

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В монографии сформулированы проблемы и проанализированы контуры структурной модернизации экономики Красноярского края.

В работе показано, что наиболее эффективным вариантом (сценарием) структурной модернизации экономики региона является сценарий сбалансированной модернизации, основанный на инновационной трансформации природно-ресурсного и индустриального секторов экономики. В основе данного сценария лежат следующие приоритеты и направления развития:

1) Использование потенциала сырьевых отраслей экономики.

Сложившаяся к настоящему моменту сырьевая специализация экономики Красноярского края не может быть радикально изменена в среднесрочной перспективе. Наличие значительных разведанных запасов углеводородных и минерально-сырьевых ресурсов в сочетании с благоприятной рыночной конъюнктурой позволит значительно повысить ВРП, развить транспортную инфраструктуру региона и обеспечить возможности для реализации сценариев новой индустриализации, инновационной экономики и экологической капитализации природных ресурсов.

2) Выстраивание долгосрочной перспективы развития.

Одним из важнейших рисков сырьевой специализации региона является отсутствие долгосрочной перспективы в связи с грядущей исчерпаемостью природных ресурсов, а также возможностью значительных ценовых колебаний на мировых рынках. Диверсификация экономики края позволит перейти, на основе использования неисчерпаемых воспроизводимых биологических, водных и рекреационных ресурсов, к созданию региональной системы инновационной экономики, построенной на уникальных научных и опытно-конструкторских разработках.

3) Встраивание Красноярского края в систему межрегиональной кооперации.

Фокусирование усилий на одном из трех базовых сценариев («инерционный», «новая индустриализация», «инновационный рост») приведет к жесткой конкуренции Красноярского края с соседними регионами СФО и ДФО: по сценарию «новой индустриализации» прежде всего с Иркутской областью и Республикой Саха (Якутия), по сценарию «инновационной экономики» – с Новосибирской и Томской областями, по сырьевому сценарию – с большинством регионов СФО и ДФО.

Подобная конкуренция может быть не всегда успешной для края и оказаться сдерживающим фактором для развития макрорегиона в целом. Сбалансированное развитие экономики Красноярского края позволит перейти от конкуренции к эффективной межрегиональной кооперации и специализироваться именно на тех функциях, которые наиболее развиты в регионе.

4) Сбалансированное развитие социальной сферы.

Реализация проектов данного сценария, локализованных в рамках выделенных макро-регионов, позволит стимулировать развитие социокультурной сферы как в городских центрах первого уровня, так и в средних городах, на основе которых будут реализовываться проекты «новой индустриализации». При этом интересы крупных корпораций (необходимость привлечения квалифицированных кадров) позволят финансировать социальную сферу не только за счет бюджетных средств, но и за счет частных инвестиций.

Необходимо понимать, что социальное развитие в опорных точках первого и второго уровня (крупные и средние города края) будет опережать развитие этой сферы в большинстве малых городов и сельских районов. Это в перспективе может привести к повышению концентрации населения в этих городах и изменению территориально-поселенческой структуры.

В то же время, очевидно, что создать равный уровень и качество жизни на всей территории региона (как в городских, так и сельских поселениях) в среднесрочной перспективе не представляется возможным. Наличие же «точек притяжения» – крупных и средних городов с динамично развивающейся социальной сферой – позволит снизить мотивацию населения на миграционный отток с территории Красноярского края.

5) Пространственное развитие экономики.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Учитывая неоднородность социально-экономического пространства Красноярского края, исторические и географические предпосылки, реализация сценария сбалансированного развития возможна в рамках шести макрорайонов края: Северного, Приангарского, Центрального, Восточного, Западного, Южного¹.

Источником роста, стимулирующим экономическую активность соседних территорий, должны стать города края, прежде всего краевой центр - Красноярск, являющиеся наиболее крупными внутренними рынками сбыта. В единой связи с Нижним Приангарьем будет идти развитие сырьевой зоны - южных частей Эвенкии и Туруханского района. Развитие промрайона предусматривает продолжение развития дорожной инфраструктуры, освоение нефтегазовых и рудных месторождений, развитие лесопромышленной деятельности;

Реализация крупных инвестиционных проектов и связанные с ними миграционные потоки населения будут способствовать укреплению опорных центров в зонах преимущественно ресурсно-сырьевого освоения. Реализация масштабных инфраструктурных проектов в целом позволит усовершенствовать существующий планировочный каркас территории Красноярского края, устранить ряд существующих в настоящее время территориальных диспропорций путем замыкания тупиковых планировочных осей северного направления на новые широтные планировочные оси, в первую очередь, на Севсиб.

