

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО – ОСНОВНОЕ УСЛОВИЕ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ МЕГАПРОЕКТОВ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)

ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
ПРАВИТЕЛЬСТВА
РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)

Геннадий Федорович
Алексеев



Неразвитые транспортная и энергетическая инфраструктура являются главными сдерживающими факторами развития экономики и социальной сферы Республики Саха (Якутия). Основная часть территории республики практически не имеет выхода в единую транспортную сеть страны, а электроэнергетика представлена тремя изолированными друг от друга энергорайонами и множеством (около двухсот) локальных энергоисточников – дизельных электростанций, расположенных в труднодоступных и удаленных населенных пунктах, в основном в Арктике. На сегодняшний день только 8% территории Якутии имеет круглогодичное транспортное сообщение. Существующие автомобильные дороги как федерального, так и регионального, а тем более муниципального значения не соответствуют необходимым нормативным требованиям, а их плотность в 11 раз ниже среднероссийского показателя.

Только федеральная трасса М-56 «Лена» и строящаяся железная дорога до Якутска обеспечивают круглогодичный выход юга республики в единую транспортную сеть страны. Жизнь на всей остальной огромной территории региона напрямую зависит от сезонного завоза грузов – так называемого северного завоза.

В то же время существующая энергосистема не обеспечивает надежное энергоснабжение населенных пунктов региона – во-первых, в каждом конкретном случае используется безальтернативный первичный энер-

горесурс: либо только уголь (на юге Якутии), либо только природный газ (в центральной части республики), либо только гидроэнергия (на западе Якутии). Во-вторых, практически все действующие магистральные и распределительные электросети созданы 30–40 лет назад, большая часть – на деревянных опорах и в одноцепном исполнении. В данной ситуации только многократное резервирование генерирующих источников (коэффициент использования установленной мощности – КИУМ – не превышает 25%) и постоянный неснижаемый резерв топлива позволяют в экстремальных природно-климатических условиях не допускать серьезных аварий. Но все это стоит больших денег и усугубляется всеми возможными видами перекрестного субсидирования (между отдельными энергорайонами, между теплом и электроэнергией, между локальной и централизованной энергетикой, между промышленными потребителями и населением). «Котловой метод» формирования энерготарифов вкупе с вышеупомянутыми проблемами и приводит к столь высокому уровню стоимости электроэнергии для промышленности, существенно снижая конкурентоспособность продукции, товаров и услуг.

В таких условиях только государство, взяв на себя обязательства по развитию инфраструктуры, может обеспечить полномасштабное комплексное развитие северо-восточных регионов страны. Именно государство, выступая в роли координатора и инициатора запуска основных межрегиональных инфраструктурных проектов, в течение последних лет создало все необходимые предпосылки для резкого повышения привлекательности ключевых инвестиционных бизнес-проектов. Практически все они связаны с освоением уникальной базы минерально-сырьевых ресурсов. Проектируемые и уже строящиеся промышленные предприятия – это будущие энергоемкие потребители и надежные грузоотправители десятков миллионов тонн товарной продукции.

Реализуемая сегодня сбалансированная, тщательно продуманная долгосрочная стратегия комплексного развития Республики Саха (Якутия) – яркий пример

региональной политики, использующей инструменты государственно-частного партнерства для освоения огромной территории, во многом развивающейся «с чистого листа».

В результате проводимой планомерной, системной, поэтапной работы Правительством Республики Саха (Якутия) совместно с федеральными органами исполнительной власти, частным бизнесом были разработаны комплексные инвестиционные проекты развития перспективных промышленных районов Якутии, часть из которых уже успешно реализуется.

Ключевым проектом создания опорной транспортной сети республики и главным строящимся стратегическим инфраструктурным объектом является железнодорожная линия Беркакит – Томмот – Якутск, строительство которой было возобновлено в 2005 году за счет средств бюджетов Российской Федерации, Республики Саха (Якутия) и инвестиционной программы ОАО «Российские железные дороги».

В Транспортной стратегии России строительство данной магистрали включено в перечень важнейших проектов, имеющих общегосударственное значение. Стратегические задачи, решаемые сооружением железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск с мостовым переходом через р. Лену, – повышение пропускной способности и надежности системы транспортного обслуживания республики, снижение транспортных издержек во всех отраслях экономики региона, ускорение оборачиваемости материальных и финансовых ресурсов.

Сооружение железной дороги и создание опорной сети автомобильных дорог позволит существенно сократить затраты на сезонный «северный завоз», вовлечь в хозяйственный оборот значительное количество разведанных месторождений полезных ископаемых, сформировать промышленную и социальную инфраструктуру, привлечь трудовые ресурсы.

Продолжение строительства объектов автомобильной инфраструктуры, синхронизация сроков строительства пусковых комплексов железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск и строительства совмещенного мостового перехода через р. Лену в районе г. Якутска с одновременным вводом их в эксплуатацию в 2013 году – важнейшие совместные задачи государства и региона, даже в условиях глобального финансового кризиса.

