

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2018-6-20-37

«Енисейская Сибирь» – первый макрорегион России

Статья посвящена проекту создания макрорегиона «Енисейская Сибирь», который был представлен на Красноярском экономическом форуме 2018 г. Губернаторы Красноярского края, республики Тыва и Хакасия выступили с инициативой скоординированного развития инфраструктуры и совместного продвижения крупных инвестиционных проектов, имеющих межрегиональный характер. Автор дает характеристику регионам-участникам проекта, представляет инвестиционные проекты, включенные в пул «Енисейской Сибири», высказывает предположение о необходимости стратегической иерархизации инвестиционной программы, приводит мнение экспертов-участников КЭФ о перспективах макрорегиона.

Ключевые слова: макрорегион, пространственное развитие, инвестиции, межрегиональное сотрудничество, Сибирь, Красноярский край, Тыва, Хакасия

Не успело Правительство РФ озвучить новую концепцию управления пространственным развитием страны – через призму макрорегионов, как три сибирских субъекта предложили использовать новые подходы на своей территории. В ходе Красноярского экономического форума 13 апреля 2018 г. губернатор Красноярского края и главы республик Тыва и Хакасия подписали соглашение о сотрудничестве в рамках мегапроекта «Енисейская Сибирь» по совместному развитию регионов. 17 мая законодательное собрание Красноярского края утвердило законопроект о придании соглашению законного статуса. После того, как аналогичные законопроекты будут одобрены парламентами Тывы и Хакасии, соглашение сроком на пять лет вступит в силу. Проект был инициирован врио губернатора края Александром Уссом в 2017 г. и полностью вписывается в новую концепцию пространственного развития России. В феврале 2018 г. идею создания макрорегиона поддержал Президент России В. Путин.

Тройственный союз

Примечательно, что контуры «Енисейской Сибири» совпадают с границами макрорегиона, который предлагают создать в Восточной Сибири специалисты Центра экономики инфраструктуры (см. статью «Россию “разрежут” по-новому» в этом же номере). Отметим, что партнеры по проекту имеют разные весовые категории. Красноярский край, безусловно, лидер объединения.

И большинство инвестиционных проектов, включенных в пул «Енисейской Сибири», расположены именно на его территории. Но и у Тывы, и у Хакасии есть свои резоны подключиться к проекту. Уже сейчас значимая часть их товаропотока и экономических интересов ориентирована на сильного соседа. Весьма вероятно, что развитие дорожной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию крупных инвестпроектов «Енисейской Сибири», позволит активизировать это взаимодействие. К тому же в общий пул проектов макрорегиона вошли отдельные проекты на территории Хакасии и Тывы.

Красноярский край

Красноярский край – самый богатый и экономически развитый из трех регионов. Солидный бюджет (232 млн руб. на 2018 г.¹), позволяющий привлекать частные и федеральные инвестиции на условиях софинансирования, относительно диверсифицированная экономика (около 80% – доля сырьевых производств, но это производства разных отраслей – цветная металлургия нижних переделов, ТЭК, горная и лесная добыча), позитивная динамика развития промышленности, богатые недра.

Однако регион все более превращается в «общероссийскую кладовую» сырьевых ресурсов. Доля сырьевых отраслей растет год от года не только потому, что увеличивается добыча руды, угля и нефти, но и потому, что сокращается физический выпуск продукции обрабатывающих отраслей – машиностроения, химии, фармацевтики. Преобладание сырьевых отраслей приводит к дисбалансу на рынке человеческого капитала. Предлагая своей молодежи качественное образование, Красноярский край не может обеспечить высококвалифицированных специалистов адекватным количеством рабочих мест – добывающие предприятия предъявляют спрос лишь на рабочие специальности [Бухарова и др., 2016]².

Недостаточное развитие транспортной инфраструктуры становится причиной слабости экономических связей между

¹ Закон Красноярского края № 4–1155 «О краевом бюджете на 2018 год». URL: <http://www.zakon.krskstate.ru/0/doc/45656> (дата обращения: 17.05.2018).

² Бухарова Е. Б., Самусенко С. А., Семенова А. Р. Комплексная оценка экономической безопасности региона ресурсного типа // Регион: экономика и социология. 2016. № 4. С. 113–136.

разными частями огромной территории. К примеру, Норильский промышленный район гораздо прочнее связан с северо-западными территориями РФ, чем с центральными и южными районами Красноярья. Нижнее Приангарье в течение нескольких месяцев в году фактически отрезано от остальной части края и страны реками Ангара и Енисей. Это приводит к сильной дифференциации территории в социально-экономическом развитии, отвлекает массу ресурсов на выравнивание хотя бы социальной составляющей.

В крае очень остро стоят экологические проблемы. Норильский промышленный район по степени загрязненности атмосферы и почвенных вод – один из самых неблагополучных в мире. Город Красноярск прочно обосновался в первой двадцатке самых экологически грязных городов России.

