



По словам Колесникова, Мининфраструктуры — это Минтранс плюс туризм. Поэтому в планах вице-преьера — сделать Ялту мировой Меккой туризма, а западное побережье Крыма — украинской Анталией

до Успенки, это 1400 км. Часть ее — трасса Киев—Чоп — уже есть. Вообще мы хотим, чтобы это была единая трасса — от Берлина до Ростова. До Краковца она построена, от Краковца до Львова 80 км мы построим за полтора года. Нужно полностью модернизировать участок Киев—Житомир. Наконец, надо построить новую трансднестровскую магистраль по правому берегу Днепра — Киев—Канев—Черкасы—Днепропетровск—Днепропетровск (с переходом Днепра в Днепропетровске) — Донецк—Успенка—Ростов-на-Дону. Другой проект — трасса Москва—Симферополь. Та ее часть, которую прошлое правительство выдавало как свою — от Харькова до Днепропетровска — была построена еще в 90-е. Просто предыдущее правительство покрыло бетонную дорогу асфальтом. Но, так или иначе, этот участок трассы уже есть. Теперь нужно продлить Запорожье—Мелитополь—Джанкой, и трасса Москва—Симферополь будет полностью скоростной.

— Это планы на какой период времени?

— Думаю, через 5—7 лет при уровне бюджетных поступлений, запланированных на 2011 год, вы Украину просто не узнаете.

— Часто говорят о том, что стоимость строительства дорог у нас завышена. Это действительно так?

— У нас пресса убеждена, что километр дороги стоит 1 млн долларов, и больше стоит не может. Это близко к реальности, если говорить о дороге в одну полосу, шириной 6 метров. Не учитывая особенности рельефа и т. д. Однако километр такой трассы, как на Одессу, может стоить и 5, и 6 млн долларов. А, к примеру, трасса из Москвы во Внуково полностью подвесная, она может стоить и 12 млн долларов за километр. Поэтому все зависит от тех возможностей, которые вы в дорогу закладываете. И нужно понимать: чем меньше вы потратите на дорогу, тем некачественнее она будет.

— А как с НСК «Олимпийский»? Он действительно получается очень дорогим...

— Это живая иллюстрация к пословице «Жадность порождает бедность». Изначально неправильно было выбрано решение — нужно было строить новый стадион. Вместо этого снесли, по сути, весь стадион, но оставили скелет второго яруса, который нужно укрепить и вылить по-новому. Так дешевле было снести и второй ярус и сделать новый! Что касается цены. Я еще в марте, без всяких чертежей, сказал, что стадион на 70 тысяч зрителей не может стоить менее 500 млн долларов. Это технически невозможно. Думаю, цена была известна еще предыдущему правительству изначально, но по политическим причинам ее сначала называли 1,2 млрд гривен. Но как можно было называть 1,2 млрд, когда только за кровлю было уплачено 800 млн гривен еще до нас?! Приведу немного некорректное, но все же сравнение: в Польше реконструкция Национального стадиона на 50 тысяч зрителей обойдется в 635 млн долларов. Так что наши 4,4 млрд гривен (550 млн долларов.



Планы. «Задачу президента проехать страну за 13 часов не отменяли»



В Японии. Приглашали погостить на Евро-2012 и в Ялте

— Авт.) вполне сопоставимы. Кроме того, что считать реконструкцией стадиона? Центр Киева получит новую подстанцию «Сименс» за более чем 300 млн гривен и новый канализационный коллектор ценой в 100 млн гривен. Это все входит в 4,4 млрд. Все работы по сносу хибар на восточной стороне «Олимпийского», строительство эстакады для болельщиков на восточной трибуне, реконструк-

Мы сейчас покупаем 10 корейских поездов, а Украине нужно 100

ция площади — все это входит в стоимость! Да если бы мы строили в новом месте, где есть сеть, мы бы за 550 млн долларов построили лучший стадион в Европе! Но ведь мы же не выбирали ни место, ни сроки строительства...

— О железных дорогах. Закупка южнокорейских поездов для «Укрзалізнички» — насколько эта идея близка к реальности?

— Она уже реальна. Все формальности выполнены, теперь

дело за производителем. Напомним, что мы закупали 10 поездов, в среднем по 24 млн евро за поезд. Шесть поездов должно прийти до чемпионата Европы по футболу 2012 года, что позволит нам организовать скоростное движение между Киевом, Донецком, Харьковом и Львовом — расстояние от столицы до Харькова будет покрываться за 3,5 часа, до Львова за 4,5 часа, до Донецка — за 5,5—6 часов. Было много мнений — закупать эти поезда или нет, но на сегодня этап обсуждения пройден, осталось привести в порядок инфраструктуру самой железной дороги. А здесь есть чем заниматься: к примеру, на маршруте Киев—Львов — 90 переездов! Будем решать эту проблему: на самых оживленных трассах будут созданы путепроводы (не менее четырех), в остальных случаях будет блокирование переездов — электромеханические подъемники, которые не позволят автомобилям выехать на железнодорожное полотно.

