



Вороновский Анатолий Владимирович

Заместитель главы администрации
(губернатора) Краснодарского края

- Родился в Баку 28 декабря 1966 года. Образование: в 1988 году окончил Каспийское высшее военно-морское Краснознаменное училище имени С.М. Кирова.
- С 1983 по 2000 год — служба в ВМФ и налоговой полиции.
- В 2004 году окончил Северо-Кавказскую академию государственной службы, специальность «государственное и муниципальное управление».
- С 2005 по 2007 год — глава города Усть-Лабинска.
- С 2008 по 2009 год — глава Староминского района.
- С 2009 по 2015 год возглавлял Усть-Лабинский район.
- В 2015 году назначен первым заместителем руководителя департамента транспорта Краснодарского края, позже стал руководителем департамента.
- В начале 2016 года назначен министром транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края.
- В сентябре 2017 года назначен заместителем главы администрации (губернатора) Краснодарского края.
- Курирует министерство топливно-энергетического комплекса и жилищно-коммунального хозяйства, министерство транспорта и дорожного хозяйства, региональную энергетическую комиссию — департамент цен и тарифов.

Моя задача — работать на совесть!

На вопросы «Вольной Кубани» отвечает вице-губернатор Краснодарского края Анатолий Вороновский

«Повторяю: там ни слова правды»

— Анатолий Владимирович, прежде чем задать основные вопросы, касающиеся выполнения национальных проектов в курируемых вами отраслях Кубани, все же поинтересуюсь появившимися на днях в Интернете утверждениями, что, используя должностное положение, вы в свое время, будучи главой Усть-Лабинского района, у истоков реки Кирпили построили личный тепличный комплекс (фото в СМИ демонстрирует необъятные площади и огромные размеры теплиц этого комплекса), на орошение которого уходит вся вода, и прежде судорожная степная речка Кирпили иссохла, стала заболоченной, а вы извлекаете огромную прибыль из теплиц.

— Для меня, бывшего офицера спецназа ВМФ, честь и долг — не красивые, уфосные слова, а внутренняя сущность. Говорю со всей ответственностью: в ютубовском ролике НИ СЛОВА ПРАВДЫ! На участке в несколько десятков соток, приобретенном сыном одновременно с другими крестьянами-фермерами лет 10 назад, он оборудовал «тепличный комплекс», состоящий из... двух теплиц два на пять метров. А «куриная ферма», раздутая «Ютубом» до вселенских масштабов, представляет собой обыкновенный курятник с десятком кур и одним петухом. Приезжайте, сами убедитесь.

— Слово офицера верим, но и... проверим. (Мы потом съездили в «поместье»: две дугообразные хилые теплички, к стати пустые, десяток кур лениво бродили по курятнику пять на пять, и лишь единственный петух горласто командовал ими.) И второй вопрос не совсем по теме: та же блондинка в Интернете «в результате скрупулезного расследования» выявила, что вы, проводя торги, отдаете победу своим компаниям (их у вас две, утверждает блогерша) и еще двум, связанным с вами через подставных лиц. Извините за неприятные вопросы, но от них не уйти: эти утверждения сделаны публично, а не втихую в узком кругу, на уровне «одна бабушка сказала...».

— Повторю сказанное: там ни слова правды...

— Ложь, запущен фейк?

— Совершенно верно, неправда — это ложь. Ни в одной дорожной компании не являлся и не являюсь соучредителем. Блажь — если мягко охарактеризовать «сведения» о связанных со мной компаниях или о «проводимых мною торгах». Этого не может быть в принципе, электронные торги подчинены только Закону ФЗ № 44, никто, ни вице-губернатор, ни министр, на них повлиять НЕ МОЖЕТ. Точка!

— Но это же не единственный ролик: то блондинка, то бородач, то «сбитый летчик» обличают, обличают. Мы же видим тенденцию, но не видим реакции. Промолчали — значит, согласились. Поэтому и отступаю от темы нацпроектов, расспрашиваю об этом.

— Вам, журналисту, должно быть лучше других понятно, что, как и почему, это ваша сфера деятельности — информационное пространство. На мой взгляд, кое-кто застрял разумом в смутных 90-х, живет теми понятиями, когда бизнес командовал политикой и даже назначал и подкупал власть. Оттуда, из тех криминальных лет, и грязные предвыборные технологии, и использование нечистоплотных журналистов и расплодившихся блогеров. Разве не ясно любому здравомыслящему, что 2020-й — год выборов губернатора Кубани, вот и полилось на его команду. Я — в команде Кондратьева, предавать не умею, моя задача — работать на совесть, отдавая все для достижения поставленных целей, направленных на повышение уровня жизни кубанцев.