При этом у региона все меньше возможностей устранить дисбалансы собственными силами: «федеральная» доля собранных налогов выросла с 23,5% в 2008 г. до 54% в 2015-м, уровень жизни населения в последние 10 лет снижался, несмотря на рост производительности труда и физического объема производства. Бюджетно-налоговая политика центрального правительства приводит к тому, что Красноярский край чем дальше, тем больше развивается «не как регион для человека, а как регион для корпораций» [Бухарова и др., 2016].

Инициировав проект «Енисейская Сибирь», Красноярский край надеется привлечь внимание к крупным производственным и инфраструктурным инвестиционным проектам, реализуемым на его территории, и получить федеральную поддержку для их реализации.

Республика Хакасия

Республика Хакасия до 1992 г. входила в состав Красноярского края, хотя связь эта была скорее политической и административной, чем экономической (все, указанное выше о слабой инфраструктурной связанности территории Красноярского края, в полной мере относится и к Хакасии). Исторически регион развивался как ресурсный. Базовые отрасли – гидроэнергетика (Саяно-Шушенская и Майнская ГЭС вырабатывают в общей сложности 6721 МВт электроэнергии) и производство алюминия. Удельный вес цветной металлургии, добычи полезных ископаемых (уголь, руды черных и цветных металлов) и производства

металлических изделий в общем объеме промышленного производства превышают 76%³.

Ресурсный вектор развития экономики приводит к неблагоприятной динамике человеческого капитала. Спрос на рабочие профессии составляет 80% от общей потребности, что вынуждает часть занятых в экономике республики с формально более высоким уровнем образования выполнять работу, требующую меньшей квалификации и сложности труда⁴.

Из транспортных сетей наиболее развита автодорожная (особенно в центральной и юго-западной частях, где расположены крупные города), основная часть железнодорожной сети неэлектрифицирована, в пригороде Абакана действует международный аэропорт.

Доходы республиканского бюджета на 2018 г. запланированы в размере 22 млн руб., из них 18,7 млн – это собственные налоговые и неналоговые доходы⁵. Это, конечно, не те средства, которые позволили бы региону самостоятельно решать инфраструктурные проблемы.

«Мы уже сегодня чувствуем трудности в продвижении многих экономических преобразований, особенно инфраструктурных. Мы производим, приобретаем, новые мощности вводим, а инфраструктура отстает. Ее развитие должно быть нашим совместным решением. Например, как развивать Транссиб, ведь он наш общий, для нас это жизнь», – прокомментировал глава республики **Виктор Зимин** свое решение вступить в альянс «Енисейская Сибирь»⁶.

Помимо снятия наиболее острых инфраструктурных ограничений надежды республики, очевидно, связаны с планами по реализации на площадке Саянского алюминиевого завода проекта «Технологическая долина» по организации производства алюминиевых изделий с высокой добавленной стоимостью. Правда, из двух аналогичных проектов, реализуемых компанией

³ Состояние и перспективы региональных рынков труда. Республика Хакасия. URL: https://studwood.ru/1282121/geografiya/respublika_hakasiya (дата обращения: 17.05.2018).

⁴ Там же.

⁵ Законопроект Республики Хакасия «О республиканском бюджете Республики Хакасия на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов». URL: <https://rg.ru/2017/11/07/hakasiya-proekt-byudget-reg-dok.html> (дата обращения: 17.05.2018).

⁶ Виктор Зимин о сотрудничестве Хакасии с Тувой и Красноярским краем. URL: <https://r-19.ru/news/politika/57275/> (дата обращения: 17.05.2018).

«Русал» в Красноярске и Саяногорске, красноярскому явно отдается предпочтение – именно здесь будет обкатываться механизм реализации Технологической долины, и уже собран первоначальный пул инвесторов.

Тыва

Республика Тыва относится к депрессивным регионам со слабым экономическим развитием, что обусловлено главным образом ее удаленностью и слабой инфраструктурной обеспеченностью. Территория республики связана с остальной частью России только авиационным сообщением и двумя автомагистралями – трассами М-54 и А-162, маршрут которых местами проходит по лавиноопасной территории, так что круглогодичными их можно назвать лишь с некоторой натяжкой. Регион энергодефицитен. Существующие на территории генерирующие мощности покрывают не более 10% текущего потребления, внешнее энергоснабжение осуществляется от Красноярской и Хакаской энергосистем.

Между тем здесь имеются большие запасы лесного фонда, разведаны крупные месторождения каменного угля, цветных, редких и редкоземельных металлов, полиметаллических руд с уникальными характеристиками, позволяющими рассчитывать на высокорентабельную добычу.

