



УДК 911.3:33 (571.53/.55)

## **Влияние крупных инвестиционных проектов на социально-экономическое развитие Байкальского региона**

И. А. Дец ([igordets@ya.ru](mailto:igordets@ya.ru))

**Аннотация.** Главная цель реализации крупных инвестиционных проектов в регионах Сибири и Дальнего Востока – улучшение условий жизни населения, которое могло бы повлиять на миграционные настроения жителей региона. Соответствие реализуемых проектов этим задачам рассмотрено на примере Байкальского региона.

**Ключевые слова:** крупный инвестиционный проект, государственная поддержка, проектный подход, Байкальский регион.

### **Введение**

В последние годы повышенное внимание уделяется развитию отдаленных от столицы регионов, в первую очередь Дальнего Востока и Байкальского региона. Произошло значительное увеличение финансирования в рамках Федеральной целевой программы (далее – ФЦП) «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», включившей проведение форума АТЭС во Владивостоке, подготовлена новая госпрограмма по развитию региона до 2025 г. В 2011 г. Внешэкономбанком был создан Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона, а в новом правительстве появилось Министерство по развитию Дальнего Востока (первое из территориальных в федеральном правительстве). Не отказывается федеральная власть и от возможности создания госкорпорации развития Дальнего Востока, если эффективность уже существующих учреждений не окажется достаточной. Основной целью государственных мероприятий, закрепленной в «Концепции государственной миграционной политики Российской Федерации на период до 2025 года», является остановка миграционного оттока с территории и даже обеспечение миграционного притока с 2026 г. [7].

Именно желание решить одновременно две такие важные проблемы, как ослабление экономического роста и отставание в экономическом развитии огромного региона, приводящее к его обезлюдиванию, подталкивает власти к реализации крупнейших инвестиционных проектов на территории Дальнего Востока и Байкальского региона. Уже указанные Министерство и Фонд развития Дальнего Востока ведут активную работу над списком новых инвестиционных проектов, ожидающих государственной поддержки. Так, сообщалось о составлении Минвостокразвитием предварительного списка из 90 проектов, ожидающего дальнейшего согласования [8].

Богатейший ресурсный потенциал, освоение которого могло бы дать новый импульс экономике, находится на малозаселенной и труднодоступной территории, что требует слаженных действий государства и инвесторов и огромных капитальных вложений с обеих сторон. Однако положительные предпосылки для реализации таких проектов были заложены еще в прошлом: огромное количество исследований советских ученых, детальных проектов и уже начатых, но не завершенных строек стали основанием и одновременно весомым аргументом для возрождения этих планов.

### Крупные инвестиционные проекты Байкальского региона

В данной работе рассматривается реализация крупных инвестиционных проектов, размер вложений в которые является значимым для экономики региона. В соответствии с критериями государственных фондов и организаций, в частности Инвестиционного фонда РФ, под крупными инвестиционными проектами понимаются проекты, инвестиции в которые составляют более 5 млрд руб. [5]. Под данные критерии подходит ограниченное количество проектов, схематичное расположение которых на территории Байкальского региона приведено на рис. 1. В таблице 1 представлены основные характеристики выделенных проектов.

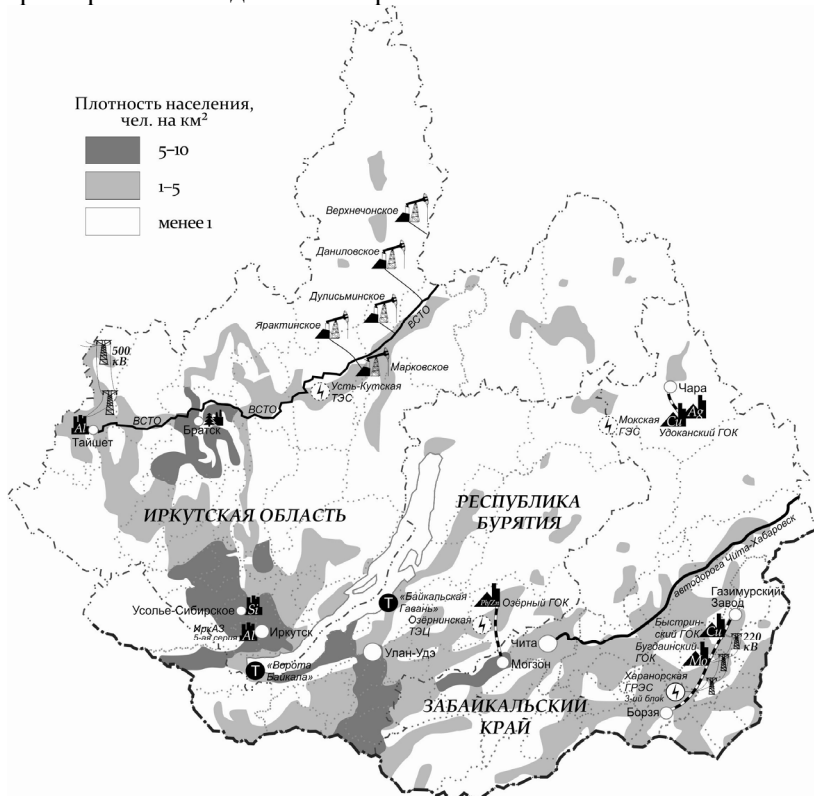


Рис. 1. Реализуемые и завершенные крупные инвестиционные проекты Байкальского региона (2006–2012 гг.)

