться голеньким», потому что он должен выполнять только госфункции: принимать решения и отвечать за них. С 1 августа мы займемся процедурой высвобождения сотрудников (в том числе выплатой выходных пособий и, возможно, судебными разбирательствами) чтобы с 1 января 2020 года полностью завершить все процедуры и обновленным составом войти в работу. Кстати, сокращение не обошло стороной и моих заместителей. По сравнению с Валерием Павловичем Сердюковым (предшественник Александра Дрозденко.— **BG**) число вице-губернаторов, а сейчас заместителей председателя правительства, уменьшилось с десяти до семи.

BG: Скольких человек коснулась административная реформа?

А. Д.: Около 700 ставок госслужащих. Помимо сотрудников правительства, в этот перечень вошли работники местных администраций и бюджетных учреждений. Благодаря объединению поселений число муниципальных образований уменьшилось с 222 до 205, а также значительно сократилось число юридических лиц социальных учреждений в районах. ■