

Новая геометрия востока

(Окончание. Начало на стр. 19)

го Приангарья. Пожалуй, наиболее удачный пример. Однако вопрос в другом: сможет ли выдержать ли государство в тех других проектах? Предполагается, что до 2015 года власть должна вложиться в развитие инфраструктуры в объеме не менее 150 млрд долларов.

Это как раз то, что называется частно-государственным партнерством. По словам Александра Хлопонина, большая часть заявленных в исследовании проектов остро нуждается в расшировке инфраструктурных ограничений. Поясним, что это значит. Власть вкладывает деньги в развитие дорог, строительство коммуникаций и т. д. В общем, в инфраструктуру. А крупный бизнес тем временем по наезженным новым дорогам подвозит материалы. Начинает строительство, заселяет в дома рабочих и так далее.

Отсутствие инфраструктуры – это бич для востока России. Известно, что здесь она развита очень плохо.

В качестве выхода некоторые называют инвестиционный фонд. Споры нет, хорошее подспорье. Однако же на всех его подспорья не хватит.

И все же тенденция последнего времени такова, что инвесторы идут вглубь, то есть туда, где, по сути, структура не слишком развита. Так, если несколько лет назад инвесторы обращали свои взоры (пускай даже только взоры) на мегаполисы с развитой инфраструктурой, то теперь они все чаще оценивают города-полумиллионники. Следующим

Опережающим рост индустрии на востоке будет сопровождаться в том числе постепенным свертыванием промышленности в регионах европейской части страны, где индустрия будет уступать место агломерационному и транзитному типам развития



этапом, по мнению экспертов, будут еще меньшие поселения.

ЛЮДИ, ВЫ ГДЕ?!

Если «разложить» планируемые 400 миллиардов долларов по стране, то получим объем инвестиций на душу населения. Естественно, миллиарды раскинем не равномерно, а туда, где будут реализовываться те или иные проекты.

Именно так и сделали эксперты, которые проводили исследование.

Выяснилось, что большая часть проектов должна проходить в малонаселенных территориях. Ура?! Значит, тут и будет самый большой среднестатистический доход населения? Вовсе нет. Это означает всего лишь, что на данной территории не хватает людских и кадровых ресурсов. А именно это и может затормозить весь инвестиционный процесс. Как решить эту проблему?

Даже если сегодня, каким-то чудом, произойдет взрыв рождаемости, то «плодов» можно ожидать лишь лет эдак через двадцать.

Пока взрыва нет, а лишь вымирание и «неправильные» миграционные процессы внутри страны. Иными словами, люди пока в «зонах роста» жить не хотят.

Получается парадокс – планов множество, а реализовывать их некому. В качестве инструментов эксперты называют новые подходы к образовательной политике. Не секрет, что многие компании уже сами начали задумываться о кадровом обеспечении. Они заключают договора с вузами, самостоятельно обучают и переобучают кадры.

Еще один инструмент – привлечение наших же соотечес-

ПО БРЕНДУ

Многие главы и представители регионов рассказали на форуме о методиках повышения инвестиционной привлекательности территорий. И все же, по словам министра экономического развития и торговли Германа Грефа, пока в нашей стране нет ни одного региона, который бы мог назвать себя словом «бренд».

Один из способов решения этой проблемы обозначил специалист по брендингу, маркетингу и развитию регионов профессор Стокгольмской школы экономики Сикко Ван Гельдер. По его словам, с развитием крупных проектов в масштабах всей страны конкуренция между регионами приобретает все большее значение. На первый план тут выходит умение представить свой регион.

Гельдер уверен, что брендинг территорий может быть полезен не только в странах с развитой экономикой. При этом речь не идет о банальном производстве товаров и поставках рабочей силы для крупных корпораций. В качестве примера для регионов профессор называет транснациональные корпорации. Регионы могут успешно «применять» на практике примеры брендинга, позаимствованные у больших компаний.

ПРИВАТИЗАЦИЯ ПО-МАЛОМУ

Отдельной строкой на форуме обсуждали развитие малой авиации региона. С формированием хаба, строительством крупного международного аэропорта все понятно. А вот малая авиация может в этих условиях оказаться не у дел.