Таблица 1

Основные характеристики крупных инвестиционных проектов Байкальского региона  
[по данным инвестпроектов]

Название проекта	Субъект РФ	Число создаваемых рабочих мест (по завершении)	Инвестиции на 2012 г., млрд руб.	Из них при участии государства, млрд руб. (в %)	Суммарные инвестиции по завершении проекта, млрд руб.	Из них при участии государства, млрд руб. (в %)
Строительство автодороги «Амур»	ЗК*	–	26,0	25,0 (96,0 %)	36,0	35,0 (97,0 %)
Расширение ИркаЗа (5-я серия)	ИО**	620	22,0	0,0 (0,0 %)	22,0	0,0 (0,0 %)
Строительство нефтепровода ВСТО и разработка нефтяных месторождений	ИО	3 000	170,0	80,0 (47,0 %)	220,0	80,0 (36,0 %)
Расширение Братского ЦБК	ИО	250	22,8	0,0	23,0	0,0
Создание производства поликремния в г. Усолье-Сибирском	ИО	1 000	10,0	4,5 (45,0 %)	19,5	8,5 (43,6 %)
Строительство Тайшетского АЗ	ИО	3 000	20,5	4,5 (22,0 %)	63,1	45,1 (71,4 %)
Строительство Озерного ГОКа	РБ***	1 400	6,0	0,0	52,0	5,9 (11,3 %)
Создание и развитие ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань»	РБ	1 630	3,3	3,3 (100 %)	55,0	10,0 (18,2 %)
Создание и развитие ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	ИО	3 200	0,1	0,1 (100 %)	15,0	4,7 (31,3 %)
Строительство Быстринского и Бугдаинского ГОКов	ЗК	13 000	24,0	16,0 (67,0 %)	115,0	35,0 (30,4 %)
Освоение Удоканского месторождения	ЗК	4 000	0,0	0,0	150,0	> 5,0 %
<i>Всего по Иркутской области</i>	ИО	11 070	245,4	89,1 (36,3 %)	362,6	138,3 (38,2 %)
<i>Всего по Бурятии</i>	РБ	3 030	9,3	3,3 (35,5 %)	107,0	15,9 (6,7 %)
<i>Всего по Забайкальскому краю</i>	ЗК	17 000	50,0	41,0 (82,0 %)	301,0	> 70,0 (> 23,3 %)
<b>Всего по Байкальскому региону</b>		<b>31 100</b>	<b>304,7</b>	<b>133,4</b> <b>(44,0 %)</b>	<b>770,6</b>	<b>&gt; 224,2</b> <b>(&gt; 29,1 %)</b>

\* – Забайкальский край, \*\* – Иркутская область, \*\*\* – Республика Бурятия.

Перечисленные проекты в совокупности дали четверть всех инвестиций в основные фонды Байкальского региона в 2006–2012 гг. Большая часть инвестиций пришлось на Иркутскую область – здесь проекты привлекли более трети всех инвестиций. В Забайкальском крае этот показатель меньше пятой части, а в Бурятии вклад указанных проектов оказался совсем небольшим – чуть более 5 %.

Формы государственной поддержки проектов различаются между собой, как и критерии, по которым проекты смогли добиться этой поддержки (рис. 2).



Рис. 2. Государственная поддержка инвестиционных проектов Байкальского региона

Бюджетное финансирование включает все формы поддержки, оказываемые из федерального бюджета России, в том числе средства Инвестиционного фонда (согласно Постановлению Правительства РФ от 23 ноября 2005 г. № 694 является частью федерального бюджета), финансирование ФЦП и пр. Кредитная поддержка заключается в прямом выделении кредитов государственным Внешэкономбанком либо в поручительстве государства (или госструктур, корпораций и т. п.) под кредиты в государственных, частных или иностранных банках, таких как China Development Bank (Госбанк развития Китая). Другой формой государственной поддержки являются льготы – предоставляемые в основном федеральным правительством, но также и региональными властями, пониженные ставки по различным налогам и отчислениям в бюджеты (снижение НДС до 0 %, пониженная ставка экспортной пошлины, сниженный налог на имущество организаций, выде-

ление лесных участков по упрощенной схеме без аукциона и т. д.). Последняя из упомянутых в схеме форм поддержки – финансирование государственной корпорации «Роснано» – на территории исследования выделена только одному проекту. Поддержка Роснано также представляет собой достаточно широкий спектр возможностей: от соинвестирования и поручительства по кредитам до выкупа акций партнера, вплоть до приобретения полного контроля над компанией с возможной последующей продажей пакета акций успешного предприятия.

Часть рассматриваемых проектов находится на стадии начального проектирования, поэтому к настоящему времени суммарные инвестиции во все указанные проекты составили около 40 % от запланированных. Причем в Иркутской области инвестировано уже 70 % от планировавшихся, в Забайкальском крае – около 20 %, а в Бурятии – менее 10 %. Такое «запаздывание» инвестиций в Забайкалье и Бурятии объясняется тем, что в Иркутской области государственная поддержка сопровождается интенсивными частными инвестициями, в то время как в Забайкалье частные инвесторы вкладывают средства осторожно и пытаются добиться такой же ощутимой государственной поддержки. Пока же средняя цифра господдержки проектов в Иркутской области составляет почти 40 %, в Забайкальском крае – около 25 %, а в Бурятии – только 6,7 %.