Однако огромные расстояния и высокие транспортные издержки привели к тому, что в настоящее время регион производит всего семь видов промышленной продукции: уголь, пило- и стройматериалы, асбест, мясо, молоко и хлеб⁷. Даже сельскохозяйственной продукции производится недостаточно для собственных нужд. Бюджет республики (23,781 млн руб. в 2018 г. по доходам) на 80% дотируется⁸.

Тыве жизненно необходима железная дорога, которая свяжет ее с другими территориями страны, даст выход на внешние рынки, станет драйвером развития экономики. Но планы 1980-х по строительству железнодорожного выхода на Транссиб так и остались только на бумаге. Лишь в 2007 г. интерес крупного

бизнеса к огромному Элегестскому месторождению коксующихся и энергетических углей (подогреваемый сложившимся дефицитом кокса у российских металлургов) побудил российские власти вернуться к планам строительства железнодорожного перехода через Саянский хребет.

Проект строительства дороги «Элегест-Кызыл-Курагино» уже вошел в стадию реализации, был построен первый километр пути, но разразившийся в 2012 г. экономический кризис заморозил строительство. Власти Тывы надеются, что включение проекта в пул «Енисейской Сибири» укрепит его шансы на реализацию. Финансовая поддержка федерального центра ему уже обещана: весной 2014 г. было принято решение о выделении средств из ФНБ на комплекс работ по освоению Элегестского месторождения, включая строительство ГОК и новой электростанции мощностью 135 МВт, строительство железной дороги до Курагино, и угольного терминала в порту Ванино (Хабаровский край).

По словам первого заместителя генерального директора Тувинской энергопромышленной корпорации Андрея Чурина, строительство будет вестись на условиях концессии (федеральный закон № 115-ФЗ). В заявке, которая находится на рассмотрении в Правительстве РФ, предполагается, что полная стоимость проекта составит 192,4 млрд руб., ввод дороги намечен на 3-й квартал 2023 г., выход на полную мощность – на 2025 г., срок концессии – 30 лет начиная с 2018 г.

В результате реализации проекта правительство республики рассчитывает получить более 23 тыс. новых рабочих мест, прирост налоговых отчислений в размере 3 млрд руб. и новый статус транзитной территории по выходу на Китай и Монголию (в случае, если будет принято решение о продлении магистрали до Китая)⁹.

Ключевые проекты «Енисейской Сибири»

Участникам КЭФ-2018 было представлено семь инвестиционных и инфраструктурных проектов, которые, по мнению их инициаторов, должны способствовать сбалансированному развитию территории Сибири. Их общая инвестиционная емкость – более 500 млрд руб., планируется создание более

⁷ Проблемы и перспективы развития Республики Тува. URL: https://studwood.ru/1503385/ekonomika/problemy_perspektivy_gazvitiya_respubliki_tyva (дата обращения: 15.05.2018).

⁸ Закон Республики Тыва от 04 декабря 2017 года № 338-ЗРТ «О республиканском бюджете РТ на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов». URL: <http://docs.cntd.ru/document/446604242> (дата обращения: 15.05.2018).

⁹ Проект магистрали «Элегест-Кызыл-Курагино». «Инженерная защита», выпуск № 3 (июль – август 2014). URL: <http://territoryengineering.ru/infrastruktturnaya-revoljutsiya/proekt-magistrali-elegest-kyzyl-kuragino/> (дата обращения: 16.05.2018).

12000 новых постоянных рабочих мест, прирост промышленного производства – около 10%, налоговых поступлений в бюджеты всех уровней – около 15%.

Многие из этих проектов, по сути, не новые. Но высокая капиталоемкость и инфраструктурные ограничения до сих пор были непреодолимым препятствием для их реализации.

Южный кластер «Норникеля»

ПАО ГМК «Норникель» уже несколько лет ищет возможности для расширения добычи руды в Южном кластере Норильского промышленного района¹⁰. Площадка включает ряд возрастных активов с падающей добычей, которые на сегодняшний день обеспечивают производство около 4% от общего годового объема продукции компании. Сюда входит северная часть месторождения Норильск-1, рудник «Заполярный», карьер «Медвежий ручей» и Норильская обогатительная фабрика с хвостохранилищем № 1. В руде с этих предприятий мало никеля и меди, зато содержание платиноидов – до 6 г/т – делает эти активы достаточно привлекательными как для акционеров компании, так и для потенциальных внешних инвесторов.

В 2013 г. первый вице-президент «Норникеля» **Павел Федоров** публично заявил о намерении выделить активы Южного кластера в отдельную компанию, с целью ее дальнейшей продажи или реструктуризации. В 2016 г. было получено разрешение ФАС о передаче лицензий и активов «Норникеля» ее дочернему ООО «Медвежий ручей».