— Власть опять молча глотнет?

— Я полностью солидарен с губернатором, который так ответил журналистам на аналогичный вопрос: читает ли он негативные отклики в Интернете о своей работе и как относится к информационной атаке? «Я их не читаю, потому что живу в рамках реального мира, а не виртуального. Понимаю, что сегодня кому-то по карману этот виртуальный мир. Но я живу в реальном мире. И стремлюсь к реальным результатам в реальном мире. Убежден, что люди выходят в реальный мир и видят изменения — построенные школы, детские сады, спортивные комплексы, отремонтированные дороги, тротуары. Уверен, никогда виртуальный мир реальный не победит. Это невозможно. Все мы должны жить в реальности, с реальными результатами». Давайте все же перейдем к моей работе, к нацпроектам.

Каков управленческий путь?

— Но вы не сразу стали вице-губернатором. А отрасли курируете, на мой взгляд, самые тяжелые. Чего одно ЖКХ стоит, плюс энергетика, газификация, дороги, капремонт, транспортные проблемы, водопроводы и канализация, мусорная не проблема, а проблемница... Для того чтобы такой груз тащить, нужен нелегкий управленческий путь пройти, пройти достойно. Начинать-то вы административную деятельность, насколько знаю, совершенно случайно: из Мурманска, где служили в ВМФ, переехали в Усть-Лабинск, купив там полдома. И даже несколько разочаровались. Были мысли вернуться на

Север, но вам предложили скромную должность начальника ГО в мэрии.

— Согласился, а что делать? Много времени не прошло — рекомендуют на главу города Усть-Лабинска. Через два года — иди главой Староминского района. Я человек военный, капризное «буду — не буду» исключено. Что приятно, староминчане до сих пор говорят добрые слова, вспоминают сделанное, связь не потеряна. Затем — глава Усть-Лабинского района. Шесть лет проработал, начиная с 2009 года. Передал район на шестой рейтинговой позиции по социально-экономическому развитию.

— Но там родина долларового олигарха Олега Дерипаски, он помогал и помогает землякам.

— Да, и умелое, грамотное и конструктивное взаимодействие власти и бизнеса всегда дает положительный результат, чего мы и придерживались в своей тогдашней работе. Усть-Лабинский район не только очень красивый и богат природой, но и потенциально сильный экономически, логистика у него привлекательная. Будучи на подъеме, мы принимали руководителей государства: приезжал Дмитрий Медведев, когда был президентом, был на Всероссийском совещании животноводов в райцентре Владимир Путин. Помню его слова: «Пусть родители заграничные, но бычок уже наш, отечественный» — это о племенном животноводстве, о выращивании элитного крупного рогатого скота. В советские времена, в пятидесятые прошлого столетия, лишь Никита Хрущев удостоил вниманием Усть-Лабинский район. Мы 12 лет проводили международные кинофестивали совместно с «Вольным Делом» Олега Дерипаски, съезжались звездные артисты России и зарубежные актеры. Кстати, я в домик на тот участок близ Кирпилей приглашал Александра Панкратова-Черного, он там отдыхал и рыбачил.

Особая категория людей...

— Затем руководство минтрансом, последние два года — заместитель главы (губернатора) края. Кубанцы, если честно, ошеломлены и обрадованы мощным усилением дорожного строительства в последние годы. Тот же Краснодар привел в порядок улицы Тургенева и Новороссийскую, на которых раньше автомобили теряли колеса. Города и станции преобразуются, ночами гудят бульдозеры и самосвалы. И так по всей Кубани. Хвоста чиновникам накрутили, деньги с неба свалились? С чего это власть пробудилась и так рьяно взялась за дорожно-транспортную инфраструктуру, что тормозило ее развитие раньше и что нас ждет впереди?

— Да, это новая политика руководства. Без развития транспортных артерий невозможно в принципе развитие экономики. И невозможно выполнение главной государственной задачи — социальной. Это комфортное жилье, школы, больницы, поликлиники и спортивные сооружения, бытовые условия, скверы и парки... В три раза за последние пять лет увеличено финансирование дорожной отрасли, объем превысил 37,7 миллиарда рублей! Строятся и ремонтируются дороги всех направлений: федеральные, региональные, муниципальные. Не только Краснодар — Сочи, Новороссийск охватил дорожный бум. Загляните в станицы, хутора — работаем везде.

