

и позволяет сформировать условия взаимовыгодного сотрудничества для обеспечения устойчивого регионального развития за счет внутренних источников и самообеспечения.

\*\*\*

Поиск путей освоения территории Сибири, обеспечение сбалансированного социально-экономического развития ее регионов является одной из приоритетных задач регионального управления. Для этого принят ряд стратегических документов, направленных на совершенствование пространственного развития страны в целом и отдельных ее территорий. Вместе с тем многие вопросы остаются нерешенными. Одним из них является обеспечение межрегионального взаимодействия на уровне регионов Западной и Восточной Сибири. Неиспользование, в полной мере, этого потенциала является ошибочным. Благодаря усилению межрегионального сотрудничества и интеграции могут быть решены такие проблемы, как развитие высокотехнологичных производств, строительство объектов транспортной и логистической инфраструктуры, улучшение условий жизни населения, реализация проектов по защите окружающей среды и многое другое.

#### **1.4. Коридоры развития в Западной и Восточной Сибири как форма интеграции пространственного развития**

##### ***Определение понятия «коридоры развития»***

Поиск путей ускоренного развития регионов Сибири остается актуальной задачей, требующей своего решения сегодня и в ближайшем будущем. Это связано с особой ролью макрорегиона, играющего значимую роль в социально-экономическом развитии страны.

«Роль Сибири определяется не только природным потенциалом, но и тем географическим положением, которое данная территория занимает в нашей стране. Темпы и характер развития России – и в экономической, и в геополитической сферах – во многом зависят от темпов и характера развития Сибири, и наоборот. Низкие темпы развития и позитивных изменений в социаль-

но-экономических процессах в Сибири ведут к замедлению развития России» [Крюков и др., 2020, с. 46].

Стратегия развития Сибири должна включать более глубокую интеграцию экономического потенциала ее регионов, интенсивное их взаимодействие. На это справедливо указывает академик В.А. Крюков. «В числе ключевых направлений обновлённой стратегии развития должен присутствовать акцент на обеспечение внутренней взаимосвязи и взаимодействия регионов Востока России. При этом необходимо говорить не об отдельных федеральных округах или регионах, а о Большой Сибири от Урала до Тихого океана. Эта территория может развиваться только комплексно. Отдельные субрегиональные стратегии Центральной Сибири, Ангаро-Енисейского региона, Забайкальского региона, Дальнего Востока и прочих и тем более – стратегии развития разных сибирских регионов должны быть взаимоувязаны в пространстве и времени» [Крюков, Рыжков, 2022, с.121–122].

Одним из возможных направлений совершенствования пространственного развития сибирских регионов, усиления их социально-экономического взаимодействия может стать формирование «коридоров развития».

Теория «коридоров развития» сформировалась относительно недавно, но уже нашла свое практическое применение, преимущественно на международном уровне [Srivastava, 2013]. Широкую известность получили «коридоры развития» в Китае<sup>1</sup>, Индии<sup>2</sup>, других азиатских странах<sup>3</sup>. Несмотря на это, многие теоретические и практические вопросы их реализации остаются слабо изученными. В России такой подход к пространственному разви-

---

<sup>1</sup> The China-Pakistan Economic Corridor: A View from the Ground. – 2017. – URL: <https://www.wilsoncenter.org/event/the-china-pakistan-economic-corridor-view-the-ground> (дата обращения: 12. 04. 2024).

<sup>2</sup> Industrial Corridors in India. – 2000. – URL: <https://www.geeks-for-geeks.org/industrial-corridors-in-india/> (дата обращения: 20. 05. 2024).

<sup>3</sup> Economic Corridors in the Greater Mekong Subregion. – 2009. – URL: <https://greatermekong.org/content/economic-corridors-in-the-greater-mekong-subregion>(дата обращения: 21.05. 2024); What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions? 2013. – 48 с. – URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/100110/reiwp-117-economic-corridor-development.pdf> (дата обращения: 15. 05. 2024).

тию в настоящее время не применяется, но появились работы, доказывающие его эффективность [Фридман и др., 2023].

