



ВИКТОР АЛЕКСАНДРОВИЧ ТОЛОКОННИКОВ
ПОЛНОМОЧНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В СИБИРСКОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ

ИНФРАСТРУКТУРНОЕ РАЗВИТИЕ СИБИРИ

Одним из важнейших аспектов экономического развития Российской Федерации на современном этапе является широко-масштабное обновление инфраструктуры. Основной задачей, стоящей перед аппаратом полномочного представителя Президента Российской Федерации в Сибирском федеральном округе (СФО), является эффективная координация действий всех заинтересованных в таком обновлении участников социально-экономической жизни округа: от общественных объединений и малого бизнеса до государственных органов власти как регионального, так и федерального уровня.

Сегодня в каждом субъекте Российской Федерации разрабатывается множество различных программ развития в тех или иных областях экономики. Зачастую эти документы создаются в автономном режиме и плохо сопряжены между собой. Полпред и его команда призваны своевременно корректировать и координировать процесс создания таких программ в субъектах, входящих в СФО.

Согласование документа стратегического планирования между участниками инфраструктурного развития – скорее редкость. Как правило, многие вопросы приходится решать, что называется, по мере их возникновения. Главное в таких условиях – своевременно провести консультации и совещания, соединить интересы и усилия отраслевых министерств и регионов, усилия крупных производственных корпораций и министерств, а также обеспечить точное действие государственных корпораций и инфраструктурных систем, например, таких как “РЖД”, компании связи, энергокомпания.

В случае когда территории нуждаются в концентрированном инвестиционном влиянии, аппарат полпреда использует инструмент Координационных Советов. Он создан в целях обеспечения контроля и координации действий органов государственной власти, территориальных органов исполнительной власти и органов местного самоуправления Республики Бурятия, Забайкальского края и Иркутской области. Также планируется сформировать такой совет по развитию Республики Тыва.

В отдельных случаях практикуется проведение совместных инвестиционных комиссий и советов с участием представителей регионов, входящих в состав СФО, и Министерства регионального развития Российской Федерации. В такой ситуации задача полпреда – донести интересы региона до Министерства, которое в свою очередь приглашает к обсуждению этих вопросов заинтересованные бизнес-структуры, банки, инфраструктурные компании. Аппарат полномочного представителя обеспечивает системную поддержку региональным инициативам, оформленным, как правило, в виде инвестиционных программ или планов развития.

В других случаях для обсуждения вопросов развития на заседании Координационного Совета приглашаются руководители соответствующих ведомств, компаний и корпораций. При такой схеме полпред выступает координатором, не допуская рассогласований и потери времени, поскольку у всех участников этого процесса множество текущих функций, которые иногда поглощают больше внимания и усилий, чем решение вопросов, связанных со стратегией.

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

Несмотря на активную работу по совершенствованию элементов инфраструктуры, в Сибири продолжает оставаться немало ограничений, прямо влияющих на темпы развития ключевых отраслей экономики. В частности, существует недостаток энергетических возможностей и транспортных коммуникаций.

Уникальные природные ресурсы, которыми богат регион, привлекают инвесторов. Однако, позитивно оценивая освоение месторождений, инвесторы зачастую сталкиваются с трудностями, которые не имеют прямого отношения к запасам сырья. Например, инвестор, готовый вкладывать средства в добычу полезных ископаемых, не может себе позво-

лить построить дорогу к месторождению. Бизнес ждет, что нормальные инвестиционные условия создаст государство. В силу подобных обстоятельств речь об инфраструктурных ограничениях в Сибири заходит гораздо чаще, чем в регионах, менее привлекательных с инвестиционной точки зрения. Важно находить возможности эти ограничения снимать.

В преодолении инфраструктурных ограничений особую роль играет усиление стратегического планирования. Имея стратегический план развития, необходимо выбирать такие инфраструктурные проекты, которые будут себя окупать и оказывать комплексное положительное воздействие на экономику отдельно взятого региона. В первую очередь нужно создавать предприятия по переработке сырья и природных ресурсов, которыми богат данный субъект Федерации.

На огромной территории Сибири с ее суровым климатом реализация новых инфраструктурных проектов всегда была связана с высокой капиталоемкостью. Нельзя забывать, что структура экономики СФО носит специфический характер. Здесь развивается не туристический комплекс, а энергетика, нефтехимия, металлургия, газо- и лесопереработка. Реализация крупных проектов требует одновременно и производственных фондов, и инфраструктурных условий. Качественным элементом государственно-частного партнерства было бы создание совместных производств при неконтрольном участии государства с постепенной передачей созданных фондов частному инвестору.

ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

26

Согласно Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года, целью развития энергетического комплекса является эффективное использование существующего потенциала. А потенциал здесь огромный. Не буду останавливаться подробно на цифрах, скажу лишь, что только по генерации электроэнергии СФО входит в число лидеров по стране, обеспечивая около 14% общегосударственной выработки.