Заместитель министра транспорта РФ Александр Мишарин сообщил, что, возможно, в Красноярском крае будет приостановлена приватизация малых аэропортов. Напомним, краевая администрация несколько лет назад обращалась в правительство с просьбой приостановить приватизацию, передать их в ведение региона.

По словам Мишарина, все большие международные порты должны быть в собственности государства, а малые вполне по силам содержать регионам. Уже сегодня готова концепция перераспределения собственности в этой сфере. Планируется, что правительство будет субсидировать эти аэропорты.

Мишарин также сообщил, что в скором времени будет отработан механизм субсидирования пассажирских перевозок на внутрирегиональных рейсах. Он считает, что такая система позволит увеличить отчисления на обновление авиапарка. Схема такова – субсидии позволяют снизить стоимость билетов, объемы перевозок растут, появляются дополнительные средства, которые можно направлять на различные цели.

Если взять сумму всех 304 проектов объемом 400 млрд долларов, то их геометрический центр будет находиться примерно в районе Кемерово. Это намного восточнее, чем геометрический центр по населенности (Уфа) и уж тем более по накопленным за последние годы инвестициям (Москва)

твенников из стран СНГ. Красноярский край, кстати, был одним из пионеров, который предложил такой подход. Сейчас данная программа находится в стадии разработки.

Марат ВИНСКИЙ

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА Мы ждем сибирских инвесторов

Александр ТКАЧЕВ, губернатор Красноярского края:

– На форуме мне часто задают вопрос: «Зачем вы здесь?» Действительно, Красноярский край и наш регион очень далеко друг от друга. Однако же такие мероприятия являются неплохой площадкой, где можно и себя показать, и на других посмотреть. Наш край обладает рядом серьезных конкурентных преимуществ. Однако если мы замкнемся на своей территории, об этом не узнает ни один инвестор. Потому я здесь. Не исключаю возможности, что кто-то из красноярцев также заинтересуется нашим регионом.



НОВОСТИ

ИЩЕМ МЕСТО ПОД КАМАЗ

Между администрацией Красноярского края и ОАО «КамАЗ» подписано соглашение о сотрудничестве на 2007–2008 годы. В рамках соглашения нет определенных параметров, сколько и что будет поставлено в Красноярский край. Это общерамочное соглашение, которое гарантирует предприятию создание благоприятных условий для инвестирования. А администрации края – что КамАЗ сможет

обеспечить регион необходимой грузовой автотехникой.

Директор автозавода Сергей Когогин отметил, что сегодня в крае более 50 % всей используемой техники – это КамАЗ. «Естественно, в условиях бурного развития инвестиционной деятельности потребности в тяжелых грузовиках будут только увеличиваться. Мы готовы покрыть все объемы», – заверил Когогин.

Планируется, что в крае будет создан сервисный центр. Пока конкретное его место не определено. Первый заместитель губернатора края Лев Кузнецов отметил, что сейчас рассматривается два варианта – еще не

построенная обходная дорога вокруг Красноярска и площади существующих ныне автомобильных предприятий города.

ДВА ПРОЕКТА

В Красноярске почти решилась судьба двух проектов. Они рассматривались инвестиционной комиссией в дни работы форума. Оба не из нашего региона. Так, один предполагает строительство многопрофильного переработочно-комплекса ЮГ-2. Разработчики планируют создать порт в Ленинградской области. Государство обеспечивает инфраструктуру, а бизнес – все остальное. Главный материал

для порта – автомобили. Бизнесмены рассчитали, что динамика ввоза иномарок в Россию составляет 30 % в год. Общая стоимость проекта более 8 млрд рублей, а из инвестиционного фонда разработчики запрашивают 2 млрд.

Другой проект – строительство южной трансрегиональной водной системы. По плану она должна обеспечить чистой питьевой водой многие территории Южного федерального округа. Объем средств инвестфонда – 2,1 млрд рублей. 22 млрд рублей должны вложить частные инвесторы.

Эксперты дали добро на проекты. Теперь дело за вышестоящими инстанциями.