

Немає конфлікту Офісу президента з Кличком. Є конфлікт Кличка з самим собою і киянами - Кирило Тимошенко



Ексклюзивне інтерв'ю заступника голови Офісу президента Кирила Тимошенка агентству «Інтерфакс-Україна»

Автори: Інна Кардаш, Олександр Мартиненко

У травні-червні поточного року минають два роки вашого перебування на посаді заступника керівника Офісу президента і один рік – у ролі координатора президентської програми «Велике будівництво». Що вдалося реалізувати, наскільки це було складно й цікаво одночасно?

Цікаво – це точно. Одночасно багато вдалося зробити, а щось у процесі, тому що фронт робіт збільшився. Спочатку як заступник голови Офісу президента я відповідав за інформаційну політику, а тепер додалися регіональна політика, спеціальні проекти президента і програма «Велике будівництво». До речі, через кілька тижнів ми спільно з міністерствами спорту і охорони здоров'я презентуватимемо новий великий проект «Здорова Україна» для людей, які люблять спорт і зможуть зайнятися ним безкоштовно в будь-якому парку України.

А якщо докладніше...

Це вкладення коштів в активізацію більшості парків в Україні для занять спортом або простим фізичним навантаженням для всіх, при цьому не знадобиться спеціальне спортивне спорядження.

Реалізовуватиметься проект через голів обладміністрацій, які є виконавцями багатьох інфраструктурних проектів. Я спілкуюся з мерами, й вони зазначають, що останнім часом ми налагодили

відносини з ними, й це дало результат.

Які, на Вашу думку, найяскравіші об'єкти програми «Велике будівництво» через рік, після її запуску?

З яскравого – флагманський проект «Запорізький міст», рух яким ми плануємо відкрити до Дня Незалежності. Насправді проект складається з чотирьох мостів. Це великий і дуже важкий проект, що потребує доопрацювань щодо будівництва. Намагаємося прискорити його до Дня Незалежності.

Наступне – найдовша в Україні траса М-30 у 1400 км. Також до Дня Незалежності. Проект наразі в роботі.

Також спеціальна траса на Кишинів із мостами. Крім того, ми додали у «Велике будівництво» пункти пропуску. Цього року реконструюватимемо і відкриватимемо нові в Чернівецькій і Закарпатській областях.

Ми наростили обсяги будівництва, тому що за попередні роки в країні накопичилося багато інфраструктурних проблем. Технологія будівництва проста, і я не знаю, чому раніше ніхто так не будував в Україні. Ми готуємо проектну документацію, проводимо торги восени-взимку або на початку весни. Щоб тільки-но починається будівельний сезон, відразу виходити на роботи й не чекати, коли надійдуть гроші, й виходити на роботу восени.

Більшість об'єктів – в активній фазі. Проте необхідно готувати проектну документацію – найчастіше за об'єктами, що не стосуються доріг. До речі, щодо реставрації історичних об'єктів документація, в принципі, була відсутня. Це забирає час.

Є також багатофункціональні комплекси, як великий палац спорту в Хмельницькому. І, звісно, Дарницький міст, тендер на який оголосили напередодні, й ми його швидко добудуємо.

Щодо об'їзної дороги в Києві, ми завершуємо проектування. Ми

хочемо, щоб це була справді хороша окружна, а не просто відрізок дороги. Вже цього року розпочнеться будівництво перших частин.

Програма «Велике будівництво» розширилася. Наразі в неї додано регіональні аеропорти в Кривому Розі, Ужгороді, Рівному, Чернівцях, інших містах. Цього року розпочинається будівництво злітно-посадкових смуг. Окрема тема – аеропорт у Дніпрі. Впродовж двох місяців ми активізуємо його будівництво. Ми спілкуємося з різними інвесторами, щоб вони взяли в управління концесію і термінали, оскільки з ними місцева влада може вирішити питання самостійно.