Часть рассмотренных проектов находится в стадии реализации и сможет влиять на экономику своих регионов только в будущем. Польза от некоторых других проектов (в первую очередь инфраструктурных, например автодороги «Амур» или ж/д линии Нарын – Газимурский Завод) во многом очевидна, но все же нуждается в большем временном отрезке для полной и объективной оценки. Но среди представленных есть и проекты, реализация которых имеет вполне конкретный финансовый результат. Самый наглядный пример – нефтепровод ВСТО, строительство которого привело к стремительному развитию нефтедобывающей отрасли в Иркутской области.

Так, годовая добыча нефти в Иркутской области в 2013 г. составила 11 млн т (рост почти в 4 раза с 2010 г.), за несколько лет приблизившись к полке добычи [4]. Выплаты по налогу на прибыль организаций в консолидированный бюджет Иркутской области только у одной компании «ВЧНГ» (разрабатывает Верхнечонское месторождение – крупнейшее в области) выросли с 500 млн руб. в 2010 г. до 5 млрд руб. в 2011 г. и 6,6 млрд в 2012 г. [6]. Главным образом впечатляющие результаты нефтяной отрасли привели к тому, что размер поступлений налога на прибыль в бюджет области превысил поступления от НДФЛ, в течение долгого времени остававшегося главным источником доходов (рис. 3). Однако тенденция оказалась неустойчивой: уже по итогам 2013 г. нефтяная отрасль сократила свои отчисления в бюджет – сказались и сокращение темпов роста нефтедобычи, и особенности нового закона о консолидированном налогоплательщике, позволившие вертикально интегрированным компаниям распределять между регионами не только прибыли, но и убытки. Еще большее сокращение поступлений по налогу на прибыль от ВЧНГ ожидается в 2014–2015 гг., когда

компания потеряет льготы по федеральному налогу на добычу полезных ископаемых (по достижении общего объема добычи сырой нефти в 25 млн т), а также скажется понижение мировых цен на нефть. Данный пример показывает, что в современных условиях даже ставка на развитие добычи нефтегазовых ресурсов не может быть гарантией устойчивого финансового положения региона в будущем.

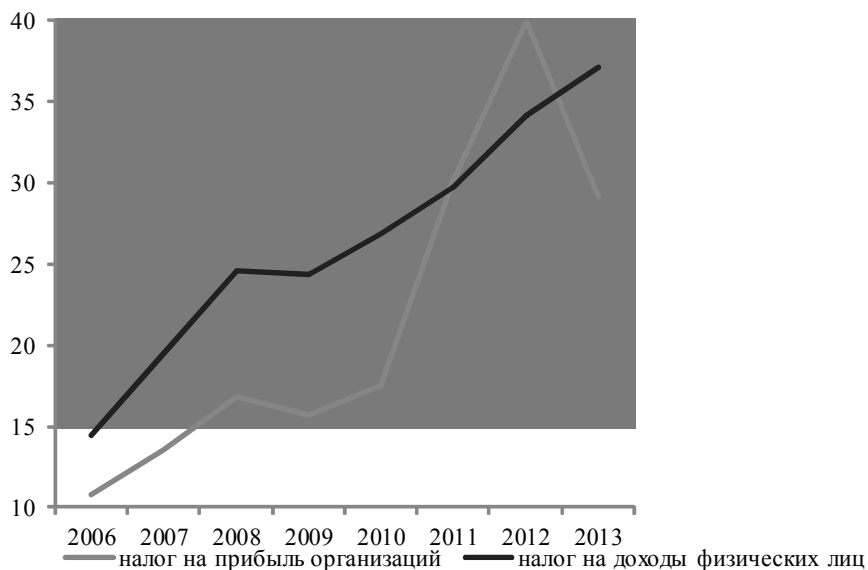


Рис. 3. Изменение поступлений НДФЛ и налога на прибыль организаций в консолидированный бюджет Иркутской области, в млрд руб. [по 2]

Помимо прямого влияния важно мультипликативное воздействие инвестиционных проектов на территорию, подтверждающее их статус полюсов развития в регионе. Для выполнения своей задачи по территориальному развитию инвестиционный проект должен оказывать определенное влияние на окружающую социально-экономическую среду, т. е., помимо финансового, генерировать социально-демографический и инфраструктурный эффекты. В рамках первого вида влияния реализация инвестиционного проекта приносит не только дополнительные рабочие места, но и обустройство среды обитания для занятых на новом производстве, что стимулирует привлечение или сохранение населения на данной территории, в том числе изменение системы расселения. В рамках второго вида на территории формируется или совершенствуется инфраструктура, которая используется в основном производстве, а также способствует развитию других видов экономической деятельности и может выполнять социальные функции, улучшая качество жизни местного социума.

И если инфраструктура в целом отражает материальный эффект финансового влияния, то миграция населения может служить конечным индикатором уровня локализации такого эффекта.

### Влияние проектов на демографическую ситуацию, занятость и доходы населения

*Демографическая ситуация.* Изменение численности населения в муниципальных районах, а также городских округах Иркутской области, Республике Бурятия и Забайкальском крае за восьмилетний период (2006–2014 гг.), сопровождавшееся всплеском инвестиционной активности государства и частного бизнеса, представлено на рис. 4. В Иркутской области все территории «приложения капитала» (исключая Шелеховский район) за это время получили убыль населения: от –4,9 % (г. Братск) до –17 % (Катангский район). Шелеховский район, получивший прирост населения в 3,7 %, вероятно, и без реализации инвестиционного проекта по расширению ИркАЗа мог показать близкий результат благодаря своей близости к региональному центру (всего 4,2 км к юго-западу от г. Иркутска).