Как определено в исследовании Азиатского банка развития: «"Коридор" представляет собой пространственную концепцию. Коридор определяет пространство, предназначенное для повышения (или уже повысившее) плотности деятельности, направленной на выполнение определенной функции (или функций). Это понимание является неременным условием оценки различных применений термина «коридор». Коридоры определяются множеством условий – начиная с градостроительного проектирования и охраны окружающей среды, и заканчивая миграцией животных и распространением инфекционных заболеваний. В каждом случае, коридор в целом может рассматриваться с точки зрения функциональности и пространства, или пространства, которое предназначено для указанной функции, и на котором такая функция преобладает» [Операционализация..., 2014, с. 4].

Функциональность коридора зависит от целей его создания, и здесь можно выделить три функции: транспорт, транзит и экономическую деятельность [Srivastava, 2013]. Исходя из этого, выделяют три типа коридоров – транспортные, транзитные и экономические.

Первый тип коридоров, как сказано в исследовании Азиатского банка развития [Операционализация..., 2014], обеспечивает транспортную сообщаемость внутри региона, между регионами и между странами, и является наиболее приоритетной формой взаимодействия между субъектами экономической деятельности как внутри страны, так и на межстрановом уровне. Транзитные коридоры предназначены для ускоренного и беспрепятственного перемещения грузов, что создает условия для сокращения затрат и времени их доставки. Экономические коридоры создаются с целью более эффективной пространственной организации хозяйственной деятельности и включают в себя использование транспортных и транзитных коридоров, которые являются основой для их формирования. Экономические коридоры могут быть внутрирегиональными, межрегиональными и международными.

Уточнение понятия «экономический коридор» привело к появлению таких категорий, как «коридор роста» и «коридор развития».

«Коридор роста» – понятие, предложенное Р.В. Дмитриевым при изучении особенностей процессов урбанизации Индии

[Дмитриев, 2014]. Формирование «коридоров роста» обусловлено развитием глобальных городов на основе использования транспортной инфраструктуры (прежде всего железнодорожной) и расширения хозяйственной деятельности штатов.

По своему содержанию понятие «коридор роста» соответствует понятию «экономический коридор», поскольку в обоих случаях подразумевается развитие транспортного коридора, способствующее экономическому росту региона [Бриллиантов, 2022].

Вместе с тем наибольшее распространение получило понятие «коридор развития», который подразумевает формирование транспортных коридоров между центрами экономической активности с целью обеспечения их экономического и социального роста [Норе, Сох, 2015 (дата обращения: 21.05.2024)].

В настоящее время нет общепринятого понятия «коридор развития». В определении данного понятия используется два подхода: первый основан на том, что «коридор развития» является тождественным понятием «экономического коридора», второй подход включает структуру формирования «коридора развития», что, по нашему мнению, является более правильным. Так, например, Ю.А. Фридман, Е.Ю. Логинова, Г.Н. Речко, О.И. Хохрина, «коридором развития» называют «соединение экономического потенциала территории, ее инфраструктурного каркаса и проактивной системы государственного управления с целью стимулирования инклюзивного развития данной территории» [Фридман и др., 2023, с. 1579].

Развивая данное определение, мы считаем, что под «коридорами развития» следует понимать транспортное и логистическое объединение центров экономического роста (города и крупные поселения, агломерации, промышленные центры), где действуют специальные нормы государственного регулирования (правовые нормы, страховое и налоговое регулирование, таможенные тарифы и др.), что обеспечивает ускоренное социально-экономическое развитие «коридора» и прилегающих к нему территорий. Исходя из данного определения, мы рассматриваем «коридоры развития» как инструмент управления пространственным развитием территории внутри страны и между странами.

Подобная позиция высказывается Ю.А. Фридманом, Е.Ю. Логиновой, Г.Н. Речко, О.И. Хохриной. Авторы отмечают,

что «коридоры развития в силу их многокомпонентной структуры можно рассматривать одновременно как экономический инструмент управления пространственным развитием и как инструмент социально-экономической трансформации территории» [Фридман и др., 2023, с. 1579].

Основными целями «коридоров развития» можно назвать [Srivastava, 2013, с. 8]:

- строительство и восстановление транспортной и логистической инфраструктуры вдоль коридора;
- максимальное привлечение инвестиций в потенциал «коридора развития»;
- ускоренное социальное развитие городов и поселений, повышение занятости и уровня жизни населения;
- достижение устойчивости путем разработки политики и стратегий, обеспечивающих целостный и экологический подход к развитию.

Благодаря «коридорам развития» улучшается связанность инфраструктуры, повышается эффективность транспортировки грузов за счет сокращения затрат и времени их доставки, происходит развитие торговли, обеспечивается рост конкурентоспособности отдельных отраслей экономики и регионов [Бриллиантов, 2022].

