

Экономика региона

Новосибирскую область берут в кольцо

— административный ресурс —

9 Безобеспечения транспортной доступности всей территории, как считает первый заместитель губернатора Новосибирской области Анатолий Соболев, будет осложнено дальнейшее социально-экономическое развитие области в целом. Создание «Комплексной транспортной схемы (КТС) Новосибирской агломерации» будет вестись на основе транспортной модели Новосибирска, которую разработали специалисты Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПС). По словам декана факультета «Бизнес и информатика» СГУПС Валерия Хабарова, с помощью КТС можно будет дать комплексную оценку современного состояния транспортной системы Новосибирской агломерации, а также разработать транспортные модели агломерации на 2020 и 2032 годы. «Разработка стратегии формирования комплексной транспортной схемы в границах Новосибирской агломерации предполагает два этапа. Первый — разработка транспортной модели Новосибирской агломерации как основы информационной системы для стратегического управления транспортным комплексом. Второй — создание стратегии КТС с прогнозом до 2032 года и проведение комплексного анализа эффективности проектных решений на транспортной модели. Это поможет определить капиталовложения, необходимые для развития транспортной системы Новосибирской агломерации, по объектам и этапам, определить социально-экономическую эффективность ее реализации», — пояснил господин Хабаров.

По его мнению, развивать территории необходимо равномерно, важны все включенные в агломерацию районы. Валерий Хабаров подчеркнул, что в настоящее время ведется работа над техническим заданием, после чего будет объявлен конкурс на разработку КТС. Тем не менее основные направления развития дорожно-транспортной инфраструктуры агломерации уже определены. Министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Сергей Титов подчеркнул, что в качестве приоритетного направления выбрано строительство автодорожных обходов Новосибирска, а также строительство и реконструкция автомобильных дорог в его 50-километровой пригородной зоне. При поддержке правительства региона и непосредственном участии федерального центра уже построен Северный обход Новосибирска, начато строительство первого этапа Восточного обхода и реализация проекта реконструкции до параметров первой технической категории автомобильной дороги федерального значения Р-254 «Иртыш» на участке 1392-1422 км, построен Бутринский мост. «Уже сегодня подготовлен ряд проектов, а часть из них реализована. Это строительство автодороги Барышево—Орловка—Кольцово с автодорожным тоннелем, стратегически важного Восточного обхода Новосибирска с тремя транспортными развязками, подъездных автодорог в промышленно-логистическом парке, а также двухуровневой транспортной развязки. До четырех полос будет расшире-



Индустриальные и биотехнологические парки станут одним из центров опережающего развития Новосибирской агломерации

но Мочищенское шоссе, реконструированы участки федеральной автодороги М-51 „Байкал“ и Новосибирск—Кочки—Павлодар. Кроме того, необходимо более интенсивно развивать сеть автодорог межмуниципального, районного значения. Это позволит сократить время транспортной доступности с полутора-двух часов до одного часа и менее», — уточнил руководитель координационного совета по развитию Новосибирской агломерации заместитель губернатора Сергей Семка.

Следующий шаг подразумевает организацию скоростного движения между крупными городами Южной Сибири — Томском, Омском, Барнаулом, Кемеровом, Новокузнецком. Все они тяготеют к Новосибирску как выгодному географическому центру. Поэтому в рамках агломе-

рационного проекта «Аэросити» рассматривается вопрос организации скоростных электричек из этих городов в столицу Сибири. Такая возможность обсуждается, в частности Западно-Сибирская железная дорога прорабатывает проект развития сети электропоездов. Это позволит сократить время в пути практически вдвое. Как считает вице-президент Центра экономики инфраструктуры «Новый экономический рост» Павел Чистяков, эти города рассматриваются в рамках создания Южно-Сибирской конурбации (городская агломерация, имеющая в качестве ядер несколько одинаковых по размеру и значимости городов или территорий при отсутствии явно доминирующего центра). «Улучшая транспортное сообщение, мы вовлекаем в активную деловую жизнь пригородные территории», — отметил господин Чистяков.

Общий экономический эффект от организации конурбации в Сибири, ускорения движения грузово-

го транспорта, повышения инвестиционного спроса территорий может достигнуть 420 млрд руб. Как отметил генеральный директор ОАО «Аэропорт Толмачево» Евгений Янкилевич, речь идет о скоростном железнодорожном сообщении, которое может быть востребовано жителями не только Новосибирской области, но и соседних регионов. «Аэросити — это то, во что трансформируются крупнейшие аэропорты во всем мире, аккумулируя вокруг себя бизнес-парки, логистические и индустриальные центры, промышленные территории, узловые станции и вокзалы, торговые комплексы, технологические и коммуникационные центры, становясь ядром всей этой инфраструктуры. В свою очередь, аэропорт Толмачево становится одним из центров опережающего развития Новосибирской агломерации, ядром Аэросити», — подчеркнул Евгений Янкилевич.