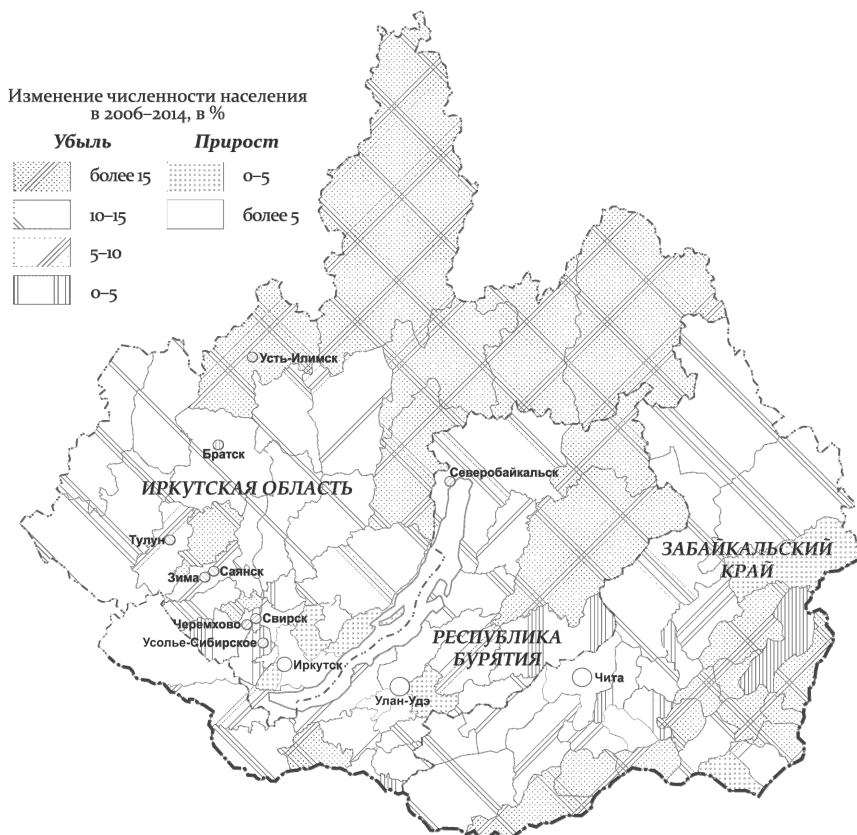


Рис. 4. Изменение численности населения в муниципальных районах и городских округах Байкальского региона [по 10–12]

Вне мест реализации проектов смогли увеличить численность населения районы: Ольхонский (1,1 %), Эхирит-Булагатский (0,5 %) и, особенно заметно, Иркутский (50,7 %), а также г. Иркутск (5,8 %). Важнейший фактор роста населения в Иркутском районе – привлекательность проживания вблизи регионального центра (более широкий рынок труда, более мягкий, чем средний по области, климат, образовательный, культурный потенциал и т. д.) при более низкой цене на недвижимость и землю, чем в самом Иркутске. Немаловажен также еще один фактор – переезд части жителей областного центра в пригород.

В Бурятии в перечень территорий с реализуемыми инвестиционными проектами попали только два района – Прибайкальский и Еравнинский. Ни один из них не вошел в список районов, где за пять лет произошел прирост численности населения.

В Забайкальском крае увеличилась численность населения в Чите (9,7 %) и Читинском районе (6,4 %) исключительно благодаря «столичной» функции. Только один нецентральный район Забайкальского края – Могочинский – показал минимальный прирост населения (менее 1 %). Поскольку из всех рассмотренных нами проектов здесь был реализован только один – строительство федеральной автомобильной дороги «Амур», экономический эффект от которого еще не очевиден (причина в том числе в незавершенности подходов к населенным пунктам), свою роль в притяжении населения сыграли другие факторы. Основными отраслями экономики района являются золотодобыча и лесная промышленность. Обе отрасли не испытывали нехватки в рынках сбыта (сказывается близость Китая) и развиваются довольно стабильно. Возможно, это привлекает жителей близлежащих районов, а также удерживает часть местных от переезда.

*Занятость и доходы населения.* Основное влияние на социально-демографическую ситуацию в регионе проекты оказывают через локальные рынки труда. Самое большое количество рабочих мест создается проектами, связанными с добычей природных ресурсов и первичной переработкой добытой руды (10,4 тыс. мест, или 33 %). Также достаточно много трудовых ресурсов предполагается занять на объектах туристско-рекреационных зон (около 5 тыс. мест, или 15,5 %), что является довольно оптимистичным прогнозом, так как реализация данных проектов находится на начальных этапах. Количество возможных занятых на новой линии производства целлюлозы в Братске (250 рабочих мест) в данном случае выглядит наиболее реалистично. Но уже имеется пример 5-й серии ИркАЗа, когда создание более 500 рабочих мест сопровождалось сокращением 200 человек на устаревших линиях. То же самое относится и к другим проектам: на Верхнечонском месторождении в 2008 г. из 1 500 работников одной вахты было только 4 жителя Катангского района, а на обслуживании нефтеперекачивающей станции ВСТО в Киренском районе из 60 работников в 2010 г. не было ни одного жителя территории [9]. Все это заставляет с осторожностью относиться к заявлениям руководства предприятий о количестве рабочих мест в целом и найме местных жителей в частности.