Одним из важных методологических вопросов является вопрос источников финансирования «коридоров развития». Безусловно, ключевая роль в этом случае отводится государству. Государственное регулирование основано на принятии законов и нормативных актов, определяющих поведение акторов; строительстве крупных инфраструктурных объектов; предоставлении льгот и преференций компаниям и инвесторам. Однако в большинстве случаев этого недостаточно, и поэтому требуется привлечение частного капитала. Именно частные инвестиции определяют цели «коридоров развития», обеспечивают реализацию масштабных инвестиционных проектов как за счет использования средств специальных инфраструктурных фондов, так и путем прямого инвестирования. Поэтому создание «коридоров развития» возможно, в основном, только на основе государственно-частного партнерства.

Доказанная на международном уровне высокая эффективность «коридоров развития как инструмента пространственного

развития обуславливает необходимость применения подобной практики в России. Поэтому целью настоящего исследования является анализ условий для формирования «коридоров развития» в отдельных регионах Западной и Восточной Сибири, способных обеспечить ускоренный рост их экономического потенциала, диверсификацию экономики, повышение уровня жизни населения.

### ***Коридоры развития в Западной Сибири***

#### **♦ *Новосибирский коридор развития***

Идея создания Новосибирского коридора развития была представлена еще в 2007 г. Н.А. Антроповой, И.И. Батыршиным, И.В. Бойко, Ю.П. Вороновым и др. [*Новосибирский коридор...*, 2007]. «Предпосылкой для создания Новосибирского “коридора развития” является происходящее переструктурирование пространства, связанное с изменением векторов развития вокруг основных направлений транспортно-коммуникационных потоков. Переход с субмеридионального направления (восток-запад) на наиболее перспективное субширотное, в направлении на юг, на огромные рынки Китая, ЦАР и Южную Азию делает Новосибирск тем фокусом, в котором эти два транспортно-коммуникационных потока сливаются воедино и трансформируются» [*Там же*, с. 5].

В коридор развития, помимо Новосибирска, входят города Томск, Бийск, с перспективой включения Горно-Алтайска, обеспечивающего выход в Монголию, и Рубцовск – Семипалатинск с выходом в Китай.

Ключевым фактором для создания Новосибирского «коридора» должно стать «развитое высокотехнологичное и конкурентоспособное сельское хозяйство» [*Новосибирский коридор...*, 2007, с. 6]. Наряду с этим, Новосибирский коридор развития может стать крупнейшим центром сельскохозяйственного машиностроения. Мощная региональная агломерация, центром которой является Новосибирск, с такими крупными городами, как Омск, Томск, Барнаул, Бийск, Кемерово и Новокузнецк, является огромным рынком сбыта сельскохозяйственной продукции и одновременно развитой базой обеспечения АПК продукцией машиностроения, химии, логистическими услугами и сервисами [*Там же*].

Учитывая наличие в г. Новосибирске передового центра академической науки, создание коридора развития позволит развивать практико-ориентированную науку с целью использования научных достижений и открытий на практике, что, в свою очередь, явится локомотивом перехода страны к новому «технико-промышленному» и «социокультурному» укладу.

Важнейшей задачей, которая может быть решена за счет Новосибирского коридора развития, является дальнейшее освоение и заселение территории Сибири и Дальнего Востока. Это может быть реализовано путем создания новых систем жизнеобеспечения, позволяющих повысить уровень и качество жизни населения. Особенностью Новосибирского коридора развития может стать формирование новой концепции пространственного развития и нового типа расселения (так называемого образцового расселения).

Создание коридора развития невозможно без строительства ряда высокоскоростных транспортных магистралей между ключевыми городами, такими как Томск, Новосибирск, Бийск, реконструкции и расширения уже существующих автомобильных дорог и железнодорожных путей. Магистраль Томск – Новосибирск – Бийск должна быть дополнена созданием и реконструкцией автомобильных и железных дорог, которые свяжут основные промышленные районы с этим магистральным путем. Для этого необходимо реконструировать северное ответвление федеральной автотрассы М53 Новосибирск – Томск и федеральную автотрассу М-52 «Чуйский тракт» Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – Ташанта. Необходима реконструкция дороги от Ташанты до Монгольского города Ховд, что позволит соединить автомобильные дороги Сибири с «дорогой третьего тысячелетия» – строящейся транспортной артерии, которая пройдет с запада на восток через всю Монголию. Кроме этого, требуется реконструкция железной дороги Новосибирск – Барнаул – Бийск, и продление ее по территории Республики Алтай: Горно-Алтайск – Ташанта до государственной границы [*Новосибирский коридор...*, 2007].