— Не схлопнется энтузиазм? Хватит средств и оборудования, механизмов и машин, сильных предприятий, способных выполнить это «громкое»?

— Дорожники — это особая категория людей. Мужественных, сильных. Я бы сказал, отважных и не ворчащих и не ноющих из-за проблем и сложностей, а трудолюбивых, умеющих работать в любых самых сложных и критических ситуациях. Если где-то ЧП, обвалился мост, оползень, прорвало коммуникации, провал в дороге, размыло трассу, лед или подтопление бурлящей горной рекой — кто первым устремляется на помощь в беде, кто первый подставляет себя ударам стихии? Я восторгаюсь этими людьми! Ночью вы спите, в три ночи — самый сладкий сон, а дорожники в это время ремонтируют дорогу, убирают изношенный слой, проводят отсыпку нового инертного материала и покрывают высококачественным асфальтом! Самосвалы, бульдозеры, экскаваторы... И люди, которые сильнее этих металлических монстров. Так что мы уверены: справимся. Появятся и развязки, и новые мосты, и новые современные дороги.

— Что год грядущий нам готовит?



— Вы не очень любите цифры. Для вас наши метры, километры и тонны как-то мимо сознания проходят, но без них не обойтись. Благодаря эффективной бюджетной политике в 2020 году акцент будет сделан не на ремонт, а на строительстве новых дорог, мостов, путепроводов и надземных пешеходных переходов. На это пойдут средства краевого дорожного фонда, объем которого составит 37,7 миллиарда рублей. Из-за увеличения транспортного потока в сторону Крыма и в связи с введением платных участков на федеральной трассе возросла нагрузка на дороги регионального значения. Поэтому было принято решение модернизировать альтернативные маршруты в сторону Крымского моста.

В 2019 году начато строительство автодорожного обхода станицы Ленинградской. В этом году — обход Тимашевска, начнут реконструкцию дороги Краснодар — Ейск от границ Динского и Тимашевского районов до станицы Медведовской — она станет четырехполосной.

Кроме того, в рамках формирования дальних автомобильных подходов к Керченскому мосту до 2024 года построит новое направление — почти 120 километров дороги Краснодар — Славянск-на-Кубани — Темрюк — Новороссийск — Керчь.

Также планируется строительство транспортных развязок на М-4 «Дон» на участке Краснодар — Новороссийск. Всего в 2020 году на территории края планируется построить и реконструировать более 30 объектов.

И еще цифры и факты — нацпроектов

— Краснодар задыхается от пробок и транзита через город...

— Продолжим возведение важнейшей магистрали — Дальнего Западного обхода Краснодара. Это будет 52 километра скоростной дороги с разделенными встречными потоками и четырьмя полосами движения.

— Хорошо, давайте еще цифры, факты — они всегда нагляднее слов.

— Расскажу о региональном нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Это совместные усилия федералов и наши, краевые. В прошлом году мы привели в нормативное состояние (такой у дорожников термин, означающий высокое качество дороги) 137 объектов общей протяженностью 250,3 километра. В этом году уже 203 объекта приведем в нормативное состояние. Вдвое

увеличится количество АПВК (автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств), их станет 20! Можем порадовать и автомобилистов: в 2020 году на дорогах будет установлено дополнительно 225 камер фотовидеофиксации нарушений ПДД, и такое количество мы будем устанавливать ежегодно до 2024 года.

— А почему так цифры пляшут? Раньше заявлялось о восьми миллиардах на автодорожный обход Тимашевска, сейчас называют уже 14,3 миллиарда.

— На самом деле в этом нет ничего удивительного. Обход — это же не только длинная объездная дорога. Увеличено количество развязок, мостов, путепроводов, больше пришлось выкупать земель, линия электроосвещения выросла до 24,7 километра. А также перенос коммуникационных сетей (линий электропередачи и магистральных газопроводов). Но 14,3 — это приведенная в СМИ цифра аналога, сооруженного в других субъектах. Мы же у себя в крае выходим на такие показатели Тимашевского обхода: объем собственно строительных работ — 10,224 миллиарда, цена одного километра строительства объекта составит 697 миллионов рублей, плюс стоимость выкупа земли, которая определится в результате принятия судебных решений. Полагаю, уложимся в 11,3 миллиарда. Также необходимо будет учитывать инфляцию, накручивающую цены за время строительных работ. Весь проект — по ценам из федерального государственного справочника дорожных смет. Ни чиновники, ни коммерсанты тут ничего диктовать не могут. Только госэкспертиза узаконивает проект и смету.