Стоит отметить, что активная работа в этом направлении уже нача-

лась. Разработаны удобные стыковочные маршруты для электропоездов, курсирующих по Новосибирской области, которые позволяют пассажирам комфортно добраться до станции Обь, где им предлагается пересесть на автобус до аэропорта Толмачево. Этим видом трансфера могут воспользоваться жители районов области, а также соседних Омска, Томска, Кемерова, Новокузнецка и Красноярска, пассажиры междугородних автобусов, прибывающих на новосибирский автовокзал, вблизи которого расположено останочная платформа Правая Обь. В правительстве региона уточнили, что с руководством РЖД планируется создание скоростного железнодорожного движения, которое свяжет Новосибирск и международный аэропорт Толмачево, и строительство железнодорожной станции в аэропорту. «Мы неоднократно с руководством области обсуждали вопрос о соединении центра города с международным аэропортом с помощью железнодорож-

ОСОБОЕ МНЕНИЕ

Алексей Улюкаев,

министр экономического развития РФ:

— Тема городских агломераций становится важной составляющей государственной политики по развитию регионов и городов России. Активным элементом управленческой повестки последних лет стала дискуссия о развитии не только столичных агломераций — Москвы и Санкт-Петербурга, но и во многих регионах страны. И это неудивительно. Городские агломерации в России становятся крупнейшими центрами экономической активности несырьевого характера, а также мощными логистическими центрами и транспортно-пересадочными узлами. Они формируют и, по сути, держат транспортный каркас России, который позволяет создавать и развивать рынки товаров и услуг. Это также и региональные финансовые центры, центры научной и инновационной активности. Именно в агломерациях возможно возникновение эффективных территорий опережающего развития.

Николай Рогожкин,

полпред президента РФ в СФО:

— Агломерация сегодня становится новым объектом межмуниципального управления. Крупные мегаполисы превращаются в центры притяжения населения и инвестиций. В Сибири, с ее большими расстояниями между муниципальными образованиями и низкой плотностью населения, агломерации особенно востребованы: благодаря им осуществляется «экономическое сжатие» территории. В последние годы строятся современные трассы, развивается сеть автодорог, повышается мобильность населения. Сельские жители получают возможность работать, учиться, посещать медицинские, культурные, торговые учреждения в городах — центрах агломераций. Но в процессе агломерационного развития важно не разрушить сложившийся ранее каркас расселения, не допустить массового переезда молодежи в крупные города. При формировании планов развития агломераций необходимо продумать меры по сохранению населения на территории.

ного сообщения. Эту проблему будем решать во взаимодействии с властями», — сообщил в июне в ходе визита в Новосибирск президент РЖД Владимир Якунин.

Что касается развития транспортной инфраструктуры в южном направлении, которое сегодня остается одним из наиболее загруженных, то в настоящее время ведется проектирование пересадочного узла в Бердске: он предусматривает строительство железнодорожного вокзала, автовокзала и перехватывающей парковки на 300 мест. В числе приоритетов — строительство развязок на Матвеевском переезде и в районе остановки «Звездная» на Бердском шоссе. Правительство региона совместно с РЖД летом этого года реализовало проект строительства первого в регионе транспортно-пересадочного узла на железнодорожной станции Сеятель в новосибирском Академгородке. По данным начальника Западно-Сибирской железной дороги Анатолия Петера, запуск проекта позволит увеличить пассажиропоток через новый вокзал на 15–20%, приблизительно он составит 3 тыс. человек в сутки (996 тыс. человек в год). Важно и то, что жители Советского района будут проводить в пути до центра города и обратно меньше времени.

Вера Невская

«Никто не подарит золотые горы, власть должна создавать инфраструктуру»

— интервью —

10 — То, что сегодня происходит в экономике, падение объемов производства, негативные прогнозы экспертов, корректирует планы областного правительства по развитию агломерации? Можно ли говорить о каких-то проектах в среднесрочной перспективе? Сейчас региональные власти основные усилия концентрируют на создании инфраструктуры.

— А на что у нас еще есть полномочия? Вот все говорят о том, чтобы привлечь инвесторов. И никто не говорит, каким образом. Улыбаться им? Россия — единое экономическое пространство, и закон везде один. Есть закон о регулировании инвестиционной деятельности, он приблизительно одинаковый во всех регионах. Может, кто-то чуть больше льгот предоставляет. Когда инвестор принимает решение о строительстве предприятия, он смотрит только на доступность сырья или близость рынка сбыта. Все. Новосибирск в этом смысле выигрывает за счет своего географического положения. Здесь в радиусе 200 км еще три областных центра соседних субъектов. Развитие аэропорта Толмачево и логистики в целом — еще одно преимущество региона, которым мы пользуемся. Посмотрите мировые компании, которые расположены в Новосибирске: три пивных бренда здесь, Coca-Cola, PepsiCo, Mars... Все мировые бренды здесь. Почему? Я не хочу себя хвалить, спросите международные компании, почему они работают здесь и какой здесь инвестиционный климат.