Создание транспортных коридоров должно быть дополнено развитием региональной авиации. Это относится ко всем центрам деловой активности. Для развития региональной авиации необходимы модернизация и расширение региональных аэродромов, а также создание Сибирского авиационного холдинга.

В Стратегии социально-экономического развития СФО запланировано строительство восточного обхода г. Новосибирска, обходов городов Барнаул, Рубцовск, Ачинск, что ускорит транспортное сообщение между регионами Западной и Восточной Сибири. Проект будет реализован на территории Новосибирской области, Алтайского и Красноярского края [*План реализации... (дата обращения: 10.10.2024)*].

Производственное и социальное развитие в рамках коридора развития может быть обеспечено за счет создания следующих кластеров [*Новосибирский коридор..., 2007, с.18*]:

- Кластер информационно-коммуникационных технологий;
- Образовательный кластер;
- Кластер усадебной урбанизации – суперкачества жизни;
- Кластер высокотехнологичных систем жизнеобеспечения;
- Биофармацевтический кластер;
- Агропромышленный кластер;
- Кластер силовой электроники и электронной промышленности.

Основным механизмом реализации Новосибирского коридора развития должно стать государственно-частное партнерство. При этом основными приоритетами государства является инвестирование в инфраструктуру, базовое образование (в том числе высшее), фундаментальную науку и опытное производство, а бизнес будет вкладывать средства в специальные и элитарные формы образования, прикладную науку, серийное производство товаров и услуг, и сервисное, включая транспортно-логистическое, обслуживание [*Новосибирский коридор..., 2007*].

Формирование Новосибирского коридора развития позволит увеличить экономический потенциал входящих в него регионов, обеспечит рост их конкурентоспособности, создаст условия для повышения благосостояния населения.

#### ♦ *Кузбасский коридор развития*

Поиск путей эффективного развития Кемеровской области – Кузбасса представляется крайне важной задачей, связанной с положением данного региона в Западной Сибири. С одной стороны, это промышленно развитый, угледобывающий регион, а с другой – территория с наибольшим оттоком населения из Сибири, что сви-



детельствует о неблагоприятных экологических, экономических и социальных условиях проживания. Это во многом связано с монопроизводством, которое ориентировано на добычу угля, как отрасли специализации. В связи с этим формирование коридоров развития в Кемеровской области – Кузбассе должно быть направлено на диверсификацию экономики, развитие отраслей, напрямую не связанных с угледобычей (например туризм), формирование условий для межрегиональной и международной кооперации в различных сферах деятельности.

Созданию Кузбасского коридора развития посвящена работа Ю.А. Фридмана, Е.Ю. Логиновой, Г.Н. Речко, О.И. Хохриной [*Фридман и др., 2023*]. По мнению авторов, наиболее перспективным является межрегиональный коридор развития в рамках Западной Сибири, с центрами экономической активности – Новосибирск, Томск, Кемерово, Новокузнецк и Барнаул. Такой коридор может выступить драйвером экономического развития Кемеровской области – Кузбасса на базе добываемого угля, продукции химической и металлургической отраслей и рассматриваться в качестве индустриальной базы для соседних регионов [*Там же, 2023*].

Для этого должны быть созданы новые международные транспортные коридоры. Рассматривается вопрос строительства Северо-Сибирской железнодорожной магистрали. Эта дорога может стать новым маршрутом вывоза экспортного угля – как в восточном направлении, так и до портов Арктического бассейна. Кроме того, в регионе изучают и возможность соединения будущей новой магистрали и существующих железных дорог с городом Урумчи на северо-западе Китая. Строительство Северного широтного хода – еще одна железнодорожная ветка с выходом к портам Северного Ледовитого океана и полуострова Ямал на севере Красноярского края – и новой Северо-Сибирской железнодорожной магистрали от Ханты-Мансийского автономного округа до ее стыковки с железнодорожной сетью Кемеровской области, с Транссибом и Байкало-Амурской магистралью.