Ще один важливий проект – City Express для Києва. «Укрзалізниця» вже підписала меморандум про локалізацію в Україні заводу з виробництва потягів швейцарською компанією Stadler. Вони вже обрали локацію в нашій країні. Проект, який починаємо втілювати в життя, потрібен Києву й агломерації навкруги. Комфортабельні потяги зі стикуваннями до метрополітенів розвантажать під'їзди до столиці. Вже цього року Stadler передасть нам один або два потяги для тестування.

Чи є рішення щодо платних доріг?

На сьогодні існують два пілотні проекти: Краковець-Броди-Рівне і Стрий-Мукачево. На них готується документація. Працюємо з інвесторами. Чому вони? Хочу нагадати: якщо ми запускаємо платні дороги, то вони повинні стати альтернативою безкоштовним дорогам. Ділянка траси від Краковця до Дубна, якою проходить шлях із Києва до Львова, непогана, але односмугова. Саме тому інвестори зацікавлені, щоб там побудувати ділянку платної дороги.

Досвід різних країн свідчить, що люди все-таки віддають перевагу користуванню безкоштовними дорогами, тож цей варіант не скрізь успішний.

Так, не скрізь. Тому ми дуже точково підходили до того, щоб було зрозуміло, чому люди їхатимуть концесійною дорогою. Наше завдання – за два роки доробити всі загальнонаціональні траси. Минулого року

було оновлено 4,5 тис. км. доріг «Укравтодору», цього року буде стільки само. Стоїть завдання за два роки доробити всі загальнодержавні дороги.

Як складатиметься ситуація з постачаннями бітуму з Білорусі для будівництва доріг в Україні на тлі політичної ситуації в північного сусіда? Чи є альтернативні шляхи постачань дорожнього будматеріалу в Україну й чи достатньо буде його обсягів у разі торговельних санкцій із боку Білорусі?

В об'ємі імпорту бітуму в Україну Білорусь справді лідирує, просто тому, що дешевша його логістика. Є також український бітум – кременчуцький, але обсягів його бракує, хоча завод і працює на повну потужність. Крім того, щодо нього є питання якості, залежні від використовуваної нафти, але, в принципі, вона зараз на рівні.

Окрім білоруського бітуму ми імпортуємо грецький, італійський тощо. Вже минулого року відпрацювали таку схему постачань, коли почалися затори на кордоні з Білоруссю. Це була проблема, але ми зуміли швидко налагодити постачання бітуму танкерами.

Ми не думаємо, що Білорусь припинить постачати нам бітум, тому що ми справді великий замовник.

Але завжди треба прораховувати такі варіанти...

Якщо Білорусь відмовиться постачати Україні бітум, то в його постачальників, за нашою інформацією, заброньовані квоти в інших країнах. З цим не буде жодних проблем. Вони вже поставили свої бази в багатьох портах. Повністю відпрацьовано всі схеми з логістики його доставки в країні. Ціна доріг від цього, найімовірніше, не зміниться.

Крім того, ми маємо ідею щодо власного НПЗ з переробки нафти. Бітум не виходить безпосередньо з нафти. Це похідне від виробництва пального, й ми повинні зрозуміти, яку і звідки нафту переробляти. Якщо ми хочемо повний комплекс, то потрібна українська нафта, і з неї ми вироблятимемо українське паливо – гудрон, а з нього – свій

бітум. Це велика інвестиція. Ми розмовляли з кількома інвесторами, але й держава теж готова вкласти гроші в таке підприємство. Водночас ми маємо зрозуміти, як ми отримуватимемо нафту, щоб не залежати від будь-яких політичних ситуацій.

Стосовно енергоносіїв. Нафтові термінали в Одесі планувалися дуже довго, а також газові. Чи є плани внести їх до програми «Великого будівництва» і все-таки спорудити?

Тут є питання політики. У рамках «Великого будівництва» Україна готова їх побудувати. Є питання, які потребують доопрацювання, ними опікується МЗС. Я думаю, що ми все-таки вийдемо на спорудження таких терміналів. Тим паче, що є попередні домовленості після візиту президента України до Катару. Нам вони допомогли б. Буде це шляхом будівництва через інвестора або за допомогою нашої держави.

Щодо скрапленого газу – чи є плани обкладати його акцизом і використовувати податок, що надходить, як джерело фінансування «Великого будівництва»?