«Непрофильное для “Норникеля” производство платиноидов обеспечит новой компании более 70% выручки... – отметил П. Федоров. – Она может стать производителем платиноидов мирового масштаба, входящего в топ-10, с привлекательными возможностями для роста»¹¹. В частности, «Норникель» видит возможность увеличения производства в Южном кластере в четыре раза – до 6 млн т руды в год, но для этого в модернизацию

мощностей необходимо вложить около 600–700 млн долл. (не менее 110 млрд руб.).

Включение проекта в перечень приоритетных направлений развития макрорегиона «Енисейская Сибирь» и поддержка государства позволят компании реализовать его своими силами. «Нам необходимо знать, что условия социально-экономического существования нашего предприятия и тех, кто работает в нашей инфраструктуре, будет неизменна с точки зрения налоговых и тарифных правил в процессе реализации проекта, – заявила вице-президент, статс-секретарь ГМК «Норникель» **Елена Безденежных**, представляя проект участникам КЭФ. – Наиболее эффективно, с нашей точки зрения, Южный кластер может быть реализован с оказанием мер господдержки в виде предоставления инвестиционного налогового вычета, использования инструмента регионального инвестиционного проекта, применения региональной налоговой льготы в виде пониженной ставки по налогу на имущество». Взамен компания обещает создать в Норильском промышленном районе около 1900 новых рабочих мест (из которых 1500 мест – в связанных сервисных секторах) и увеличить суммы налоговых отчислений в краевой бюджет более чем на 30 млрд руб. за 10 лет.

Развитие инфраструктуры и освоения ресурсной базы Ангаро-Енисейского экономического района

Ангаро-Енисейский кластер (АЕК) является продолжением программы «Комплексное развитие Нижнего Приангарья», создавшей предпосылки для промышленного освоения территории Нижней Ангары и Среднего Енисея. Здесь работают крупнейшие золотодобывающие и горнорудные компании России (ЗАО ЗДК «Полус», ООО «Соврудник», ООО ГРК «Амиркан», Горевский ГОК, ГК «Новоангарский комбинат» и др.), ведется добыча золота, угля, магнетита, лесных ресурсов. Частные компании готовы вкладывать средства в наращивание добычи и организацию переработки, но эти планы сдерживают удаленность от развитых районов страны, низкая плотность населения и чрезвычайно слабая инфраструктурная освоенность территории. Ангара и Енисей отрезают район от остальной территории края и страны в целом в период ледохода и ледостава (3–4 месяца в году), что препятствует его экономическому развитию, создает социальные проблемы.

¹⁰ «Норникель» ищет деньги на крупные инвестпроекты // Ведомости. 2016. 16 мая. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2016/05/17/641226-nornikel> (дата обращения: 12.05.2018).

¹¹ «Норникель» может выделить Южный кластер в отдельную компанию. URL: <https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/nornikel-mozhet-vydelit-yuzhny-klaster-v-otdelnuyu-kompaniyu-1000717058> (дата обращения: 14.05.2018).

Красноярский край уже несколько лет пытается привлечь федеральные средства в развитие инфраструктуры района. В частности, в 2012 г. была подана заявка на софинансирование инфраструктурного строительства из средств Инвестфонда РФ¹², но тогда получить господдержку не удалось. Одним из ключевых инфраструктурных объектов АЕК является мост через Енисей в районе пос. Высокогорский. «Мост свяжет правобережье Енисея с автомагистралью Красноярск – Лесосибирск, где есть выход к железной дороге, – отмечает вице-президент по работе с госорганами компании «Полюс» **Сергей Журавлев**. – Только за счет этого мы получим сокращение логистических издержек на 1 млрд руб. в год, которые можно инвестировать в модернизацию действующих производств».

На втором этапе планируется построить более 640 км новых автодорог и развернуть электросетевое хозяйство. В перспективные планы входит также строительство Нижнеангарской (ранее – Мотыгинской) ГЭС, которая является элементом разработанного еще в советские годы Ангарского каскада ГЭС. Инфраструктура даст толчок развитию действующих и новых производств в районе, росту налогооблагаемой базы, появлению новых рабочих мест (около 20 тыс. – на этапе строительства, и 6,5 тыс. – эксплуатации). Расчетный объем инвестиций на реализацию объектов Ангаро-Енисейского кластера составляет 272,5 млрд руб., включая 216,8 млрд руб. частных и 55,7 млрд – бюджетных средств.

Строительство железной дороги Элегест-Кызыл-Курагино

Из всех проектов «Енисейской Сибири» строительство железной дороги Элегест-Курагино в увязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тыва больше всех на слуху. Поначалу его развитие шло довольно быстро. В 2007 г. проект дороги длиной 410 км получил одобрение Правительства РФ, в 2010-м утверждена проектно-сметная документация, в 2011-м начато строительство... Но за прошедшие семь лет был построен всего лишь 1 км путей, оператор проекта (Енисейская промышленная компания) обанкротился, количество участников увеличилось втрое, сам

¹² Заявка по проекту «Ангаро-Енисейский кластер» передана в Минрегионразвития России. Официальный портал Красноярского края. URL: <http://www.krskstate.ru/press/news/eko/0/news/68471> (дата обращения: 14.05.2018).