Кроме этого, развитие коридора должно включать строительство (и реконструкцию):

- автомобильной дороги Новокузнецк – Междуреченск;
- автомобильной дороги Абакан – Ортон – Таштагол;

- автомобильной дороги через плотину Крапивинской ГЭС.

В отдаленной перспективе возможно создание международного коридора развития между Кузбассом и Китаем (прежде всего с Синьцзян-Уйгурским автономным районом). Он будет включать [Фридман и др., 2023, с. 1582]:

- строительство транспортного коридора Таштагол (юг Кемеровской области) – Урумчи (СУАР);
- создание в Кузбассе транспортно-логистического центра по типу «сухого порта»;
- развитие особых экономических зон промышленно-производственного типа и специализированных инновационных научно-технологических центров.

Кузбасский коридор развития может ускорить процессы диверсификации экономики региона в направлении развития высокотехнологичных отраслей, связанных с глубокой переработкой угля; производством оборудования, ориентированного на новые технологии добычи; использованием технологий газификации угля, превращением его в жидкое топливо; производством пылеугольного и водоугольного топлива.

### ***Коридоры развития в Восточной Сибири***

#### ***♦ Красноярский арктический коридор развития***

Освоение арктической зоны Красноярского края представляет собой одну из первоочередных задач развития северных территорий региона. В Арктическую зону Красноярского края входят: МО г. Норильск, Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район (МР), МО Туруханский район, 10 сельских поселений Эвенкийского муниципального района [Стратегия социально-экономического развития северных и арктических территорий..., 2023].

По площади арктическая территория занимает 67,7% площади Красноярского края с численностью населения 225 тыс. человек (7,9% от численности населения края) [Шишацкий, 2023, с. 174; Шишацкий, 2024].

В арктической зоне Красноярского края находится крупный Норильский промышленный узел, где производят никель, медь, кобальт и благородные металлы. В Норильском рудном районе

открыты сульфидные медно-никелевые месторождения мирового значения, а также месторождения угля, нефти, газа и других полезных ископаемых. В арктической зоне разведаны запасы каменного угля, нефти, газа, золота, молибдена, меди, титана, полиметаллов и др. [*Стратегия социально-экономического развития северных и арктических территорий...* (дата обращения: 12.04.2024)].

Здесь отмечается наибольшая инвестиционная активность. К числу крупных инвестиционных проектов арктического коридора развития, реализуемых в настоящее время и намечаемых в перспективе, относятся [*Инвестиционный паспорт...*, 2023 (дата обращения: 02.04.2024)]:

- Строительство новых добывающих мощностей и модернизация шахты «Заполярная» (в рамках развития «Южного кластера») с объемом инвестиций 90,5 млрд руб.;
- Модернизация и расширение мощностей Талнахской обогатительной фабрики с объемом инвестиций 75 млрд руб.;
- Реализация комплексного экологического проекта «Серный проект 2.0» с объемом инвестиций в 121,1 млрд руб.;
- Инвестиционный проект Восток Ойл по освоению нефтегазовых месторождений и строительству промышленной инфраструктуры, рассчитанный на срок реализации более 25 лет, с объемом инвестиций около 10 трлн руб.;
- Освоение Сырадасайского угольного месторождения с объемом инвестиций 33,8 млрд руб.

Таким образом, в Красноярском арктическом коридоре развития центрами экономической активности можно назвать: г. Норильск, как наиболее развитый промышленный центр; порты в городах Дудинка, Игарка и поселке городского типа Диксон.

Отличительной особенностью развития арктического коридора развития в Красноярском крае являются льготы и преференции, предоставляемые инвесторам, малому и среднему бизнесу, производственным компаниям как со стороны федеральных органов власти<sup>1</sup>, так и региональными органами управления (табл. 1.8).

---

<sup>1</sup> «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации». Федеральный закон № 193-ФЗ от 13 июля 2020 г.