— Имеющиеся рельсы подойдут для южнокорейских поездов?

— Конечно, подойдут, иначе никто бы не покупал поезда.

«УКРТЕЛЕКОМ» УЖЕ НЕ В ВЕДЕНИИ ФГИ»

▶ Один из немногих вопросов, на которые Борис Колесников не смог ответить полноценно, касался приватизации «Укртелекома». «Об «Укртелекоме» я не могу говорить, потому что он уже несколько месяцев находится в ведении Фонда госимущества, — говорит вице-премьер. — Что касается приватизации, мое мнение: нужно приватизировать, глядя только на два фактора — предложение цены и перспективу. Второе очень важно, потому что цена не всегда отражает все положение вещей. Тимошенко вообще была против приватизации, она говорила: «Я буду платить 10% премиальных менеджерам государственных компаний, и они все сделают как надо». А мы ей объясняли: «Юля, ну что толку?! Ты его взяла на три года, он тебе покажет за три года максимальную прибыль, выжмет все, в развитие не вложит — и все, компания станет банкротом через три года». По словам Колесникова, он не видит разницы в том, кто станет новым хозяином «Укртелекома»: «Не имеет значения, будет инвестор иностранный или отечественный. Имеет значение, сколько налогов получит Украина от деятельности «Укртелекома», какие зарплаты будут у его сотрудников — и, соответственно, сколько налогов с зарплат получат местные бюджеты».

Да, колея, проложенная, по сути, еще в Российской империи, шире европейской, поэтому сделали специальный заказ. Конечно, в марте-апреле 2012 года «Хюндай» будет проводить здесь ходовые испытания, но, в принципе, все уже учтено.

— И все-таки — почему «Хюндай», а не какая-либо украинская или российская компания? Россияне заявляют, что могли бы сделать то же дешевле.

Маршрут №1 для иностранцев в Крыму — Ялтинская конференция 1945 года

— Знаете, заявлять можно много, а на деле россияне сами закупают скоростные составы у «Сименса». «Хюндай» — третья или четвертая компания в мире по производству скоростных поездов. Французы на первом месте, «Сименс» на втором, а третья и четвертая места делят «Хюндай» с канадской компанией «Бомбардь». Но по нужным нам срокам укладывался только «Хюндай», плюс они дали нам

лучшее ценовое предложение. Не говоря уже о том, что мы не купили поезда у «Хюндай» — южнокорейский «Эксимбанк» дал кредит Украине на 10 лет под 4,8% годовых со всеми страховыми премиями. Кроме того, мы надеемся (как это делается во Франции) вовлечь частный бизнес в закупку и эксплуатацию скоростных поездов: первые 10 поездов оплатит государство, а дальше обратится к бизнесу — будет создано ОАО, куда можно будет инвестировать деньги. В целом же Украине нужно 100 таких поездов, а не 10.

Что касается появившихся в последнее время статей о преимуществах украинских или российских производителей, они, похоже, носят тенденциозно-заказной характер. «Лугансктепловоз» вообще никогда скоростных поездов не делал, поэтому эту тему даже не стоит упоминать. Что же касается российского «Крюково», у них нет ни одного скоростного поезда! Если хотите серьезно конкурировать с мировыми производителями, потратьте деньги: сделайте экспериментальный поезд, покажите его Украинской железной дороге... Ни в Украине, ни во всем бывшем СССР нет и никогда не было производства поездов из алюминия или нержавеющей стали, какими будут поезда «Хюндай». А без этих металлов речь о скоростных поездах идти не может. Вагоны из черного металла, которые делает «Крюково», не являются решением вопроса скоростного движения.

— Что будет в скоростных поездах, чего нет в нынешних экспрессах?

— Санузлы будут намного комфортабельнее. Будет вай-фай, будут бары, буфеты, кафетерии — не нынешний вагон-ресторан, где все промаслено и прожирено настолько, что без дополнительных 250 граммов туда лучше не ходить, а современные бары с льдогенераторами и настоящим кофе не самоварного типа. В общем, должен быть комфорт. Сейчас, правда, еще дебатировалась идея — делать бортирование, как в самолетах, или нет. Все-таки это 5 долларов дополнительно к цене второго класса и 10 долларов в первом классе, то есть 10% стоимости билета.

— Кстати, какой будет стоимость билета?

— В первом классе поезда цена будет близка к эконом-классу самолета. Всего будет два класса — разница небольшая, но все же в первом классе больше места, больше расстояние между сиденьями. Во втором классе же мы надеемся вложиться в 250—350 грн., в зависимости от города. То есть если второй класс экспресса Киев—Харьков, идущего 6 часов, стоит 120 грн., то второй класс скоростного поезда, идущего в два раза быстрее, будет стоить в два раза дороже — около 250 грн.

ПОДРОБНО

Полную версию беседы с Борисом Колесниковым читайте на www.segodnya.ua в разделе «Интервью»