проект морально устарел. Если первоначально предполагалось строительство однопутной неэлектрифицированной железной дороги 3-го класса с пропускной способностью до 15 млн т грузов в год, то сегодня инвесторы, раскупившие лицензии на разработку тувинских месторождений, заявляют о потенциальной потребности грузоперевозки в 55–60 млн т в год, а это предполагает изменение класса дороги, и вполне вероятно – необходимость разработки нового проекта, тем более что в последние годы появились идеи по возложению на дорогу новых функций – перехвата части грузопотока с перегруженной Южносибирской магистрали и железнодорожного выхода на Монголию и Китай.

Тем не менее на КЭФ-2018 проект дороги был презентован в своем первоначальном виде.

Технологические долины в Красноярске и Саяногорске

Это относительно новый проект ОК «Русал», продукцию которого в последние годы стали активно теснить на мировых рынках китайские конкуренты¹³. Его цель – увеличить потребление первичного алюминия внутри России за счет углубления его переработки.

По данным Ассоциации алюминия, потребление алюминия и изделий из него в России в 2017 г. составило около 1,5 млн т. При этом почти 30% – импортные поставки (74% из них – конечные изделия: бытовые товары, строительные конструкции и профили, трубы, резервуары и т.д.). «Проблема высокой доли импорта в российском производстве не ограничивается ценовым преимуществом или конкурентным качеством иностранных поставщиков, – говорит директор «Русала» по сбыту в России и странах СНГ **Роман Андришин**. – Достаточно широкая номенклатура алюминиевых продуктов, которая поступает к нам из-за рубежа, просто не имеет аналогов во внутреннем производстве или выпускается в недостаточном количестве»¹⁴.

¹³ «РУСАЛ» в проигрыше: почему китайские производители конкурентнее российской компании «Рамблер». URL: https://news.rambler.ru/economics/36456190/?utm_content=rnews&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения: 12.05.2018).

¹⁴ Российский алюминий теснит конкурентов с внутреннего рынка. Сайт Ассоциации алюминия России URL: http://www.aluminas.ru/media/media-publications/russian_aluminium_is_crowding_out_competitors_from_the_domestic_market/?sphrase_id=1329 (дата обращения: 15.05.2018).

«Русал» готов предоставить под размещение новых производств свободные обустроенные участки на площадках своих предприятий – Красноярского алюминиевого (КраАЗ), Красноярского металлургического (КраМЗ) и Саянского алюминиевого завода (СаАЗ) и гарантировать прямые поставки жидкого алюминия. В свою очередь администрация Красноярского края хлопотает о предоставлении Технологической долине статуса особой экономической зоны со всеми ее преференциями и льготными режимами. По ее данным, на сегодняшний день в стадии проработки находятся 17 проектов потенциальных инвесторов (в том числе с участием иностранных компаний) по выпуску алюминиевого проката и профилей, автокомпонентов и упаковочных материалов, кабельно-проводниковой продукции, строительных конструкций и товаров народного потребления.

По словам руководителя проекта компании «Русал» **Игоря Марчева**, первоначальный пул инвесторов позволяет ожидать, что капитальные инвестиции могут составить около 26 млрд руб. (420 млн долл.), привести к созданию до 1200 новых рабочих мест и увеличению потребления и переработки алюминия на территории России от 140 тыс. т в год.

Международный транспортно-логистический хаб

Бизнес-план создания на территории Красноярского аэропорта («Емельяново») международного транспортно-логистического и производственного центра был впервые представлен в Правительство России еще в 2007 г.¹⁵, но до сих пор для его реализации не удалось привлечь федеральные средства. В рамках проекта планируется строительство складских комплексов и сортировочных центров, запуск мультимодальных перевозок с перегрузочными мощностями, создание индустриального парка.

По словам генерального директора компании «Аэрогруп» А. Васильченко, проект ориентирован в первую очередь на компании-перевозчики, импортирующие грузы из стран Юго-Восточной Азии в Россию, Западную Европу и Северную Америку, а также на производства, существенно зависящие от логистики

¹⁵ Аэропорт «Красноярск»: международный хаб в центре России. URL: <http://www.ruwings.ru/news/2007/02/16/32965> (дата обращения: 15.05.2018).

комплектующих и готовых изделий (например, сборочные). Расчетный объем инвестиций – около 65 млрд руб. От федеральных властей операторы проекта ожидают предоставления преференций в режиме ОЭЗ и снятия существующих инфраструктурных ограничений (требуется модернизация и увеличение рулежной дорожки в аэропорту, постройка грузопассажирской железной дороги до Красноярска).