Таблица 1.8

**Налоговые льготы и преференции для резидентов Арктической зоны  
Красноярского края, %**

| Тип налога                                | Общая ставка | Льготная ставка | Получатели  |
|---|--------------|-----------------|---|
| Налог на прибыль<br>– региональный бюджет | 17           | 15              | Добыча сырой нефти и нефтяного (попутного) газа (выручка от реализации нефти в общем доходе $\geq 50\%$ ) |
|   |              | 10              | Инвесторы волоконно-оптической связи (выручка оказания услуг связи в общем доходе $\geq 50\%$ )           |
| Налог на имущество                        | 2,2          | 1,1             | Производители нефтепродуктов  |
|   |              | 0,2             | Добыча сырой нефти и нефтяного (попутного) газа ( $\leq 7$ млн тонн в год)                                |
|   |              | 0               | АПК и переработка;<br>Производители первичного алюминия;<br>Инвесторы волоконно-оптической связи          |
| Единый налог при УСН*                     | 6            | 3               | Резиденты Арктической зоны  |
|   | 15           | 7,5             | Резиденты Арктической зоны  |

\*УСН – упрощенная система налогообложения;

Источник: [Инвестиционный паспорт..., 2023 (дата обращения: 02.04.2024)].

Формирование арктического экономического коридора развития обеспечивается транспортными коридорами. Отдаленность и труднодоступность арктических территорий края предъявляет особые требования по их транспортной обеспеченности.

Основной, в своем роде уникальной транспортной «магистралью», является р. Енисей, глубина которой в низовьях позволяет обеспечить доступность для морских судов. «Морские суда грузоподъемностью до 15 тыс. т могут подниматься вверх по Енисею до Дудинки (423 км от устья), морские суда грузоподъемностью до

10 тыс. т – до Игарки (685 км от устья). Енисей – единственная река не только российской, но и всей Арктики, имеющая на столь большом протяжении благоприятные условия для экономического морского судоходства» [Безруков, 2017 (дата обращения: 15.04.2024)].

Другой важной транспортной магистралью является Северный морской путь (СМП), как кратчайший транзитный коридор между Восточной Азией и Западной Европой. СМП превратился в транспортную магистраль по вывозу продукции Норильского промышленного узла из Дудинки до Мурманска. Это практически круглогодичная линия Севморпути [Безруков, 2017 (дата обращения: 15.04.2024)].

Однако следует отметить, что суровые природно-климатические условия и слабая освоенность территории затрудняют строительство автомобильных и железных дорог. Основным транспортом для населения является воздушный транспорт, который обеспечивает перевозку пассажиров между крупными и малыми поселениями, и автозимники как сезонный вид транспорта. В настоящее время функционирует единственная ведомственная железная дорога между Норильском и Дудинкой (89 км) – для транспортировки производимой продукции и добываемой руды к СМП.

Эти проблемы в скором времени могут быть решены за счет реализации проекта по строительству Северного широтного пути в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) протяженностью 707 км. Принято решение о продлении железной дороги на северо-восток от Ямала до Норильского промышленного района, портов Дудинка и Игарка<sup>1</sup>. Это предоставит дополнительные возможности для более активного освоения Арктической зоны Красноярского края.

#### ♦ *Красноярский южный коридор развития*

Юг Красноярского края является наименее развитой в промышленном отношении территорией региона. Но при этом потенциал ее огромен [Брюханова и др., 2021]. Это обусловлено, во-первых, благоприятными природно-климатическими условиями «Минусинской долины», позволяющими превратить этот район

---

<sup>1</sup> Северный широтный ход продолжит Трансполярная магистраль. – 2019. – URL: <https://regnum.ru/news/2577527> (дата обращения: 10. 05. 2024).

в развитый агропромышленный комплекс; во-вторых, южные территории богаты туристическими достопримечательностями (это прежде всего особо охраняемый природный парк «Ергаки» и этно-комплекс «Шушенское»), что создает все условия для развития туризма как отрасли специализации; в-третьих, данная территория граничит с Республикой Хакасия и Республикой Тыва, на этой территории разведаны богатые месторождениями угля, золота, медно-никелевых и железных руд и др., добыча и освоение которых затруднены отсутствием стабильного железнодорожного сообщения [Дабиев, Лебедев, 2016]. В настоящее время этот коридор развития может рассматриваться как межрегиональный, с перспективой его развития в международный (за счет включения приграничных районов Монголии и Китая).

Центрами экономической активности в южном коридоре развития Красноярского края будут являться: города Минусинск, Абакан (Минусинско-Абаканская агломерация) и Кызыл, а также крупная железнодорожная станция и будущий центр промышленного кластера – поселок городского типа Курагино.

Одной из основных причин создания Южного коридора развития следует назвать обеспечение продовольственной безопасности Красноярского края. Как уже отмечалось, благоприятная климатическая зона Минусинской котловины позволяет развивать животноводство, растениеводство, производство овощей в открытом и закрытом грунте в масштабах, достаточных для покрытия потребности целого региона. В настоящее время вклад южных регионов в обеспечение региона продовольствием составляет, по отдельным группам продуктов питания, от 15 до 30% [Поподько, 2023].