— Кстати, почему такая высокая стоимость дорожного строительства? И почему подрываются ДРСУ из других регионов, ведь тогда туда уходят налоги, а не в бюджет Кубани? В крае больше сотни собственных дорожно-ремонтных строительных организаций, а миллиардные заказы отдаете варягам.

— Никто лично никому ничего не отдает, все решают торги. Кто меньшую цену заявит, тот и выигрывает. Поэтому варяг не варяг... Сорок четвертый федеральный закон полностью исключает чье-либо волевое влияние: торгуются анонимно, на электронных площадках. А уж тем более я бы хотел мое влияние... В мои функции входит лишь координация деятельности курируемых отраслей. Финансы, проведение конкурсных процедур и госконтракты — эти вопросы курирует мой коллега. Так что даже гипотетически невозможно предположить, что могу как-то повлиять на выбор предприятия-исполнителя или цену контракта. У нас работают предприятия Дагестана, Ставрополя, других областей России. Крупнейший многомиллиардный госконтракт по строительству Ленинградского обхода получили ростовчане. Наши даже не участвовали, так как единственный, кто мог бы составить конкуренцию, — это «Краснодаравтодорсервис», строивший подобные крупные объекты на территории края и имевший опыт для участия в конкурсных процедурах. К сожалению, сейчас он находится в стадии банкротства. Да, согласен, порой выигрывают не лучшие. Потом бьемся за точное выполнение договора, а подрядчик куда-то «исчезает». Требуем качество, заставляя переделывать — тоже приходится воевать. Хоть контракт выиграл кто-то, но за его исполнение по полной спрашивают с нас.

Один из лучших в стране

— А на Кубани высокое качество. Мы нацпроект по дорогам выполняем?

— Наши дорожники — одни из лучших в стране. Это не мое мнение, а заключение Минтранса России. Которое в феврале под эгидой ассоциации «РАДОР» провело всероссийское совещание у нас в Краснодаре. Прибыло большинство регионов изучить передовой опыт Кубани, сумевшей досрочно, с опережением на два месяца, выполнить нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году.

Один из лучших в стране

— А на Кубани высокое качество. Мы нацпроект по дорогам выполняем?

— Наши дорожники — одни из лучших в стране. Это не мое мнение, а заключение Минтранса России. Которое в феврале под эгидой ассоциации «РАДОР» провело всероссийское совещание у нас в Краснодаре. Прибыло большинство регионов изучить передовой опыт Кубани, сумевшей досрочно, с опережением на два месяца, выполнить нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году.

— Вы так хорошо говорите о дорожниках, потому что у вас там свой фонд? Извините, что опять беру «сведения» из запущенного в интернет-пространство ролика.

— Фонд «Моя Кубань» (речь, скорее всего, идет о нем) добровольно учрежден Союзом дорожников Кубани. Ни одна другая отраслевая общественная организация не имеет такой спайки и влияния, не достигает такой эффективности, как образованный 20 лет назад нашими уважаемыми предшественниками Союз дорожников. Не мной, ставшим вице-губернатором два года назад, а заслуженными работниками отрасли. Подчеркну: двадцать лет (!) назад. Коллективы дорожных предприятий могли бы не направлять деньги в образованный фонд, а использовать на свои нужды, но они — истинные патриоты Кубани, как раз те, кто в жизни в реальность воплощает посыл президента о социальной ответственности бизнеса. Построили суперсовременный интерактивный музей «Россия — моя история» и безвозмездно передают краю. Сейчас занимаются строительством центра подготовки допризывной молодежи «Патриот» — на 145 гектарах будут оборудованы и взлетная полоса, и корпуса, и стрельбища, и спортивные объ-

екты для молодежи. Военно-патриотическое воспитание, военно-спортивные состязания, духовное и физическое становление личности...

— Это здорово, но почему проезд по платным участкам федеральной трассы М-4 «Дон» на Кубани стоит 160 и 200 рублей, а в соседней Ростовской области — 50 и 70 рублей? У нас из другого асфальта?

— Дорога федеральная, цены федералы устанавливают, нашего влияния на их ценовую политику — никакого. Другое дело, что краевая власть обратилась в центр с просьбой сделать льготным или даже бесплатным проезд по трассе — на работу и обратно — жителей тех же, что рядом, районов.