Если сравнить цифры новых рабочих мест с общим количеством занятых по каждому субъекту Байкальского региона, то величина прироста по крупнейшим проектам не будет определяющей. Так, в 2010 г. среднегодовая численность занятых по данным Росстата составляла в Иркутской области 1140,2 тыс. чел., в Бурятии – 417,1 тыс. чел., в Забайкальском крае – 490,1 тыс. чел. То есть величина прироста занятости по окончании строительства должна составить по отношению к 2010 г. 2,7, 0,7 и 3,5 % соответственно. Здесь важны география такого прироста и качество рабочих мест. Как показывает таблица, только два проекта реализуется в зоне притяжения населения вблизи областных центров – в Усолье-Сибирском и Шелехове, оба в Иркутской области. Другие города – Тайшет и Братск – располагаются на территориях, устойчиво теряющих население. В Забайкалье все проекты реализуются вне зон агломерационного притяжения. Из остальных ареалов заметное влияние инвестиционные проекты оказывают только в Газимуро-Заводском районе Забайкальского края.

Характер производственной деятельности на новых проектах обуславливает преобладание рабочих специальностей. Модернизационная составляющая, предполагающая высококвалифицированный труд, просматривается только в проектах, связанных с выпуском новой продукции в г. Усолье-Сибирском и переработкой первичного сырья (проекты в Братске, Шелехове и Тайшете). Но это все филиалы крупных корпораций, в рамках которых сами предприятия будут периферийными, т. е. их инновационное развитие будет определяться не местным менеджментом. Для предприятий добывающего сектора, характерных для севера Иркутской области и Забайкалья, это справедливо в еще большей степени. Туристско-рекреационные зоны дают больше возможностей для создания производств, контролируемых резидентами Байкальского региона, но основные виды занятости в туристической отрасли также не требуют сложного в интеллектуальном отношении труда с соответствующим уровнем оплаты.

На основании заявленного числа рабочих мест были рассчитаны вероятные поступления налога на доходы физических лиц в региональные и местные бюджеты. Этот налог является одним из основных источников собственных доходов для регионального (30 % собственных доходов Иркутской области в 2013 г.) и местных бюджетов (58 % собственных доходов местных бюджетов Иркутской области в 2013 г.) [2]. Объем предполагаемой оплаты труда на новых объектах должен увеличить потребительский спрос населения, который, в свою очередь, стимулирует рост производственной активности в потребительском секторе. Расчеты будущего роста потребительских расходов также ориентировались на данные Росстата на 2010 г., уровень оплаты труда брался средним по отрасли в регионе. Так, в Иркутской области прирост потребительских расходов благодаря реализации упомянутых проектов оценивается в 1,7 %, в Бурятии – 0,7 %, в Забайкальском крае – 2,4 %. Только в Бурятии величина прироста потребительских расходов соответствует приросту занятости, в Иркутской области и в Забайкальском крае она ожидается ниже. Это может косвенно свидетельствовать о том, что уровень

квалификации и сложности новых рабочих мест будет ниже среднего в этих регионах.

Таким образом, оценка прямого воздействия крупных инвестиционных проектов на занятость и доходы населения свидетельствует о том, что характер предлагаемой проектами деятельности может снизить средний уровень квалифицированного труда резидентов развиваемых территорий и соответственно их уровень доходов на одного занятого.

### **Воздействие проектов на инфраструктуру территории**

Мультипликативный эффект проекта наиболее явно отражается воздействием на инфраструктуру, материализующую инвестиционное влияние полюса роста, роль которого выполняет проект, на окружающую территорию.

Из всех одиннадцати проектов только автодорога «Амур» и туристско-рекреационные зоны «Байкальская гавань», «Ворота Байкала» не связаны напрямую с добычей или переработкой природных ресурсов. Только эти три проекта имеют на выходе (или будут иметь) конечный продукт в виде объектов сервиса и услуг. Из остальных восьми проектов практически все, кроме ВСТО, сосредоточены на переработке природных ресурсов с последующим экспортом обогащенной руды (Озерный ГОК, Быстринский и Бугдаинский ГОКи, Удоканский ГОК), алюминия (ТаАЗ, ИркАЗ) и поликремния, служащего сырьем для производства солнечных батарей.

В инфраструктурном отношении рассматриваемые проекты имеют множество общих черт (табл. 2). Семь из одиннадцати проектов связаны с созданием грузовых транспортных линий (здесь не имеются в виду собственные подъездные пути нового предприятия и дороги на его территории). Данный факт объясняется низким уровнем развития транспортной инфраструктуры Байкальского региона вообще, а также территорий реализации проектов в частности, что требует дополнительных крупных вложений в автомобильные, железные дороги, трубопроводы и другие пути сообщения.

Именно в этой сфере государство выступает партнером частных инвесторов, вкладывая бюджетные средства в дорожную сеть. При этом проекты практически не предусматривают одновременного развития пассажирской транспортной инфраструктуры.

*Железные дороги.* Строящиеся железные дороги рассчитаны только на грузовое движение, поскольку новые ветки соединяют места добычи минеральных ресурсов (ГОКи) с пунктами вывоза сырья. Однако история освоения в условиях рыночной экономики показывает целесообразность строительства государством «дороги к ресурсам» не под конкретный проект, а под их реальную и прогнозируемую совокупность, т. е. железнодорожного пути вглубь неосвоенного региона, что было сделано, к примеру, в Британской Колумбии (Канада) [1].