Помимо решения проблемы продовольственной безопасности развитие Южного коридора может ускорить развитие туризма, как перспективной отрасли экономики региона. По оценкам экспертов потенциал развития отрасли оценивается как высокий, т.е. туризм в данных районах имеет межрегиональное значение. Наиболее перспективной формой развития туризма следует рассматривать создание туристических кластеров, которые объединят туристические, инфраструктурные, гостиничные, транспортные и иные объекты в единый комплекс, центром которого будет «туристический маршрут» или «объекты туризма» (музеи; парки; памятники истории, археологии и культуры; природные объекты). Наиболее пер-

спективными туристическими кластерами в южных районах региона могут рассматриваться «Шушенское» и «Ергаки».

Развитие туристических кластеров в южных районах края намечается в два этапа. Предполагаемый общий объем инвестиций на создание кластеров «Шушенское» и «Ергаки» составляет 990 млн руб., ожидаемая выручка – более 550 млн руб. Проекты рассчитаны примерно на 10 лет и будут реализованы на основе государственно-частного партнерства. Коммерческие инвестиции предполагается направить на строительство туристических объектов, ресторанов и гостиниц. За счет бюджетных средств будут построены объекты инфраструктуры и логистики.

Кроме этого, намечены налоговые и иные льготы:

- ноль процентов по налогу на имущество и земельному налогу;
- предоставление субсидии на возмещение части затрат по уплате процентов по кредитам, используемым для строительства туристических объектов.

Основной проблемой развития Красноярского южного коридора является отсутствие стабильного железнодорожного сообщения между Красноярским краем и Республикой Тыва. Эта проблема может быть решена с помощью строительства железной дороги Элегест – Кызыл – Курагино, которая позволит соединить крупные месторождения угля в Тыве (Элегестское и Межегейское, суммарной мощностью 20–25 млн т коксующегося угля) и Хакасии (Бейское месторождение – до 30 млн т угля в год) с Транссибом, с целью дальнейшей его транспортировки до портового терминала в Хабаровске. Объем инвестиций на его реализацию предварительно определен в сумме 360 млрд руб. Отличительной особенностью проекта является то, что средства на его финансирование выделяются, в том числе, и из Фонда национального благосостояния. Перспективы его реализации связаны с развитием сотрудничества с Монголией и Китаем [Поподько, 2023].

В настоящее время строительство железной дороги заморожено, но существует перспектива продолжить ее строительство [План реализации Стратегии..., 2023].

Важность и значимость формирования экономического коридора обусловлена использованием приграничного положения Республики Тыва, где в настоящее время обсуждается проект

строительства железной дороги Хандагайты (Россия) – Улангом – Ховд (Монголия) – Урумчи (Китай). Это не только усилит экономические связи с Монголией и Китаем, но и обеспечит вывоз угля, золота, других видов минерального сырья в страны Центральной Азии, что придаст новый импульс развитию горнодобывающей промышленности в южных районах Красноярского края, Республике Хакасия и Республике Тыва и увеличит, тем самым, налоговые отчисления в бюджеты регионов и занятость населения [Дабиев, Лебедев, 2016].

♦ *Иркутский коридор развития*

Иркутская область – промышленно развитый регион, представленный значительным количеством добывающих и обрабатывающих отраслей, в том числе высокотехнологичных. На территории региона эксплуатируются и разведаны значительные запасы минерально-сырьевых ресурсов: нефти, газа, золота, угля, редких металлов, железной руды, калийных солей и др. Конкурентным преимуществом региона является «серединное» географическое положение, позволяющее рассматривать его как транспортно-логистический центр, связывающий регионы западной и восточной частей страны. Однако значительный отток населения, снижение темпов экономического роста области свидетельствуют о необходимости ускоренного развития большинства отраслей, диверсификации производства, улучшении качества жизни населения.

Для этого предлагается сформировать коридор развития, центрами экономической активности которого станут: города Иркутской агломерации, Братск и Усть-Илимск. Благодаря этому, Иркутский и Братский алюминиевые заводы позволяют сформировать алюминиевый кластер, а Усть-Илимский и Братский ЛПК – кластер по производству продукции на основе комплексной безотходной переработки древесины, что еще больше упрочит положение региона в Сибири [Заборцева, Гомбоев, 2019].