Агропромышленный парк «Сибирь»

В отличие от всех других проектов «Енисейской Сибири», Агропромпарк, расположенный в Шарыповском районе Красноярского края, уже обеспечен необходимой транспортной и инженерной инфраструктурой, созданной в ходе строительства и эксплуатации Березовской ГРЭС (одна из самых молодых и эффективных теплостанций России). Основная проблема, стоящая перед собственником ГРЭС – ПАО «Юнипро» – повышение эффективности использования этих активов и обеспечение стабильного сбыта не востребовавшей тепловой энергии. В этих целях компания решила развернуть в непосредственной близости от ГРЭС агропромышленный парк с тепличным, рыбным хозяйствами и зернопереработкой. «Красноярский край – один из мощнейших регионов нашей страны, но его географическое положение не позволяет организовать эффективные поставки овощей и фруктов с юга России и средней полосы – прибыль съедают тарифы на транспортировку. В регионе развито земледелие, но при этом не хватает теплиц – на 5 млн человек только 3 га. Эта ниша абсолютно пустая. При этом для нового агрокластера мы как инфраструктурный поставщик... можем стать катализатором развития, предложив гибкий тариф на тепловую энергию», – заявил генеральный директор «Юнипро» **Максим Широков** в одном из своих интервью¹⁶.

Помимо других районов Красноярского края, Шарыповский район имеет прямую железнодорожную и автомобильную связь с Новосибирском, Томском, Барнаулом, Кемерово, Абаканом. Дешевая энергия (1638 руб./МВт·ч, против средней по СФО 1754,8 руб.) и имеющаяся инфраструктура ГРЭС (жилье, склады,

¹⁶ Третий энергоблок Березовской ГРЭС восстановим, его ждут в энергосистеме – глава «Юнипро». URL: <http://www.finmarket.ru/interview/?id=4492214> (дата обращения: 12.05.2018).

тепло-, водоснабжение и канализация, железнодорожные подъезды) дают преимущество в себестоимости. По словам генерального директора Агропромпарка **Александра Токарева**, единственный элемент инфраструктуры, по которому нужна господдержка проекта – это расширение и модернизация очистных сооружений г. Шарыпова. Кроме того, компания рассчитывает на государственную поддержку резидентов площадки (субсидирование капитальных затрат и льготное кредитование).

Модернизация энергосистемы г. Красноярск

Как объяснил генеральный директор компании **Михаил Кузнецов**, представляя проект участникам форума, «комплексная программа позволит одним ударом решить ряд проблем» – от снижения экологической нагрузки до обеспечения новых городских кварталов теплом и электричеством. Программа стоимостью 30 млрд руб. предусматривает обновление оборудования и увеличение мощностей ТЭЦ-1 и ТЭЦ-3, а также серьезные вложения в систему очистки выбросов.

По словам врио губернатора Красноярского края **А. Усса**, основанием для объединения названных инвестпроектов под эгидой «Енисейской Сибири» стали их масштаб и межрегиональный характер. Действительно, значимость и эффекты большинства проектов выходят далеко за рамки одного региона, а в отдельных случаях (Южный кластер, способный вывести страну в целом на новые позиции на мировом рынке палладия, строительство железной дороги «Элегест-Кызыл-Курагино», направленное на усиление экспортных позиций России на азиатском рынке топливно-энергетических ресурсов, «Технологическая долина», призванная увеличить внутреннее производство алюминиевой продукции высоких переделов) имеют общегосударственное значение. Но представлять все проекты в одном пакете без какой-либо иерархизации все же кажется не совсем правильным.

Например, вызывает недоумение включение в общий пул программы модернизации энерго мощностей г. Красноярск. Проект, безусловно, нужный, социально значимый и, очевидно, чрезвычайно капиталоемкий. Но причем здесь межрегиональное взаимодействие и эффекты?

Или модернизация красноярского аэропорта. Амбициозные планы по созданию на его базе международного хаба, «конкурирующего с Анкориджем и Дубаи», с планируемым грузооборотом в 800 тыс. т ежегодно – это прекрасно. Но достаточно ли хорошо этот проект просчитан и потенциально реализуем? В 2017 г. аэропорт «Емельяново» обслужил 13,2 тыс. самолетовылетов. Суммарный пассажиропоток составил 2,3 млн чел. (в 2014 г. – 2 млн чел.), грузовой поток – 15,4 тыс. т¹⁷. При этом из-за небольшой протяженности и плохо продуманной конфигурации рулежных дорожек пропускная способность аэропорта не превышает 12 взлетно-посадочных операций в час (для сравнения: во «Внуково» – 42, в новосибирском «Толмачево» – 40), самолеты часто выстраиваются в длинные очереди на вылет и вынуждены подолгу кружить над городом, ожидая посадки¹⁸.

Но даже если благодаря федеральной поддержке пропускная способность аэропорта вырастет втрое, заявленные планы по увеличению грузопотока в 53 раза от нынешних значений выглядят, мягко говоря, утопичными.

