

**4. Экспедиционный проект «Прогнозирование развития проблемных регионов Азиатской России: точки роста экономики юга Красноярского края».** Руководитель экспедиции – д.э.н. Малов В.Ю.

Маршрут экспедиции: Новосибирск – Красноярск – Сосновоборск – Березовка – Краснокаменск – Курагино – Ермаковское – Ергаки – Шушенское – Минусинск – Абакан – Балахта – Красноярск – Новосибирск.

#### **Цели и задачи экспедиционных исследований**

Разработка Стратегии развития Сибири требует постоянной переоценки многих ранее наметившихся программ и проектов развития отдельных отраслей и регионов. В пределах Сибири выделяется несколько широтных поясов экономического развития, из которых самые населённые расположены в зоне влияния Транссибирской магистрали и железной дороги Абакан – Тайшет. В связи с тем, что страна в настоящее время имеет сырьевую направленность своего экономического развития (преимущественно нефтегазового сектора), основные инвестиционные программы и проекты направлены на освоение северных территорий, обладающих этими ресурсами. Однако выдвинутые Правительством стратегические цели развития России, направленные на «модернизацию промышленности и создание инновационных технологий» требуют «воссоздания значения потерявших перспективы роста регионов центральных и южных территорий Сибири».

Задачей экспедиционного исследования в названных районах является выявление возможностей сосредоточения основных усилий и ресурсов федеральных, региональных органов государственной власти и крупного бизнеса на ускоренном развитии региональных зон опережающего экономического роста, определённых с учётом конкурентных преимуществ и возможностей экономики субъектов Российской Федерации. По нашему мнению, развитие новых видов бизнеса (в том числе и туризма) будет происходить, в основном, в наиболее развитых промышленных и агропромышленных регионах центральной и южной Сибири.

Цель данной экспедиции – продолжить многолетние исследования развития производительных сил на территории Красноярского края, Хакасии и Тувы. Экспедиции в эти районы были организованы и осуществлены сотрудниками сектора ТПК Института в 1967, 1968, 1971, 1981, 1982, 1989, 1994, 2010, 2011 гг. В экспедициях принимали участие сотрудники институтов СО РАН (СЭИ, ИГСиДВ), ИЭ СО РАСХ, Красноярск Гражданпроект и ряда других научных организаций. В ходе поездок проводились совещания с представителями администрации края, руководителями его административных районов и промышленных предприятий. Для коллектива экспедиции очень важно ознакомиться и проанализировать существующий уровень развития хозяйственного комплекса данных территорий, выявить возможные перспективы развития их производительных сил.

Предполагается это осуществить совместно с представителями администраций муниципальных образований, руководителями промышленных предприятий и бизнес-сообществ. Желательно было определиться с перечнем предлагаемых «на местах» инвестиционных проектов, ориентировочных сроках их реализации и объёмах инвестиций, привлечением потенциальных инвесторов. Наряду с этим обследовать состояние экологической среды данных регионов.

### **Краткие обобщённые выводы**

1. Южные районы Красноярского края в настоящее время находятся в фазе деиндустриализации. Экономические связи, выстроенные в прошлые годы, разрушились, экспортно-ориентированных производств крайне мало и они в наибольшей степени (практически центр Азии) удалены от внешних рынков и/или морских портовых комплексов.

2. Продукция сельского хозяйства не может найти рынки сбыта из-за географической удалённости от центров потребления и не всегда удовлетворительной транспортной инфраструктуры.

3. Реализация проекта железной дороги Кызыл – Курагино может существенно изменить экономический «климат» на юге края, дав новую отрасль специализации и существенно улучшив транспортную доступность до мест массового туризма и отдыха. Здесь важно найти элементы взаимодополняемости двух видов транспорта – автодорожного и железнодорожного. Существуют риски выхода частных инвесторов из государственно-частного партнёрства по проекту. Эффект от этого проекта увеличится, если одновременно будет произведена реконструкция Южсиба и Транссиба, провозные способности которых могут стать узким местом уже к 2020 г., а также будет принято решение о формировании нового широтного хода в составе Севсиба и БАМа.

4. Удалённость от краевого центра делает многие проекты малоэффективными из-за трудностей институционального порядка: взаимодействие с краевым центром по линии получения каких-либо преференций и льгот. Для «раскручивания» местного малого предпринимательства требуются непосредственные контакты. В этом отношении соседи – районы республики Хакасия – имеют заметные преимущества, особенно из-за различий в поддержке администрации и предоставляемых льготах, что делает их более конкурентоспособными на рынках продовольственных товаров.

5. Местные районные власти делают всё возможное для стимулирования местного производства на основе собственных ресурсов, но их возможности крайне ограничены. Инициативные люди есть, но отсутствие административного ресурса в деле объединения усилий таких людей из всех районов юга края делает их попытки, как правило, малоуспешными.

6. Как показали прошедшие 20 лет, возрождение остановленных заводов невозможно без помощи государства. Процесс возрождения непростой, но совершенно необходимый по принципу: постепенного доведения эффективности работы предприятий до уровня, когда они будут способны самостоятельно вести хозяйственную деятельность от производства до реализации продукции.

7. Ощущается не всегда добросовестная конкуренция со стороны иностранных предпринимателей (производителей сельскохозяйственной продукции) и оптовиков. Кроме того, во многих подобных проектах предполагается занятость только иностранной рабочей силы. Наблюдаются и административные барьеры для выхода на рынки крупных городов.

8. Республика Хакасия в этом отношении находится в более выигрышном положении: здесь есть и крупные эффективные производства (энергетика, цветная металлургия, машиностроение), которые и задумывались, и реализовались как единый комплекс ещё в советское время и не потеряли своего места и в рыночных условиях. Наличие устойчивой собственной доходной базы для бюджета республики позволяет её администрации грамотно реализовывать новые инфраструктурные и производственные проекты в согласованном режиме с собственниками и инвесторами.

9. Естественная близость городов Минусинска, Абакана и Черногорска, интенсивные межселенные связи, наличие центров образования и культуры заставляет вновь (как и 40 лет назад) обратиться к проблеме формирования в перспективе единой городской агломерации, пусть с учётом новых административных границ между субъектами Федерации.

10. Красноярская агломерация фактически уже существует, что убедительно показывают примеры и г. Сосновоборска, и Березовского и Балахтинского районов. Здесь формируются и новые «спальные» районы, и центры туризма и отдыха выходного дня. Для улучшения транспортной доступности первым делом полезно обратить внимание на превращение существующей железной дороги в новую скоростную пассажирскую линию. Очевидных преимуществ объединения районов в единую административную единицу (по типу г. Москва) пока не видно.

Отчёт о затратах на экспедиционные работы Института в 2012 г. приведён в приложении 9.