Таблица 2

## Составляющие рассматриваемых инвестиционных проектов

Инвестиционный проект	Транспортная инфраструктура (грузовая)	Транспортная инфраструктура (пассажирская)	Производство электроэнергии	Транспортировка электроэнергии	Добывающие мощности	Первичная переработка сырья	Выпуск конечного продукта	Социальная инфраструктура
Автодорога «Амур»	•	•					•	
ИркАЗ (5-я серия)				•		•		
ВСТО и добыча нефти	•		•		•			•
Братский ЦБК (расширение)						•		
Усолье-Сибирский поликремний						•		
Тайшетский АЗ				•		•		•
Озерный ГОК	•		•	•	•	•		
ОЭЗ «Байкальская гавань»	•	•		•			•	
ОЭЗ «Ворота Байкала»	•	•		•			•	
Быстринский и Бугдаинский ГОКи	•		•	•	•	•		•
Удоканский ГОК	•			•	•	•		•

Построенная за счет Инвестиционного фонда РФ железная дорога Нарын – Газимурский Завод в Забайкальском крае также рассчитана в основном на нужды самих проектов (Быстринский и Бугдаинский ГОКи). Однако с середины 2013 г. ее решено использовать и для пассажирского движения, что позволит улучшить транспортную доступность Газимуро-Заводского и Александро-Заводского районов края. Строительство железнодорожной линии завершено раньше, чем введены в эксплуатацию горно-обогатительные комбинаты (с 2016 г.), что, с одной стороны, делает нерентабельным содержание дороги на предстоящие несколько лет, но с другой – позволяет использовать ее для привлечения других инвесторов на территорию уже сейчас.

Сложная ситуация складывается и вокруг строительства железной дороги к месторождению Озерному в Бурятии. Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 г. и Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. все еще предусматривается строительство линии Могзон – Озерный ГОК – Новый Уоян длиной около 700 км и стоимостью более 12 млрд руб. Но на данный момент строительство однопутной дороги с тепловозной тягой, не предусматривающей пассажирское движение, не начато, хотя на основе разработанного в 2007 г. технико-экономического обоснования проекта компанией «Метрополь» был объявлен конкурс на проектирование и строительство дороги. Строительство ветки к месторождению необходимо, это позволит значительно сократить издержки на транспортировку, что для

горно-обогатительного предприятия играет большую роль. Но на данном этапе объемы производства составляют только 1/8 от планируемых, что дает компании время на решение данного вопроса. Возможно, государство все же примет решение финансировать полностью или частично строительство дороги ценой около 200 млн \$ США (5,9–6,3 млрд руб.).

*Автомобильные дороги.* Единственным примером прямых инвестиций в общедоступную инфраструктуру в последние годы стало строительство автодороги «Амур». Несмотря на то что реализация проекта сталкивалась с трудностями, в будущем строительство федеральной трассы может оказать положительное влияние на развитие Байкальского региона. Пока же из-за несогласованности планов развития, а также по причине исключения частного бизнеса из процесса планирования произошло очередное затягивание сроков окончания строительства не только самой автодороги, но и всей необходимой сопутствующей инфраструктуры. Положительный эффект от строительства для местных жителей оказывается «отодвинутым» в будущее, а затраты на создание инфраструктуры растут. Так, на строительство автодороги на территории Забайкалья предполагалось потратить 10,5 млрд руб. за 1995–2008 гг., но только за 2007–2009 гг. государство инвестировало более 10,6 млрд руб. [14].

Кроме федеральной автомобильной дороги «Амур», главной целью строительства которой являлось развитие дорожной сети в целом, помочь развитию пассажирских автомобильных перевозок может реализация проектов туристско-рекреационных зон на Байкале. Так, в Бурятии уже практически полностью реконструирована автодорога Улан-Удэ – Горячинск (более 170 км), что позволило улучшить доступность не только объектов самой туристической зоны, но и поселков на всем протяжении трассы. В ОЭЗ «Ворота Байкала» инфраструктурные вложения были сделаны в дорожное полотно до пос. Большое Голоустное и телефонизацию населенного пункта (ОАО «Сибтелеком»), однако со сменой территории зоны работы прекратились. Конечно, такое невнимание к общедоступной инфраструктуре отчасти можно объяснить небольшой численностью населения, проживающего в районах реализации проектов. Но в ряде случаев строительство принесло прямой ущерб: на строительстве ВСТО тяжелая строительная техника разбила и без того несовершенное покрытие автодорог, сроки восстановления которого не известны.

*Энергетика.* Создание мощностей по производству электрической энергии сопровождает не все крупные объекты промышленности. Пятая серия ИркАЗа, ввод которой обеспечил прирост производительности завода на 50 %, новый ЦБК в Братске, поликремниевый завод в Усолье-Сибирском – все они расположились в Иркутской области, чьи энергетические резервы имеют значительный потенциал. К примеру, имевшийся при строительстве алюминиевого производства недостаток развития сетевой энергетической инфраструктуры был исправлен достаточно просто: Иркутскэнерго за счет реконструкции сетей в Иркутске смогло высвободить необходимые энергетические мощности, а затем за 2,5 года построить крупную электроподстан-

цию (при участии СУАЛа, инвестировавшего в строительство половину стоимости – 600 млн руб.).