В перспективе (2017–2035 годы) предполагается значительное усиление интеграции производственных и инфраструктурных связей Северного макрорайона и Ямало-Ненецкого автономного округа, что будет следствием строительства объектов транспортной и инженерной инфраструктуры, связывающих два региона.

В районах освоения крупнейших месторождений Нижнего Приангарья, Канско-Ачинского бассейна, района Саян в Южной части края, Крайнего Севера точками роста выступают ареалы реализации крупных промышленно-инфраструктурных проектов, уже начатых или намечаемых к реализации, где предполагается создание новых территориально-производственных комплексов, промышленных зон и узлов, развитие сети городских поселений.

На востоке и юге края индустриальные зоны будут формироваться, прежде всего, на базе освоения Казырской группы месторождений, а также Кингашского месторождения платино-медно-никелевых месторождений.

За счет строительства железнодорожной линии Элегест - Кызыл - Курагино в крае появится новый меридиональный транспортный коридор федерального и регионального значения.

Предусматривается интенсивное развитие и формирование транспортно-логистических зон, строительство объектов транспортной инфраструктуры федерального, регионального и международного значения (портовые зоны, морские и речные порты, сеть опорных аэропортов и прочее).

Предусматривается трансформация и развитие транспортной сети всех видов (новые железные и автодороги, трубопроводный транспорт, скоростной электротранспорт), реализация комплекса экологически ориентированных мероприятий (вывод за пределы населенных пунктов транзитных, прежде всего грузовых потоков и др.).

Активное развитие получают вахтовые формы занятости и расселения в районах с неблагоприятными и экстремальными природными, экологическими условиями.

В результате развития транспортного каркаса усилится связанность территорий края, интеграция районов нового освоения и центральной зоны расселения.

В значительной степени увеличатся зоны размещения объектов социальной инфраструктуры, от развития которой в большой степени зависит решение важнейших социально-экономических задач: обеспечение социальных гарантий, создание благоприятной среды проживания.

б) Специализация Красноярского макрорегиона в межрегиональной кооперации.

¹ Внесение изменений в Схему территориального планирования Красноярского края. Положение о территориальном планировании. URL: http://minstroy.krskstate.ru/dat/bin/art_attach/8555_1_polojenie_o_tp.zip

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках формирования межрегиональной кооперации в макрорегионе «Сибирь и Дальний Восток» Красноярский край позиционирует себя в качестве опорного региона для проектов нового освоения востока России, делового, политического и культурного центра связей России и стран АТР.

Данное стратегическое видение включает в себя четыре основных составляющих:

Транспортно-логистическая функция.

Это крупнейший в макрорегионе Сибири и Дальнего Востока мультимодальный транспортно-логистический центр, обеспечивающий транзит российских и международных грузов по территории макрорегиона и перераспределение грузовых потоков в рамках транспортной инфраструктуры региона.

Основу транспортной инфраструктуры будут составлять Транссибирская и Северо-Сибирская магистрали, Енисейский транспортный коридор, сеть международных и местных аэропортов, скоростных автомагистралей, связывающих европейскую часть России с Дальним Востоком, а также развитие Северного морского пути (СМП) и сопряженной транспортной системы «Енисей-СМП».

Центр реализации проектов нового освоения минерально-сырьевых ресурсов востока России, базового обслуживания и размещения сервисов.

Учитывая серьезный кадровый и производственный потенциал, накопленный в отрасли машиностроения и переработки ресурсов в Красноярском крае, регион может предложить размещение на местных промышленных площадках сервисных центров и перерабатывающих мощностей корпораций, работающих в строительной, добывающей, транспортной, энергетической отраслях, а также разворачивающих новые проекты.