Звісно, це прямі надходження до дорожнього фонду. Ми в цьому зацікавлені. Але це як терези. З одного боку, дорожній фонд призначений для прискорення темпів будівництва доріг, а з іншого боку – ціна для населення. Тому ми шукаємо формулу, щоб населення не постраждало, але додався акциз.

Ми не говоримо про підвищення навіть на гривню. Це передусім, а потім уже стоїть питання наповнення дорожнього фонду.

Нещодавно в Україні змінилися три міністри, зокрема й міністр інфраструктури. Які завдання поставлено новопризначеному Олександру Кубракову?

Ще до призначення Кубракова міністром ми з ним займалися різними підприємствами інфраструктури. Приміром, проблемами «Укрзалізниці», відповідно, питаннями кредитних зобов'язань організації з дуже великими кредитними ставками. Це було зроблено.

Зараз його завдання – прискорення створення зрозумілої структури залізниць України, яка адекватно працювала б. Є питання щодо пов'язаних з «Укрзалізницею» вокзалів. Ми хочемо почати їх реконструювати і, можливо, здавати в концесію. Є питання закупівлі електроенергії. Кубраков це вирішує зараз. Є також питання стосовно портів. Крім того, муніципальний транспорт. Сюди також належать комплекси з автоматичного зважування вантажного автотранспорту.

А що потрібно змінити в системі управління «Укрзалізниця»?

Гадаю, що все питання у менеджменті. Щодо складу та менеджменту наглядової ради, напевно, розбиратиметься Кубраков. Ми хотіли б бачити там таку команду, на яку не впливатимуть будь-які із зацікавлених сторін.

Не так давно президент озвучував ідею створення національної авіакомпанії. Чи не втратила вона актуальність на тлі фактично відсутнього авіасполучення з Росією, Донбасом, Кримом, а наразі і з Білоруссю?

Ідея не зникла, навпаки, вона на фінальному етапі. Така авіакомпанія має забезпечити регіональне сполучення для стикових із Києвом, саме тому ми і почали розвивати аеропорти в регіонах. Це також рейси до Європи, трансатлантичні рейси і на далекомагістральні - Китай, Азія.

Ще одне завдання - приклад COVID показав, що, коли наші громадяни перебувають десь і не можуть полетіти, нам треба їх доставити додому. І ця авіакомпанія це робитиме.

Крім того, припинення повітряного транзиту через Білорусь потенційно може збільшити наші доходи. Це, до речі, стосується і наземного транзиту. У нашого податкового і транспортного комітетів ВР є ідеї щодо впровадження зборів із транзитного транспорту, що дало б можливість нам заробити.

Що стосується переговорів про створення внутрішньої авіакомпанії, ми ведемо переговори з зарубіжними лідерами авіагалузі та нашими

фахівцями. Ми хочемо запустити на регіональні та ближні країни Ан-148. Дальнє сполучення - за допомогою лізингу Boeing або Airbus. Вже є реальні прорахунки, зокрема її прибутковості. До наших планів не входить щорічне дотування цієї компанії, вона має приносити дохід.

До питання про приватизацію. До кінця 2021 року вже виділено майже 100 об'єктів, зокрема «Об'єднана гірничо-хімічна компанія», «Одеський припортовий завод», обленерго, завод «Більшовик». На яких умовах відбуватиметься приватизація і на який прибуток розраховуєте?

Ці об'єкти, розблоковані завдяки президенту та проекту «Велика приватизація», перебувають на фінальному етапі до приватизації вже цього року. Звісно, держава хотіла б заробити на об'єкті. Але в питанні аукціонів складно називати планку. Це як і з готелем «Дніпро» - ніхто не очікував, що він коштуватиме мільярд гривень. Очевидно, що аукціони будуть відкритими та прозорими.

Приклад «Більшовика» показує, що об'єкт, який стоїть у центрі міста і ніяк не використовується, держава може продати та заробити. На його місці з'явиться новий об'єкт. Це правильно. Власне, ми і йдемо на таку приватизацію для того, щоб об'єкти, які простоюють, були приватизовані і держава з цього заробила. До того ж наше завдання полягає ще і в ліквідації корупційної складової щодо таких об'єктів.