В качестве перспективного направления развития следует рассматривать формирование туристического кластера, связанного с растущей популярностью о. Байкал. Целью проекта является развитие на территории Иркутской области современного конкурентоспособного туристского кластера, отвечающего международным стандартам и ориентированного на организованный ак-



тивный отдых на природе, экологический и водный туризм. Для этого планируется создание центра туризма «Гора Соболиная» на базе действующего горнолыжного курорта, сервисного центра, гостиничных комплексов, ресторанов, новых горнолыжных трасс, системы искусственного оснежения склона «Восточный», аквацентра, деревянного парка для детей. Туристический кластер предполагается развивать как особую экономическую зону (ОЭЗ) туристско-рекреационного типа<sup>1</sup>.

К числу особенностей Иркутского коридора развития следует отнести, прежде всего, достаточно высокий уровень транспортно-го обеспечения. Через территорию области проходит Транссиб и Байкало-Амурская магистраль. С учетом перспективы их развития, возможности региона по расширению региональных и международных связей только увеличиваются. Вполне реальной является идея включения г. Иркутска в систему «Экономического пояса Шелкового пути». Однако для полноценного развития транспортного коридора в Иркутской области необходимо строительство новых аэропортов в городах Иркутске и Братске, модернизация аэропортов местных воздушных линий<sup>2</sup>.

Таким образом, развитие Сибири, как крупнейшего макрорегиона страны, обусловлено экономическими и геополитическими факторами. В этом случае, поиск и развитие механизмов повышения темпов роста экономики «сибирских» регионов является научной и практической задачей. Одним из инструментов пространственного развития и улучшения территориальной организации производства в Сибири следует рассматривать коридоры развития, обязательными элементами которых являются центры экономической активности, инфраструктура (прежде всего транспортная) и система управления в виде законов, нормативных актов, соглашений.

Исследование возможностей создания «коридоров развития» в отдельных регионах Сибирского федерального округа показало, что они могут являться эффективным инструментом повышения

---

<sup>1</sup> Создание туристско-рекреационного кластера «Ворота Байкала». – 2021. – URL: <https://www.investinregions.ru/projects/sozдание-turistsko-rekreatsionnogo-klastera-vorota-baykala/> (дата обращения: 25.06.2024).

<sup>2</sup> Инвестиционный портал Иркутской области. – 2023. – URL: <https://invest.irkobl.ru/invest-infrastructure/map/> (дата обращения: 12.04.2024).

конкурентоспособности и диверсификации экономики, обеспечивающим создание новых высокотехнологичных производств, расширение межрегионального и международного взаимодействия.

Перспективными коридорами развития в Западной Сибири можно назвать Новосибирский и Кузбасские коридоры. В Восточной Сибири коридоры развития могут быть созданы на севере и юге Красноярского края (Красноярский арктический и Красноярский южный коридоры развития) и в Иркутской области (Иркутский коридор развития). Данные регионы играют значимую роль в обеспечении роста экономики Сибири за счет развитого промышленного, научного и социального потенциалов и транспортной, логистической, энергетической инфраструктуры.

### **1.5. Роль сырьевых отраслей в интеграции экономики и устойчивом развитии ресурсных регионов Сибирского федерального округа**

В настоящее время одной из проблем замедленных темпов освоении Сибири является отсутствие условий для комфортного проживания населения, которое может быть обеспечено только за счет устойчивого регионального развития. Нехватка квалифицированных кадров является основным препятствием при освоении богатых природных ресурсов, строительстве инфраструктурных объектов и реализации инвестиционных проектов. Обеспечение устойчивости регионального развития во многом зависит от производственной специализации и приоритетного развития отраслей региональной экономической системы. В первую очередь это относится к ресурсным регионам, на социально-экономическое развитие которых влияют как внутренние, так и внешние факторы [Курбатова, 2019].

Ряд исследователей доказывает, что ориентация на развитие минерально-сырьевого комплекса снижает устойчивость экономики страны в целом и отдельных регионов, замедляет темпы экономического роста, приводит к деиндустриализации. Развитый сектор добычи природных ископаемых, по их мнению, является своего рода «ресурсным проклятием» [Любимов, 2016; Еремина, 2010]. Основными причинами низкой устойчивости сырьевой экономики называют: монопроизводство, связанное с приоритет-