Ближайший конкурент «Емельяново» – аэропорт «Толмачево» – провел масштабную модернизацию еще в 2000-х годах, в 2010-м запустил в эксплуатацию вторую взлетно-посадочную полосу, увеличив пропускную способность вдвое. На территории аэропорта построен мощный грузовой терминал, в непосредственной близости к нему – логистический комплекс. Но за восемь лет (с 2009 по 2017 гг.) пассажиропоток вырос всего лишь с 1,8 млн до 5 млн человек, грузооборот – с 16 тыс. до 29,4 тыс. т¹⁹.

Может быть, красноярскому аэропорту в своих планах развития стоит больше внимания уделять местным перевозкам? Когда-то «Емельяново» был предназначен в первую очередь для обслуживания местных грузопотоков – нынешний терминал внутренних линий изначально был спроектирован как грузовой, а терминал международных линий – как почтовый сортировочный

¹⁷ В аэропорту «Емельяново» завершен капитальный ремонт рулежной дорожки Bravo. URL: <http://www.yemelyanovo.ru/doc.php?id=3621> (дата обращения: 16.05.2018).

¹⁸ Пилот назвал Красноярский аэропорт одним из самых странных в стране. URL: <https://primira.ru/news/rossijskij-pilot-nazval-krasnoyarskij-aeroport-odnim-iz-samyh-strannyh-v-strane/> (дата обращения: 16.05.2018).

¹⁹ Официальный сайт аэропорта «Толмачево». URL: <https://tolmachevo.ru/mediacenter>

пункт²⁰. Кажется, активизация экономической жизни в Арктике прямо подталкивает аэропорт к тому, чтобы стать базой по авиаслуживанию восточной части арктических территорий. При этом регионы «Енисейской Сибири», помимо нормального авиасообщения, могли бы получить дополнительный бонус в виде наращивания своего участия в северном завозе.

«Местное авиасообщение – это очень узкое место не только в Красноярском крае, но и во всей Сибири. Всю местную авиацию, созданную и активно функционировавшую при СССР, за годы реформ просто-напросто разрушили, – комментирует директор Института экономики, управления и природопользования СФУ **Евгения Бухарова**. – В советское время в Туруханске стоял отдельный летный отряд, а недавно возникла потребность организовать научную экспедицию по Енисею – обратиться не к кому, даже взлетную полосу убрали. Из Игарки до Туруханска один раз в неделю ходит почтовый вертолетный рейс, и через него идут все авиапоставки на Ванкор. Корпоративная авиация, конечно, не отказывается взять посылку, но это же не регулярное авиасообщение. Если организовать местную авиасеть с центром в Красноярске, это дало бы большой социально-экономический эффект. Понятно, что себестоимость таких полетов поначалу будет высокая, но по мере развития сформируется спрос, а за счет масштаба и единого управления можно добиться сокращения издержек.

Сейчас на малозагруженные направления в соседние регионы красноярцам приходится летать либо через Москву, либо через Новосибирск».

Но почему-то о развитии местных перевозок, малой, в том числе полярной, авиации, идеологи международного вектора развития аэропорта не упоминают.

Сумма или уравнение

Пока пул проектов «Енисейской Сибири» даже в отдаленном приближении нельзя считать ни стратегией, ни программой развития макрорегиона. Очевидно, региональные власти просто собрали все масштабные инфраструктурные и бизнес-проекты, имеющие сильного частного инвестора и в потенциале – межрегиональный

²⁰ Красноярский аэропорт «Емельяново» взлетел до потолка. URL: <http://www.dela.ru/articles/plany-emel/> (дата обращения: 15.05.2018).

эффект, и пытаются на волне федерального интереса к развитию макрорегионов повысить их статус для привлечения федерального внимания и финансирования.

Это косвенно признал и Александр Усс: «Когда речь шла о “Енисейской Сибири”, мы ставили во главу угла не столько задачи развития территории, сколько продвижение абсолютно конкретных проектов».

Федеральные власти поддержку проектам обещали, но как показывает опыт реализации мега-проектов последних лет («Урал Промышленный-Урал Полярный», освоение Ванкорского месторождения, да и «Комплексное развитие Нижнего Приангарья»), для того чтобы получить системный эффект в конце, его нужно заложить уже на этапе планирования. Иначе мы рискуем в очередной раз получить набор плохо связанных друг с другом производственных активов, которые не дадут той синергии, какая могла бы получиться при грамотном управлении.