Но все же энергетического потенциала области оказалось недостаточно для нового крупного производства алюминия, возводимого в Тайшете, которое будет обеспечено электроэнергией со строящейся в данный момент Богучанской ГЭС в Красноярском крае. ЛЭП-500 с подстанции «Ангарская» Красноярского края была доведена до подстанции «Озерная» (строится для подачи электроэнергии на ТаАЗ) в 2013 г., однако мощности подстанции будут рассчитаны преимущественно на потребление новым алюминиевым заводом, что не добавляет Тайшетскому району новых конкурентных преимуществ. Исключение составил проект строительства ВСТО, а точнее сопровождающее его освоение нефтегазовых месторождения севера Иркутской области. Особенности природоохранного законодательства России, с недавних пор не позволяющие сжигать все попутные газы при добыче нефти, привели к тому, что нефтедобытчики, кроме закачки газа обратно в пласт, стали использовать его для выработки электроэнергии, которую потребляют на собственные нужды.

Совершенно иная ситуация в Бурятии и Забайкалье, где развитие добычи цветных металлов сдерживалось в том числе и недостаточным развитием генерации электроэнергии, а также более высокими, чем в Иркутской области, ценами на нее. Все проекты, относящиеся к данным субъектам, требуют значительных инвестиций в электроэнергетику, но если для Богдаринского и Бугдаинского ГОКов источник энергии готов (строительство третьего блока Харанорской ГРЭС завершилось в 2012 г.), то для Удоканского ГОКа таковой еще не определен. Энергия для освоения Удоканского месторождения в итоге может также пойти из Иркутской области, если вариант строительства Усть-Кутской газовой ТЭС окажется приоритетным по отношению к строительству Мокской ГЭС или Удоканской ТЭС.

Итогом реализации проектов также может стать некоторое сглаживание недостатков развития сетевой энергетической инфраструктуры – большая часть проектов предполагает строительство линий электропередач или распределительных станций. Создаваемая инфраструктура часто перекрывает потребности самих проектов, что позволяет повысить качество энергообеспечения для населения, а на свободные мощности подключить в будущем новых потребителей, в том числе промышленных.

*Связь.* Практически все проекты предполагают развитие корпоративной сети в местах реализации по договорам с компаниями – сотовыми операторами. При этом сотовые компании, создавая собственные опорные сети для распространения сигнала на средства, заложенные в проект, получают возможность привлекать абонентов вне предприятий, что резко повышает уровень обеспеченности связью в ареалах строительства. Так, на нефтяных месторождениях северной части Иркутской области первой стала формировать сеть и оказывать услуги компания «Билайн», за ней на территорию вошли остальные операторы. Вдоль трассы трубопровода ВСТО также установлена сеть автономных мобильных станций «Билайна».

Особняком стоит проблема развития связи на автодороге «Амур» – вдоль всей трассы не был организован устойчивый прием сотовой связи. На устранение недостатка были выделены государственные средства в размере 2,2 млрд руб., что составило половину необходимой суммы (остальную часть вложили сотовые операторы). Это позволило установить 102 башни сотовой связи на протяжении всей трассы (52 – в Амурской области, 33 – в Забайкальском крае и 17 – в Еврейской автономной области), построить подъездные дороги к этим объектам связи (протяженностью более 100 км), а также порядка 500 км линий энергоснабжения для надежного обеспечения электропитанием инфраструктуры связи. Все эти работы были завершены к октябрю 2011 г. [13]. Проект в итоге стал началом большой федеральной кампании по обеспечению сотовой связью всех автодорог федерального значения.

*Социальная инфраструктура.* Не все проекты включают планы развития социальной инфраструктуры. Большинство компаний, уделяющих внимание данному вопросу, останавливаются на строительстве жилья и сопутствующих социальных объектов для работников. Так, для своих работников «Востокнефтепровод» (оператор ВСТО) построил несколько жилых домов в городах Братске, Тайшете, поселках Речушка и Янталь Иркутской области [3]. Для работников строящегося в Тайшете завода РУСАЛ планирует построить около 150 тыс. м<sup>2</sup> жилья на сумму более 3 млрд руб. Кроме того, проектом ТаАЗа запланировано строительство коммунальных, социальных, культурных и бытовых объектов инфраструктуры. Планируется строительство рабочих поселков и в ходе реализации проектов освоения Удоканского, Быстринского и Бугдаинского месторождений. Но в целом социальную составляющую трудно назвать важной частью проектов, указанные выше примеры носят точечный и ограниченный характер, не идущий в сравнение с советской практикой комплексного создания инфраструктуры в районах нового освоения. Современные инвесторы внимательны к рентабельности проектов и избегают трат на «необязательные» направления, оставляя социальную сферу заботам местных властей и выделяя спонсорскую поддержку только в некоторых случаях.

### **Заключение**

Для регионов Дальнего Востока и Сибири самым важным вызовом ближайших десятилетий остается преодоление миграционного оттока населения, продолжающегося уже в течение двух десятилетий. На решение этой задачи нацелены крупные инвестиционные проекты, избранные государством в качестве главного инструмента воздействия на экономику региона.

В целом обзор реализации таких проектов в Байкальском регионе позволяет сказать, что влияние проектов нового строительства на развитие районов их базирования отличается по глубине и интенсивности от советских проектов комплексного освоения, предусматривавших планирование и реализацию всех сопутствующих элементов на территории, связанных с функционированием комплексов. В современных проектах эти вопросы ос-

таются второстепенными, а для их решения не предусматривается системных мер, что снижает эффективность реализации государственных программ по развитию территории и повышению ее конкурентоспособности в условиях открытых рынков [15]. В результате реализация проектов способствует в первую очередь развитию различных отраслей экономики, а на территориальное развитие оказывает преимущественно локальный эффект. Для улучшения *качества жизни*, разница в котором в современном мире является основной причиной миграции населения, необходимо в том числе формировать точки роста местной экономики. Для этого государственное участие в проектах частно-государственного партнерства должно сместить свой акцент с позиции поддержки развития бизнес-проектов крупных корпораций на поддержку развития самой территории реализации проекта, стать опорой для появления точек самостоятельного экономического роста на территории. То есть частно-государственное партнерство при реализации таких проектов должно носить территориальный, а не отраслевой характер.