Про місцеве самоврядування. Чи існують проблеми конфліктів регіональних влад у тому чи іншому місті України? Якщо є, то як вдається згладжувати?

По-перше, ми змінили кадрову політику щодо голів обласних адміністрацій. До слова, конфлікти допомагає згладжувати їхній вік і досвід. Ми справді змінили велику кількість голів адміністрацій, десь, не сперечаюся, промахнулися. Я не приховую цього. На жаль, від таких перестановок може постраждати той чи інший регіон, але у перспективі декількох років це дасть свої результати.

Одразу скажу - будуть ще заміни голів обладміністрацій найближчим часом, оскільки є проблеми з деякими областями. Відкривати такі заміни поки що рано, але це відбудеться протягом двох тижнів. Поки що шукаємо кандидатів.

Ми також змогли загально врівноважити історію з мерами. З ними потрібно знаходити точки дотику, у них є свої прохання, проблеми і ми намагаємося їх вирішувати.

Скажіть, а як загально підбираються кадри? Наприклад, потрібен голова тієї чи іншої обласної адміністрації - де ви його шукаєте?

Як правило, працюють знайомства з представниками регіональної влади, з тими, хто працював у системі влади, ті самі місцеві народні депутати. Ми справді хочемо сформувати кадровий резерв. Це проблема, тому що, крім голів адміністрацій, є питання і щодо їхніх заступників.

Нам на допомогу буде формат проведення прискорених курсів в академії при президентові, куди ми набираємо людей у декілька потоків.

Раніше було важко вмовити представників бізнесу йти на державну службу...

Звісно, важко. У більшості випадків не хочеться призначати таких людей, тому що на їхніх бізнес-територіях є якісь свої інтереси і не хочеться, щоб ці інтереси стали попереду інтересів держави. На рівні Офісу президента загально практика з бізнесменами закінчилася. Тепер це бюрократи, політики, управлінці, виконавча влада.

Наразі створюється Конгрес регіональних влад. Він розпочинає свою роботу цього тижня - у Хмельницькому із засідання Палати місцевих влад, де буде присутній президент. Там же будуть обрані члени президії Конгресу.

Що це за структура?

До самої президії Конгресу входитимуть по три представники з обох палат, міністри та керівництво Офісу, включаючи президента. Сам Конгрес складатиметься з двох палат. "Перша - місцева влада, голови ОТГ, райради. Друга - голови обладміністрацій та рад. В Офісі президента буде постійно діючий офіс Конгресу. І це буде не «порожній» орган.

У більшості представників на місцях є питання, з якими їм потрібно "достукатися" до Кабінету Міністрів у вирішенні того чи іншого питання свого регіону, а в Офісі президента є така можливість, ми в цьому їм допомагатимемо. Це потрібно для постійного діалогу з регіональними владами.

Яку частину скарг мерів становлять скарги на роботу правоохоронних органів?

Є багато скарг, але в більшості випадків дії правоохоронців підкріплені доказами проблем, які є у місцевої влади. Ні, не особисто у мерів, а у їхніх співробітників, голів департаментів тощо. Той же приклад Києва - його видно всім.

А можна детальніше про цей приклад?

Є дві частини. Перша - це історія, яка є у команди Кличка з правоохоронними органами. Правоохоронці надають у пресу відомості, що відображають корупцію в департаментах, комунальних підприємствах. Вони розбираються з цим. Що стосується самого міста Київ - це паралельне питання. Інфраструктура не розвивається, крім планів із забудови житла, які були прив'язані до генплану та перевиконуються. Водночас плани з розвитку інфраструктури, розв'язок доріг, метро, мостів тощо не виконуються навіть на 50%.

Гадаю, з урахуванням бюджету Києва можна було б прискорити зростання та розвиток інфраструктури". "Все, що колись будувалося, як би це дивно не звучало, будувалося за Олександра Попова. Жодної розв'язки, жодної станції метро. Наразі ж будуються лише парки,

ставляться фонтани, стелиться газон. Це дуже добре, але у Києва є інші проблеми - це трафік, який справді зріс, люди стоять у заторах, метро не розвивається. Так не може бути.