Уже через четыре года, с завершением строительства железной дороги до Якутска и возведением автомобильно-железнодорожного моста через р. Лену, в Центральной Якутии будет сформирован Якутский транспортно-логистический узел, позволяющий снять ограничения социально-экономического развития, связанные с труднодоступностью населенных пунктов и жизнедеятельностью человека в экстремальных природно-климатических условиях. Будет построен аэровокзальный комплекс в г. Якутске, обеспечено круглогодичное наземное сообщение по маршруту Иркутск – Якутск – Магадан за счет строительства федеральной автодороги «Виллой» и строительства моста через р. Алдан на автодороге «Кольма», г. Якутск получит выход к морским портам на Охотском море (автодорога «Амга»).

Появится возможность организации транзита по новому транспортному коридору «страны АТР – Транссиб (или БАМ) – железная дорога до Якутска – р. Лена – Северный морской путь – Европа».

Примером начала успешной реализации территориально-промышленного кластера, формируемого в результате объединения усилий государства, региона и бизнеса, является инвестиционный проект «Комплексное развитие Южной Якутии», осуществляемый при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

После окончания всех необходимых согласительных процедур распоряжением Правительства Российской Федерации 10 марта 2009 года №302-р был утвержден паспорт проекта «Комплексное развитие Южной Якутии», а уже 5 июня 2009 года в рамках Петербургского международного экономического форума было подписано инвестиционное соглашение между всеми участниками проекта, и буквально в течение двух недель большая часть средств Инвестиционного фонда Российской Федерации поступила на счета ответственных исполнителей – государственных распорядителей бюджетных средств для организации проектирования инфраструктурных объектов.

В ходе реализации инвестиционного проекта «Комплексное развитие Южной Якутии» решается целый ряд задач по развитию транспортной и энергетической инфраструктуры федерального, регионального и местного уровня, отраженных также в поручениях Президента России, Правительства Российской Федерации, предусмотренных в федеральных отраслевых стратегиях и федеральных целевых программах.

Будут построены пять железнодорожных подъездных путей общей протяженностью около 270 км и две автомобильные дороги общей протяженностью около 150 км, более 1100 км магистральных и распределительных линий электропередачи. Созданная транспортная и энергетическая инфраструктура обеспечит освоение уникального Эльконского урановорудного района, месторождений коксующегося угля, Селигдарского месторождения апатитов, железорудных и золоторудных месторождений, обеспечит доступ к лесным ресурсам Южной Якутии.

В результате строительства железной дороги Улак – Эльга за счет средств частного инвестора и размещения инфраструктурных облигаций среди системообразующих банков появится возможность освоения Эльгинского месторождения, уникального по запасам и качеству коксующихся углей.

Южная Якутия станет узловым центром инфраструктурного развития всего Дальнего Востока, по ее территории пройдут магистральные автомобильные и железные дороги, нефтепроводы, газопроводы, электрические сети.

Освоение крупных месторождений кратно увеличит потребление электроэнергии в Якутии и сформирует новые грузопотоки на Байкало-Амурской магистрали.

Еще одним примером успешного взаимодействия государства, региона и бизнеса является реализация инвестиционных проектов строительства линий элект-



ропередачи ВЛ-220 кВ Сунтар – Олекминск и ВЛ-220 кВ Нерюнгринская ГРЭС – Нижний Куранах – Томмот – Майя для надежного энергообеспечения нефтеперекачивающих станций строящейся нефтепроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий Океан». В соответствии с принятыми на федеральном уровне решениями, наряду с финансированием из средств госбюджета в рамках государственно-частного партнерства софинансирование строительства первой ЛЭП осуществляет ОАО «РАО ЭС Востока» и ОАО «АК «Транснефть», второй ЛЭП – ОАО «Федеральная сетевая компания».

Продолжение реализации масштабных инвестиционных инфраструктурных проектов в соответствии с принятыми стратегическими документами по перспективному развитию Республики Саха (Якутия) служит ориентиром для бизнеса: несмотря на негативное влияние глобального кризиса, государство придерживается принятых стратегических долгосрочных целей с курсом на диверсификацию экономики как за счет государственных средств, так и за счет средств частных инвесторов.

Реализация запланированного комплекса мероприятий возможна только при скоординированном и синхронном исполнении взятых на себя обязательств государства и бизнеса в рамках государственно-частного партнерства. Учитывая успешное взаимодействие региона с крупнейшими российскими компаниями и федеральными отраслевыми министерствами (ведомствами), очевидна необходимость, несмотря на негативные последствия глобального кризиса, продолжения строительства инфраструктурных объектов на территории Республики Саха (Якутия) в рамках федеральных целевых программ и инвестиционных проектов с применением всех инструментов государственно-частного партнерства.

Продолжение комплексной реализации ключевых инвестиционных проектов, строительство объектов транспортной и энергетической инфраструктуры, формирование опорных населенных пунктов в районах опережающего развития позволят к 2020 году превратить дотационный регион, каким в настоящее время является Якутия, в регион-донор.