Самое главное — изначально должны просчитываться риски возникновения проблем, последствия принимаемых решений

Власть должна создавать инфраструктуру. Как инфраструктуру поддержки, так и инженерную. Жилье мы не строим, его стро-

ят все-таки инвесторы. Есть программа, в которой мы участвуем, — «Жилье для российской семьи», где задача в 2017 году сдать 145 тыс. кв. м жилья. В этом проекте участвуют пока три компании, в Мошковском районе, Верх-Туле и Новомарусино. Это 100 тыс. кв. м жилья. Сейчас набираем еще участников, но прежде всего смотрим на цену, она должна быть 36 тыс. за 1 кв. м. Работают также другие программы: приобретения жилья для различных категорий граждан, поддержки ипотечного кредитования.

Сегодня многие застройщики сами приходят к тому, чтобы площадку развивать комплексно. Какие предприятия, где будут располагаться, есть ли там возможность разместить новые микрорайоны. Чтобы люди, работающие на этих предприятиях, жили рядом. Чтобы не было ежедневной миграции через весь город. Вот это одно из условий комфортной жизни.

— Можно ли рассматривать проект развития новосибирской агломерации как приоритетный инвестпроект областного правительства? Планируется ли использование схемы государственно-частного партнерства (ГЧП)?

— Сегодня часто приходят люди с проектами и говорят: «Он на территории агломерации, значит, он агломерационный». Но это не совсем правильно. Развитие агломерации — это не конкретный инвестпроект. Это, если хотите, сборник инвестпроектов, синхронизированных по времени, понятных по механизмам реализации. Параллельно с развитием инвестиционных проектов внутри агломерации к ним должны подключаться

средства и бюджета, и частных инвесторов в рамках ГЧП. И все это должно быть направлено на развитие территории.

Нельзя скомпоновать что-то и сказать: «Сюда вкладываем деньги». Все-таки это перечень проектов внутри территории, которые влияют на ее развитие.

— Что сегодня важно для успешной реализации концепции развития Новосибирской агломерации?

— Самое главное — изначально должны просчитываться риски возникновения проблемы, последствия принимаемых решений. Это согласование развития территорий — вот к чему мы стремимся и чего мы должны достичь. Чтобы проблемы решались не по мере их возникновения, а еще до того, как проблема появится, мы уже должны знать, что необходимо делать для ее решения. Для этого агломерация и создается.

— Вы верите в этот проект, развитие в рамках агломерации? Для большинства это пока что-то очень абстрактное.

— Агломерация, наверное, в какой-то степени действительно абстрактное понятие, в этом и заключается ее отличие от конкретного проекта. Нет четкой схемы, есть только порядок взаимодействия сторон. Это чиничная работа, кропотливая, с импровизацией, но ежедневная. Дайте этому проекту заработать, раскрутиться. Координационный совет только создан. Сейчас мы пропихиваем планы, думаю, уже в августе проведем первое заседание. Всех глав послушаем, кто что планирует, у кого какие проблемы, и вот дальше мы уже прочертим круг нашей работы, как мы будем взаимодействовать. Экс-

перты — архитекторы, строители — будут готовить материалы, чтобы совет мог принять решения.

Здесь не получится так: пришли, верхний слой земли сняли, залили фундамент, и пошло-поехало. Это более творческий проект. — **Есть такой стереотип, что внимание власти сейчас будет перераспределено и больше его будет уделено территориям, вошедшим в агломерацию. Для жителей Новосибирска что-то изменится или люди не почувствуют, оказались они внутри агломерации или за ее пределами?** — Я считаю, что если и будет что-то меняться, то только в лучшую сторону. Комфортность должна повыситься, но не только в рамках агломерации. Во-первых, сегодня для каждой молодой семьи главная задача — доступное жилье. Особенно в соотношении «цена—качество». Эта проблема, которая решается не только и не столько в рамках агломерации. Должна работать ипотека. Сейчас приняты решения о субсидировании процентной ставки, ситуация как-то стабилизировалась, но 12% в нынешних условиях это тоже многовато. Еще одна проблема: все-таки человек, я считаю, должен жить рядом с местом работы, чтобы не тратить много времени на дорогу. Комфортность для жителей Новосибирска — это общественный транспорт, места отдыха, развлечений. Это, в принципе, проблемы, которые нужно сегодня решать. В рамках агломерации решать их будет легче. Будет создаваться структура межмуниципального финансирования. Да и административно проблемы будут решаться проще и быстрее.

Беседовала Анна Гадалина