Одним из приоритетных направлений в развитии сибирской электроэнергетики является строительство высоковольтных линий электропередачи (ЛЭП). Половина электричества в округе генерируется на гидроэлектростанциях (ГЭС), что является существенным преимуществом, поскольку ГЭС вырабатывают дешевую энергию в большом количестве. Правда, не всегда обеспечен вывод этой энергии, чтобы можно было во всех точках развития обеспечить резерв энергетических мощностей. Тем не менее положительные примеры есть. Так, в сентябре 2012 года на Харанорской ГРЭС был введен в эксплуатацию новый блок, после чего станция стала самой мощной в Забайкальском крае. При этом был утвержден план строительства ЛЭП для вывода дополнительных мощностей к потребителю.

В то же время существенный дефицит энергии по-прежнему наблюдается в республиках Тыва, Алтай, в Томской и Омской областях.

Стратегией развития до 2020 года предусмотрена реализация первоочередных инвестиционных проектов энергетической инфраструктуры, которая позволит:

- реализовать один из этапов перспективного объединения энергосистем Сибири и Дальнего Востока путем сооружения Богучанской ГЭС и третьего энергоблока Харанорской ГРЭС;
- объединить энергосистему Омска с энергосистемами Урала и Сибири. В целях устранения энергодефицитности в Омской области и зависимости от энергоснабжения Республики Казахстан планируется сооружение линий электропередачи и Омской ТЭЦ-6 в Омской области;
- устранить энергодефицитность в Красноярске, который в настоящее время закрыт для подключения новых потребителей. В этих целях планируется сооружение нового энергоблока Красноярской ТЭЦ-3 и сопутствующих ЛЭП;
- создать второй центр питания в Кемеровской области для обеспечения вывода в ремонт действующих сетей. В этих целях планируется сооружение подстанции 500 кВ “Кузбасская” на территории области;
- обеспечить надежное энергоснабжение Республики Тыва путем достройки линии Шагонар – Кызылская и перевода этой линии с напряжения 110 на 220 кВ;
- гарантированно обеспечить электроэнергией Саянский и Хакасский алюминиевые заводы и отдельные районы Республики Хакасия, а также ликвидировать недостатки в работе энергосистемы, выявленные в ходе ликвидации аварии на Саяно-Шушенской ГЭС, путем строительства ЛЭП в Республике Хакасия.

Реализация данных положений призвана обеспечить энергетическую безопасность Сибири, а также способствовать организации поставок энергоресурсов в энергодефицитные районы страны и на экспорт.

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Учитывая огромную площадь, занимаемую СФО, целесообразно больше внимания уделять инфраструктурному развитию уже сложившихся территорий. Необходимо учитывать, что расселение в Сибири и на Дальнем Востоке следует вдоль Транссибирской магистрали. Транссиб соединяет европейскую часть, Урал, Сибирь и Дальний Восток России, говоря шире – российские западные, северные и южные порты. При этом железнодорожные выходы в Европу (Санкт-Петербург, Мурманск, Новороссийск) сообщаются с тихоокеанскими портами и железнодорожными выходами в Азию (Владивосток, Находка, Забайкальск). На пути Транссиба стоит целый ряд городов-миллионников: Новосибирск, Омск, Красноярск и др. Магистраль проходит по таким промышленно развитым регионам, как Кузбасс, Красноярский край, Иркутская область, Томская область, Алтайский край.

Среди проектов в области модернизации опорной железнодорожной сети, реализуемых в СФО, особо хочется отметить строительство железной дороги, соединяющей основную ветку Транссиба с Республикой Тыва. Это один из регионов, где нет железнодорожного сообщения. Предстоит построить более 400 км пути, что, я уверен, даст новую экономическую жизнь республике.

В целом развитие Транссиба ведется с учетом изменившихся экспортных приоритетов в сторону бурно развивающихся рынков Юго-Восточной Азии.

Еще одним приоритетным направлением является развитие авиационного сообщения, особенно самолетами малой вместимости и вертолетами. Для Сибири авиация – “вопрос вопросов”, поскольку железные дороги во многие районы провести невозможно. В этой связи особое внимание уделяется модернизации аэропортов, которых в СФО насчитывается более 50. Для этого специально создаются казенные государственные предприятия. Согласно Стратегии развития Сибири до 2020 года, в первую очередь будут реконструированы узловые аэропорты, образующие опорную транспортную сеть. Речь идет об аэропортах в Новосибирске, Красноярске, Норильске, Барнауле, Бийске, Томске, Кемерове, Новокузнецке, Омске, Иркутске, Улан-Удэ, Чите, Абакане, Кызыле и Горно-Алтайске. После реконструкции пропускная способность воздушных ворот будет увеличена примерно на 35–40%.

Ярким примером успешного решения “авиационного вопроса” является открытие нового аэропорта в Горно-Алтайске в конце 2011 года. В результате глубокой реконструкции аэропорт возобновил свою работу после 20-летнего перерыва. Новые воздушные ворота дали мощный импульс развитию региона: существенно увеличилось количество туристов, возросла предпринимательская активность.