ЖКХ — тяжелая аббревиатура

— Анатолий Владимирович! Мы же не об успехах решили говорить, а о проблемах. Самое большое количество жалоб касается жилищно-коммунального хозяйства. Если благоустройство дорог мы видим и реально ощущаем улучшения (правда, к хорошему привыкаешь быстро, и мы становимся требовательнее, теперь любая выбоина и трещина вызывает большее недовольство), то ЖКХ по-прежнему в числе самых проблемных отраслей. Не секрет, что жалобы кубанцев в большинстве своем касаются дороговизны коммунальных услуг, непрозрачности и неясности начисления платежей, порой нечистоплотности управляющих компаний. Газ и электричество, вода и канализация, отопление и ремонт — смогут ли кубанцы в конце концов забыть о бытовых проблемах и жить в комфортной среде? Как мы выглядим в сравнении с другими регионами? И какие проблемы наиболее животрепещущие?

— Как выглядим? Пожалуйста. Газификация за последние пять лет выросла на 9 процентов, достигнув в прошлом году 83,2 процента. По России в среднем — 68,7 процента. На Кубани из 1762 населенных пунктов полностью газифицированы сетевым газом 1170. В этом году протянем 129 километров газовых сетей, что позволит газифицировать еще 20 населенных пунктов. Вода? В крае 94,5 процента жителей обеспечены качественным водоснабжением из централизованной системы холодного водоснабжения. Электричество? А вы разве не заметили, что прекратились веерные отключения? Мы теперь не только смогли обеспечить потребности края в электричестве, но Кубань помогает соседнему братскому Крыму.

— Не могу обойти стороной мусорную проблему. Хотя сам никак не пойму: имеет ли она решение? Десятилетиями не решалась, а тут вынь да положь. Хотим как в Европах! Но в Европах иногда улицы переполнены зловонным мусором, не убирают, пока оплата не пройдет. А мы хотим так же, как они, ежемесячно платить по 70 евро (почти 6000 рублей) за вывоз мусора? А мы прошли 30—50-летний период, чтобы приучить себя же разделить паковать и выносить мусор в баки? Да до сих пор некоторые ленятся дойти до бака и швыряют пакеты с мусором из окна, а из мчащихся машин воем летят окурки, обертки, пустые бутылки. Культура вмиг не появляется, годами воспитывается и прививается. Жители любого района, населенного пункта тут же на дыбы поднимаются против нахождения возле них мусорной свалки. В то же время возить мусор за сотни километров — удорожать квитанции ЖКХ. Тоже протесты!

— Проблема? Да! Сложная? Да! Но решать будем!!! Давайте так. В июне возле Сочи запускается мусороперерабатывающий завод. Туда пригласим журналистов и эту тему — мусоропереработку — осветим отдельно и полно. Одно могу сказать определенно: край как был в числе передовых по многим направлениям, так и здесь мы не ударим в грязь лицом. Не утонем в мусоре, не беспокойтесь. С 1 января 2020 года регион перешел на новый принцип обращения с ТКО. На Кубани создана территориальная схема обращения с мусором. Край разбит на три зоны, для каждой из которых производится отбор региональных операторов и параллельно пересматриваются нормативы накопления и порядок сбора мусора. При этом мусорная реформа с большой долей вероятности приведет к повышению тарифов на вывоз ТКО. Особо отмечу, что на переработку должно быть отправлено около 70 процентов мусора. Для этого внедряется автоматическая сортировка и биокomпостирование отходов. В результате использования автоматических производств на захоронение пойдет около 30 процентов мусора.

Как вы относитесь к критике?

— Замучили вы меня цифрами... Я практически всем главам городов и районов, руководителям министерств и ведомств края, беря интервью, задаю один и тот же вопрос, который адресую и вам: как вы относитесь к критике, к журналистам?

— К журналистам отношусь не просто хорошо, а очень хорошо. Больше того, с огромным уважением и к ним как к личностям, и к их очень и очень нелегкой профессии. На своем жизненном пути со многими встречался. Многие публикации, телепередачи помогли решить проблемы, под-сказывали, критика помогала. Даже если вначале вспыхишь, то, поразмыслив, видишь: а ведь прав журналист, недорабатываем, у него-то глаз незамыленный. Нам нужна критика. Конструктивная. Это вам любой руководитель скажет.

— Спасибо за беседу. Мне было интересно. Постарайтесь и читателям без купюр передать наш разговор.

— Спасибо. Рады будем дальнейшему доброму общению.

Беседовал Сергей РУЧИН.
Член Союза журналистов России.