Той самий Подільсько-Воскресенський перехід. Щоразу його обіцяють закінчити вже наприкінці року, це вже просто смішно. Більше скажу, Київ жодного разу за весь час, скільки ми займаємося «Великим будівництвом», не прийшов і не сказав, наприклад, - нам потрібен багатофункціональний комплекс, ми хочемо розв'язку, ми хочемо шматок окружний, у нас не вистачає грошей, давайте на співфінансуванні щось робити. Як роблять усі мери обласних центрів. Жодного разу Київ не прийшов ні з одним інфраструктурним проектом, що означає - київську владу це не цікавить. Вони не збираються допомагати громадянам. Саме тому ми починаємо самі це робити.

Що за підсумком із Подільсько-Воскресенським переходом?

Київська місцева влада не хоче його віддавати і, при цьому, ми бачимо, що вони знову не закінчать його будівництво до кінця року. Максимум зроблять з'їзд в одну сторону. Тобто - поставити ліхтарі на мосту і щодня вмикати їх, щоб люди думали, що будівництво на фінальному етапі. А це зовсім не так.

І який вихід може бути з цієї ситуації?

Виходи два: або київська влада зрозуміє, що потрібно цим займатися, або... Мер - це обирає посада, це незаперечний факт, але щодо голови Київської міськадміністрації будуть інші висновки. Але вирішувати це президенту. Є різні варіанти, зокрема, і ухвалення законопроекту "Про столицю", і правок до чинного закону...

Гадаєте, Верховна Рада може проголосувати за нього в другому читанні?

Відповідні висновки робитиме комітет Верховної ради... Ситуація в Києві загострилася до межі. Це не конфлікт Офісу президента з

Кличком, це конфлікт Кличка фактично з самим собою та містянами. Минуло вже багато років, але нічого не розвивається. Багато хто з системи КМДА приходив до нас із якимись ідеями, але сам Кличко та заступники його з ідеями не приходять, це їм не потрібно. Тому щодо Дарницького мосту, наприклад, ми тендер оголосили, наразі робитимемо його. Якби це цікавило київську владу, то, напевно, вони б намагалися прискорити це питання.

Але чому його тоді обирають?

А є альтернатива? Ми намагалися створити йому альтернативу, мабуть, треба трохи більше часу. До нього особисто як до персони і легенди України немає жодних запитань. Але якщо ти – мер, ти маєш набрати таку команду, за якої ти будеш справді легендою, тебе любитимуть, знатимуть, поважатимуть і писатимуть про тебе в підручниках історії. А якщо ти не можеш набрати хорошу команду, – на жаль, значить, це проблема самого Кличка.

Щодо майбутніх виборів мера в Харкові. Наразі є різні кандидати. Чи надає Офіс президента комусь перевагу?

Харків, окрім того, що це великий обласний центр, не варто забувати, що там є кордон із Російською Федерацією й у безпосередній близькості – зона конфлікту. Зацікавленість Офісу президента в тому, щоб мер, якого оберуть харків'яни, був проукраїнським, проповідував українську державну політику, щоб там навіть не було натяку у бік федералізації. А також, звісно, розвивав місто. Але в місті, судячи з наших туди поїздок, робиться багато різних речей – і інфраструктурних, і не лише. У нас там голова облادміністрації потужна, в області є розвиток.

Але там фінансовий стан міста не дуже хороший.

Є кредитні зобов'язання, так, але, судячи з тієї інформації, яку ми отримуємо від місцевої влади нині, це не небезпечна ситуація. Так, справді, беруть кредити, але їх беруть усі, зокрема облради – їм

нешодавно дали можливість кредитуватися, наприклад, за місцевими дорогами.

Чи можна сказати, що на посадах мерів вам хотілося б бачити не політиків, а господарників?