*Работа выполнена при поддержке гранта РФФИ (проект № 14-46-04145)*

#### Список литературы

1. Агранат Г. А. Использование ресурсов и освоение территории зарубежного Севера / Г. А. Агранат. – М. : Наука, 1984. – 200 с.
2. Бюджет и отчетность [Электронный ресурс] // М-во финансов Иркут. обл. 2014. – URL: [http://www.gfu.ru/budget/section.php?SECTION\\_ID=719](http://www.gfu.ru/budget/section.php?SECTION_ID=719).
3. В Джалинде начинается большая стройка. Востокнефтепровод [Электронный ресурс] // Вост.-Сиб. магистр. нефтепроводы. 2012. – URL: <http://vsmn.ru/presscentr/curnews.aspx?newsID=228>.
4. Добыча нефти в Иркутской области в 2014 году вырастет незначительно [Электронный ресурс] // Нефть России – Информ.-аналит. портал. – 2014. – URL: <http://www.oilru.com/news/398980/>.
5. Киямова Э. Р. Инвестиционный фонд как инструмент ГЧП требует совершенствования / Э. Р. Киямова // Вестн. Удмурт. ун-та. Сер. Экономика и право. – 2012. – № 2. – С. 25–29.
6. Комарова В. «Полностью выполнили свои обязательства» – ВЧНГ увеличило налоговые отчисления в региональный бюджет на 1,1 млрд руб. / В. Комарова // Конкурент – Восточно-Сибирская правда. – 2012. – № 26637.
7. Концепция государственной миграционной политики Российской Федерации на период до 2025 года [Электронный ресурс] // Офиц. сайт ФМС России. 2012. – URL: <http://www.fms.gov.ru/upload/iblock/07c/kgmp.pdf>.
8. Минвостокразвития России направило на рассмотрение ВЭБа свыше 90 инвестпроектов [Электронный ресурс] // Интерфакс. – URL: <http://www.interfax-russia.ru/FarEast/print.asp?id=359563&sec=1671&type=news>.
9. На ВЧНГ работают всего 4 катангчанина. Экономика // Правда Севера. – 2008. – № 4 (5077).
10. Население Бурятии. Официальная статистика [Электронный ресурс] // Территор. орган Федер. службы гос. стат. по Респ. Бурятия. 2014. – URL: [http://burstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/burstat/ru/statistics/population/](http://burstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/burstat/ru/statistics/population/).

11. Население Забайкальского края. Официальная статистика [Электронный ресурс] // Территор. орган Федер. службы гос. стат. по Забайк. краю. 2014. – URL: [http://chita.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/chita/ru/statistics/population/](http://chita.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/chita/ru/statistics/population/).

12. Население Иркутской области. Официальная статистика [Электронный ресурс] // Территориальный орган Федеральной службы гос. стат. по Иркут. обл. 2014. – URL: [http://irkutskstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/irkutskstat/ru/statistics/population/](http://irkutskstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/irkutskstat/ru/statistics/population/).

13. Проект «Амур». Связь. ИТ. СМИ [Электронный ресурс] // Официальный сайт Минкомсвязи России. 2014. – URL: <http://minsvyaz.ru/ru/directions/?direction=47>.

14. Строительство федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск [Электронный ресурс] // SibAgearu – Инвестиции, инновации Сибири. Инвестиц. проекты Забайк. края. 2012. – URL: [http://www.sibarea.ru/investment/investment\\_projects/subject\\_id/22/id/13/#5](http://www.sibarea.ru/investment/investment_projects/subject_id/22/id/13/#5).

15. Сысоева Н. М. Институциональные проблемы развития Байкальского региона / Н. М. Сысоева // Регион: экономика и социология. – 2013. – № 1. – С. 55–72.

## The Impact of Large Investment Projects on Baikal Region Socio-Economic Development

I. A. Dets

**Abstract.** Major investment projects implementation in Siberian and Far Eastern regions is mainly aimed at improving the living conditions of population, which could affect the people's migration mood in the region. The way the ongoing projects correspond to these problems is considered on the example of Baikal region.

**Keywords:** large investment project, state support, the project approach, Baikal region.

*Дец Игорь Андреевич*

*кандидат географических наук*

*научный сотрудник, доцент*

*Институт географии им. В. Б. Сочавы*

*СО РАН*

*664033, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1*

*тел.: (3952) 42-68-20*

*Иркутский государственный университет*

*664003, г. Иркутск, ул. Карла Маркса, 1*

*тел.: (3952) 52-10-72*

*Dets Igor Andreevich*

*Candidate of Sciences (Geography)*

*Research Scientist, Associate Professor*

*V. B. Sochava Institute of Geography*

*SB RAS*

*1, Ulan-Batorskaya st., Irkutsk, 664033*

*tel. (3952) 42-68-20*

*Irkutsk State University*

*1, K. Marx st., Irkutsk, 664003*

*tel. (3952) 52-10-72*