Центр инженерного образования.

Высокий научно-образовательный потенциал уже на сегодняшний день позволяет Красноярскому краю быть центром подготовки кадров для регионов Восточной Сибири.

Кроме того, развитый научно-образовательный комплекс (НОК) городов Красноярской агломерации позволяет сформировать на его базе межрегиональный центр переподготовки кадров, необходимых для смягчения дефицита кадров, связанного со структурными изменениями экономики региона.

Центр управления.

В Красноярске уже в настоящее время размещены офисы многих крупных компаний и корпораций, работающих не только в Красноярском крае, но и в Сибирско-Дальневосточном регионе.

Проект развития Красноярской агломерации, предполагающий создание городской среды с международными стандартами качества жизни, развитие деловой и финансовой инфраструктуры – позволят обеспечить высокую концентрацию демографического, инновационного, образовательного потенциала на приграничной со странами АТР территории и сделать Красноярск одним из центров управления проектами нового освоения регионов Сибири и Дальнего Востока.

Реализация проектов, локализованных в выделенных макрорегионах, потребует привлечения значительного числа специалистов близкой специализации и квалификации. Особенно заметным этот дефицит может стать в связи с проектами развития транспортной инфраструктуры и создания предприятий глубокой переработки сырья. Развитие туристическо-рекреационного направления также потребует резкого наращивания кадрового потенциала.

В условиях демографических ограничений и значительного миграционного оттока с территории края кадровый дефицит может стать критическим фактором, ограничивающим реализацию данного сценария. Возможным способом преодоления данного ограничения может стать эффективная миграционная политика. При этом должны быть использованы различные методы привлечения мигрантов для каждого макрорайона.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Так, для Северного и Приангарского макрорайонов таким методом может стать широкое использование вахтового метода, ориентированного как на районы Красноярского края, так и на соседние регионы (Иркутскую область и Республику Саха (Якутию).

Привлечение мигрантов в центры первого и второго уровня по оси Транссибирской магистрали может строиться, с одной стороны, на материальном стимулировании (повышение зарплат до уровня выше [выше] среднероссийского уровня), а с другой – на улучшении городской среды, интенсивном развитии социокультурной сферы этих центров. В этой связи особая роль будет принадлежать Красноярской агломерации (и городу Красноярску), уровень и качество жизни в которой будут стимулировать приток и закрепление высококвалифицированных кадров.

Наконец, дефицит квалифицированных кадров в туристическо-рекреационной сфере может быть покрыт за счет развития системы переквалификации кадров, а также привлечения трудовых мигрантов из-за рубежа.

7) Расхождение корпоративных стратегий со стратегией развития Красноярского края.

Перспективное развитие региона может иметь существенные расхождения со стратегиями развития крупных корпораций, действующих на территории Красноярского края. В частности, это может касаться проектов межотраслевого взаимодействия частных компаний при создании крупных объектов региональной инфраструктуры, обеспечения интересов населения территорий, на которых реализуются проекты корпораций, и т.д.

Очевидно, что подобное расхождение может стать мощным сдерживающим фактором не только для реализации стратегии края, но и для крупных инвестиционных проектов в СФО.

Возможным путем преодоления данного расхождения может стать лоббирование интересов территории на федеральном уровне, аргументированное тем, что политика корпораций сдерживает реализацию не только региональной стратегии, но и крупных национальных проектов.

8) Неблагоприятная экологическая ситуация.

Одним из важнейших факторов, которые сдерживают развитие агропромышленного производства и туристическо-рекреационной деятельности в Красноярском крае, является неблагоприятная экологическая ситуация.

Сохранение «грязных» производств в непосредственной близости от уникальных природных ресурсов региона ограничивает возможности размещения здесь туристических центров мирового уровня, формирует негативный имидж региона и тем самым ограничивает возможности увеличения въездного туристического потока.

Необходимым шагом в этой связи является крупная реконструкция или перепрофилирование ряда предприятий традиционной экономики. Кроме того, необходимо введение жестких экологических ограничений на действующих и новых предприятиях. Реализация подобных мер может столкнуться с серьезным сопротивлением со стороны предприятий-нарушителей.