Це може бути з'єднання політика з командою господарників. У будь-якому разі, мери – це не про політику. Багато з них це розуміють і відкрито говорять, що не треба туди лізти. Мером обирають для того, щоб ти містом займався, а не всеукраїнською політикою. Саме тому у таких і успіх є у себе в містах, їх і переобирають.

Вибори до Верховної Ради у мажоритарному окрузі на Івано-Франківщині. Президент висловився за Вірастюка. Якщо вибори буде скасовано, що буде далі?

Мені не хотілося б це коментувати. Ми очікуємо рішення судів, це може бути розцінено, як тиск на суд. Там було багато різних ситуацій, але ми вважаємо, що чесно виграв Вірастюк. Я його знаю не перший день. Очікуватимемо й потім ухвалюватимемо рішення.

Але якщо вибори буде визнано такими, що не відбулися, Вірастюк знову висуватиметься?

Дивитимемося.

Не можемо не запитати про коронавірус і потенційну третю хвилю. Готуетесь?

Ми ще з осені минулого року збільшили до неймовірних розмірів кількість ліжок із киснем.

Але це було, чесно кажучи, в пожежному порядку.

Але ми за короткий проміжок часу змогли виправити ситуацію, до речі, через систему обладміністрацій. Питання з киснем сьогодні не стоїть.

Спільно з Центром національної служби здоров'я, МОЗ та усіма губернаторами ми реформуємо систему COVID-лікарень. Тобто щойно розпочнеться хвиля коронавірусу, об'єкти із запасу могли б швидко відкриватися, а коли хвиля спаде, – щоб вони виключали ці лікарні й залишали лише необхідні опорні. Залишається тільки питання щодо вакцинації. Але наразі ми розуміємо, що за тиждень ми можемо забезпечити до 400 тисяч вакцинацій. Ми прискорюємо темпи постачань, система готова.

400 тисяч вакцинацій за тиждень, тобто майже 1 млн 700 тис. за місяць. За три місяці, відповідно, 5 мільйонів. Приблизно так?

Усе залежатиме від кількості вакцин, яка до нас приїде. Якщо до нас приїде більше вакцин, ми зможемо це забезпечити. Проблеми вакцинації немає. Окрім пунктів вакцинації мобільних бригад, розроблено спеціальні локації на стадіонах. Ми підготувалися. Далі питання постачань. Це ж не питання тільки України, дефіцит вакцини є скрізь.

Міністр охорона здоров'я Максим Степанов пішов у відставку. Як ви говорите, проблема з вакцинами була у багатьох країнах. Але все-таки, говорячи про Україну – хто помилився?

Тут не можна виділити одну людину, але, звісно, відповідальні за це є. На якихось етапах було допущено помилки в переговорах із закордонними компаніями, упущено час, тому така ситуація у нас склалася. Але ще раз повторюся, ми прискорюватимемося в плані вакцинації. Для цього все готово і є розуміння того, що постачання вакцин наразі збільшаться.

До речі, Степанов пообіцяв, що протягом найближчих двох років буде виділено понад 5 мільйонів гривень для розвитку трансплантації в Україні. Як наразі відбувається робота з будівництвом і закупівлею устаткування для проведення пересадки органів?

Лікарні, де здійснюватимуться трансплантації та докупівля устаткування – це велике питання. Техніка до деяких місць досі не доїхала, але ми маємо довести справу до кінця, як і обіцяли, тому що будівельні роботи в об'єктах завершено на 99%. Далі – це система обласних багатопрофільних лікарень у кожному обласному центрі, відповідно, по дві лікарні: обласна дитяча, обласна доросла і багатопрофільна. Ми розпочинаємо цей проект. Є також спецпроекти, як "Охматдит". Стоїть завдання президента, щоб до Дня Незалежності вся техніка нарешті вже доїхала і було повністю укомплектовано будівлю.

Нинішній міністр Ляшко дуже зацікавлений, щоб система трансплантації запрацювала в Україні. Він також завірив мене в тому, що на тлі політичних подій у Білорусі, куди часто їздять наші громадяни на пересадку органів, знайде інші варіанти, де українцям можна робити трансплантації.