О важности этого этапа говорит директор Института экономики и организации промышленного производства СО РАН **Валерий Крюков**. «Формирование цепочек создания добавленной стоимости в рамках интеграционного взаимодействия, и распределение эффектов вдоль этих цепочек – сложная задача, которая не может быть решена вне социально-экономически ориентированного управления природно-ресурсным потенциалом, без соуправления со стороны государства и регионов, без продуманной тарифной, налоговой, промышленной, социальной политики. Мы пока не овладели этим механизмом. Министерство природных ресурсов этим не занимается, Минфин интересуется финансовой составляющей, Минэкономики – макроэкономическими показателями. Но нигде в мире так не происходит. Все северные страны: Канада, Норвегия, США в Аляске при формировании программ развития новых и малоосвоенных территорий исходят в первую очередь из социального эффекта. Social Value – это их главный драйвер и главное направление при формировании подходов к пространству. Это должно быть закреплено во всем процессе обсуждения, представления, планирования, продвижения и реализации проектов, включая мониторинг. Нам предстоит огромная работа для того, чтобы приблизиться к пониманию и разработке таких подходов, и со временем интегрировать их в систему управления недрами и вообще пространственного развития».

От первого лица

Александр Усс, врио губернатора Красноярского края:

– «Енисейская Сибирь» для меня – это своеобразная инвестиционная корпорация, портфель проектов. Обсуждение «Енисейской Сибири» именно в таком ключе преследует три цели: а) обеспечить ускоренное продвижение каждого из проектов; б) обеспечить их большую связанность друг с другом и с) обеспечить максимальное вовлечение в орбиту этих проектов менее масштабных предприятий, которые будут выполнять сервисные, вспомогательные функции, что и даст в конце концов возможность говорить о пространственном развитии. Для этого, вероятно, нам потребуется отработка новых стимулов, которые будут двигать сырьевые корпорации навстречу друг другу и обеспечивать локализацию вспомогательных работ. В этом нам нужна поддержка экспертного сообщества. Как управлять такими корпорациями, как усадить наших акционеров за один стол. Сейчас это делается с помощью морально-политического убеждения и личного обаяния, но нам необходимы соответствующие действенные рычаги.

Борис Жихаревич, директор ресурсного центра по стратегическому планированию ЗАО МЦСЭИ «Леонтьевский центр»:

– «Любой подобный проект – изменение системы взглядов из центра на территорию России. То, что макрорегионы обозначены в рамках стратегии пространственного развития, уже меняет представления федерального центра о перспективах, о том, в каких именно зонах должно идти развитие, и о тех инфраструктурных проектах, которые должны связать макрорегионы внутри себя и обеспечить общую связанность территории. Для Федерации важно, чтобы в сердце России возник более мощный регион, и чтобы он работал на федеральные интересы.

«Енисейская Сибирь» сейчас существует пока как идея, некий шанс. Для его реализации, безусловно, нужны более глубокие проработки. Но, как известно, успех любой стратегии определяет прежде всего воля лидера. У нас этот лидер есть. Как есть и хорошо упакованная идея, которая получила вполне продаваемый бренд. Все это в значительной мере перевешивает объективные экономико-географические предпосылки и ограничения...

Андрей Иванов, зам. министра финансов Российской Федерации:

– Минфин смотрит на «Енисейскую Сибирь» как на портфель проектов. Более того, мы по этому поводу уже подписались перед Президентом РФ, который поручил нам дать возможность заняться конкретной инвестиционной деятельностью. Мы видим огромный потенциал в проекте «Норникеля», в продолжении «Нижнего Приангарья», в алюминиевой «Технологической долине». Если понадобится их ручная донастройка, не дожидаясь системной институциональной настройки, мы к этому готовы. Мы должны гарантировать инвестору, что те условия, на которых он войдет в проект, будут действовать до момента простой окупаемости, и будут юридически обеспечены. Более того, мы впервые в современной истории Минфина предложили вновь возникающие налоги от этих проектов использовать для создания их обеспечивающей инфраструктуры (дорожной, энергетической, социальной и т.д.) и подготовили проект соответствующего постановления Правительства. Единственное: мы просим инвесторов быть поактивнее. Нам бы хотелось начать обсуждать конкретные цифры, а не просто идеи.

Э.Ш. ВЕСЕЛОВА, зам. главного редактора «ЭКО», Новосибирск

Статья поступила 20.05.2018.

Summary

Veselova E. Sh., journal ECO

«Yenisei Siberia» – the First Macroregion of Russia

The article highlights the project of creation of the macro-region “Yenisei Siberia”, which was presented at the Krasnoyarsk economic forum of 2018. The leaders of the Krasnoyarsk region, the republics of Tuva and Khakassia have initiated the coordinated development of infrastructure and joint promotion of large investment projects of interregional character. The author briefly introduces the three regions-participants, presents investment projects included in the pool of “Yenisei Siberia”, suggests that a strategic hierarchy of the investment program would be useful, cites the opinion of experts-participants of the KEF on the macroregion’s prospects.

Macroregion, spatial development; investments; interregional cooperation; Siberia; Krasnoyarsk region; Tuva, Khakassia