Серьезное внимание к аэропортовой инфраструктуре и эксплуатации малых полос и площадок проявляется как на региональном, так и на федеральном уровне. В ближайшее время должно выйти постановление Правительства Российской Федерации о введении новых субсидированных маршрутов. В Сибири и на Дальнем Востоке их будет пять. Они свяжут крупные населенные пункты с малыми. Средства на компенсацию части стоимости билета будут выделены из федерального бюджета. Также ведется работа по приобретению новых воздушных судов.

Отдельно стоит отметить необходимость более акцентированной политики инфраструктурного развития Сибири с участием таких государственных компаний, как ОАО “РЖД”, ОАО “Газпром”, ОАО “НК “Роснефть” и др., включая компании связи, поскольку государство не может решать все задачи, связанные с экономическим развитием, исключительно за счет бюджета. Таких задач слишком много.

СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Развитие коммунальной и социальной инфраструктуры – приоритетная задача для каждого региона Сибири. Решение этой задачи невозможно без планомерной и качественной политики закрепления населения на территориях. Особенно важно сохранять и приумножать квалифицированные кадры, поскольку именно качеством человеческого капитала определяется потенциал развития всех без исключения областей экономики. В Стратегии развития Сибири до 2020 года данная проблема учтена, намечены пути ее решения. В частности, документ предполагает:

- интенсивное развитие социокультурной сферы городов и поселений Сибири;
- формирование открытого рынка спроса на квалифицированные, высокооплачиваемые трудовые ресурсы;
- увеличение инвестиций в человеческий капитал, содействие мобильности трудовых ресурсов;

- создание необходимой территориально связующей инфраструктуры;
- формирование как общих, так и адресных мер привлечения и закрепления населения на постоянное место жительства в регионах Сибири.

Эти меры должны быть реализованы в первую очередь в регионах с малочисленным населением и слабой социальной инфраструктурой. Именно там необходимо усилить работу по созданию нормальных условий для жизни людей. Например, в советский период задача закрепления населения в Сибири решалась путем строительства научных центров, современных университетов, уникальных объектов культуры и спорта; ударными темпами возводилось жилье.

В настоящее время в таких республиках, как Тыва, Алтай, Бурятия, а также в Забайкальском крае вполне можно создать специальные условия для опережающего развития социальной сферы без ущерба для остальных регионов Сибирского округа. Также в указанных субъектах Федерации необходимо проводить различные мероприятия общероссийского и международного масштаба.

Серьезным фактором развития социальной инфраструктуры для всего СФО является реализация инвестиционных проектов, представленных в Стратегии развития Сибири. Среди таких проектов – создание федерального центра сердечно-сосудистой хирургии и реконструкция краевого онкологического диспансера имени А.И. Крыжановского в Красноярске, развитие федерального центра нейрохирургии в Новосибирской области, строительство детской республиканской клинической больницы в Улан-Удэ, реконструкция республиканской клинической больницы имени Н.А. Семашко в Республике Бурятия и др.

Все это позволит серьезно поднять уровень социальной защищенности граждан, дать им дополнительные стимулы для плодотворной профессиональной деятельности на территории Сибири.

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Реализация экологических программ в СФО не несет в себе серьезных региональных особенностей. Более того, в Сибири такие проблемы часто решаются легче, поскольку плотность населения ниже, чем в европейской части Российской Федерации.

Сегодня к экологическим проблемам нужно подходить с обновленных идеологических позиций. Этап развития машинного производства в советский период предполагал соблюдение только самых жестких экологических норм. Часто принимались решения о строительстве промышленных объектов и внедрении технологий, которые были небезопасны. Поэтому платой за прогресс стали негативные экологические последствия.

Сегодня экологическая безопасность и экологическая эффективность должны стать базовым принципом социально-экономического развития. Если есть риск нанесения ущерба окружающей среде, необходимо находить способ его минимизировать либо переходить на другие технологии.

Новая Государственная программа “Охрана окружающей среды” на 2012–2020 годы должна открыть возможности для решения целого ряда накопившихся проблем. На многих предприятиях в Сибири есть отходы, которые в настоящее время никакого вреда не приносят, но несут опасность стратегическую. Это специфические отходы химических производств, золошлаковые отвалы тепловых станций. Также к таким предприятиям можно отнести сложные объекты атомной энергетики.

Необходимо на федеральном уровне ужесточать некоторые требования и подходы к экологической безопасности. Уже сейчас существует норма закона, согласно которой каждый руководитель субъекта РФ после проведения соответствующих исследований подготавливает ежегодный доклад о состоянии экологии в своем регионе. Полученные данные должны быть представлены общественности. Такую практику нужно всячески поощрять и совершенствовать.

Также нужно принимать более жесткие градостроительные нормы по утилизации бытовых отходов. Нужно учиться применять технологии утилизации мусора в массовом порядке. Конечно, это повлечет увеличение коммунальных платежей, но людям необходимо разъяснять всю выгоду от последовательного решения застарелых экологических проблем. Поиск ответов на вопросы, связанные с экологической безопасностью, – задача не только государства. Отрадно, что общественные организации активно участвуют в этом нелегком процессе.