Останнім часом імідж президента став більше офіційним.

Практично зникли його публічні ролики, де він займається спортом, їздить машиною. З чим це пов'язано? Це його свідомий вибір чи результат діяльності іміджмейкерів?

Звісно, президент трохи змінився, все-таки два роки роботи дають свій відбиток. Але я точно запевняю, що у нього не зникло бажання кататися на велосипеді, ходити в походи або сидіти за кермом. Він справді став у багатьох моментах більше зваженим, в якихось моментах серйознішим, але це не змінило президента загалом – яким він був, таким він і є. Наразі роботи більше накопичилося, на відео бракує часу, але я думаю, що ми час від часу радуватимемо аудиторію якимись історіями.

Ви напевно чуєте докори в тому, що президент у нас не лише глава держави, а також голова виконавчої і трохи законодавчої влади.

Це ж відбиток того, як відбулися вибори. Справді є монокоаліція, є Кабмін. У нас єдність влади. Звісно, і відповідальність більша, але це

прискорює багато процесів ухвалення рішень. Ухвалюються великі й знакові законопроекти, які ніколи не ухвалювалися, тому що були постійні договірники. Багато хто може звинуватити президента в тому, що він консолідував владу, але консолідувала її велика команда – президент, Верховна Рада і Кабмін. Президент керує державою, але виконавча влада багато в чому сама ухвалює рішення. Але це справді одна команда, яка несе відповідальність.

Наскільки висока вірогідність дострокових виборів президента? Чутки про це ходять туди-сюди.

Президента обрано. Звісно, рішення приймати йому, я не бачу жодних підстав. Обраним президентом завжди буде хтось невдоволений. Це політика і це електорат. Давайте подивимося на рейтинг довіри.

У тому й річ, що він досить високий і з технологічної точки зору виграти вибори нині досить просто.

"Не бачу жодних підстав, але рішення, звісно, приймати президенту".

Законопроект про медіа у тому вигляді, якому наразі існує, має шанс бути ухваленим?

Це питання веде Олександр Ткаченко. Чесно кажучи, ця ситуація зайшла в довгу дорогу обговорень і найближчим часом має бути фіналізована. В період обговорень основне завдання – упорядкування ринку медіа – почало йти у бік. Нині основне завдання – це упорядкування медіаринку та його "узаконення". Держава має розуміти, що безпека інформаційного простору має регулюватися. Деякі бажання деяких груп прибрати усю регуляцію – так не буде.

Вас влаштовує ситуація на телевізійному ринку? Своїх каналів у президента немає, "Суспільне" йому не підпорядковується, найбільш рейтингові новини – на каналах, які прийнято вважати олігархічними.

У президента немає свого телеканалу, тому що він – не президент-олігарх.

Мені здається, що деолігархізація новинних служб телеканалів коли-небудь все-таки відбудеться в Україні. Звісно, великий бізнес має право володіти каналами, але більшість із них або майже всі вирішили, що мають впливати на політику. Ось це повинно закінчитися.

Що стосується того, буде у президента свій телеканал чи ні, то я вам чесно скажу – є приклади того, коли громадський мовець є не нейтральним, а тим, хто озвучує позицію інших політичних сил. Мені здається, це дуже дивно. Я знаю багато прикладів в інших країнах, коли уряд призначає голову Наглядової ради громадського телебачення, або саму Наглядову раду, або квоту, тому що вони розуміють, що держбюджет виділяє на це чималі гроші й міністерства часто невдоволені витрачанням грошей. А у нас в Наглядовій раді більшість – це громадські організації та представництво Верховної Ради в меншості.

Що стосується "Національної суспільної телерадіокомпанії України", то можна багато розповідати про те, що рейтингу немає, а довіра є. Але ми не перший день живемо. Немає довіри без рейтингів.

Наш президент не домовляється з олігархами на каналах чи з їхніми менеджерами. Нам цього не треба. Самі наші кроки показують, що ми робимо правильні рішення. Люди це бачать й уміють відокремлювати правду від фейків. У цьому і є наше завдання як держави – відокремлювати інформацію від дезінформації.