

КРАСНОЯРСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ

ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ
И ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ ВСЕЙ СТРАНЫ.
КОГДА НАСТУПИТ ГОД
ВЕЛИКОГО ПЕРЕЛОМА? / 26
ГУБЕРНАТОР КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ
НЕ ИЩЕТ ДЕНЬГИ
НА РАЗВИТИЕ РЕГИОНА.
ОН ИХ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЯЕТ / 31
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
ОТ ТАЙГИ ДО СЕВЕРНЫХ МОРЕЙ / 34
ВЛОЖЕНИЯ БЕЗ ПРОЦЕНТОВ.
БИЗНЕС НЕ СТЕСНЯЕТСЯ
БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТИ / 39

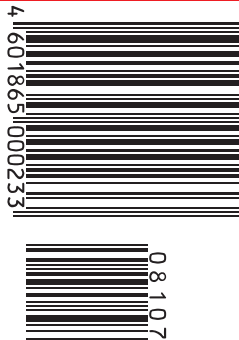


Среда, 13 февраля 2008 №23
(№3840 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №25–40
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года.
Распространяются только в составе газеты.

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

ARICOM
АРИКОМ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ВЫПУСКА





АЛЕКСЕЙ ХАРАС,
РЕДАКТОР ВГ «КРАСНОЯРСКИЙ
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ»

ПАРТНЕРСТВО
ВО ИМЯ МИРА

Очевидно, что главной темой для обсуждения на форуме станут разнообразные формы так называемого частно-государственного партнерства. Даже великие экономисты-современники признают, что законодательное описание этого самого партнерства оставляет желать лучшего, формы оно может приобретать самые причудливые, а, по сути, ясна лишь общая схема: частник строит завод и дает часть денег на строительство дороги, чтобы вывозить продукцию; государство позволяет строить завод и дорогу и дает часть денег на ее строительство, получая взамен полные права собственника на объект.

Казалось бы, схема простая — но ведь в бизнесе так не бывает, чтобы все остались в выигрыше. Закон сохранения денег никто не отменял, а значит, из двух участников партнерства как минимум один будет чувствовать себя обманутым. Ну, или, если быть точным в определениях, неэффективно потратившим свои средства.

Именно из-за правовой неопределенности на сегодняшний день реальных крупных проектов с использованием частно-государственного партнерства практически не реализуется. Практически — потому, что несколько железнодорожных веток и автодорог подобным образом проектируются. Но это скорее проекты, в которых прежде всего заинтересовано государство, а не частник. По-настоящему же массовая схема применения партнерства — это жилищно-коммунальная сфера. ЧГП станет массовым и юридически отлаженным механизмом, только когда у бизнеса появится возможность прийти в каждую котельную и быть уверенным в том, что деньги, вынутые из кармана акционеров на ремонт теплотрассы, на него и будут потрачены. А не перераспределятся решением главы района на ремонт крыши разваливающейся школы.

В общем, на сегодняшний день получается классический замкнутый круг. Инвесторы опасаются связываться с проектами ЧГП, не понимая всех подводных камней, а раз нет инвесторов и проектов, то нет и юридической практики решения спорных вопросов. Возможно, именно на нынешнем форуме деловое сообщество увидит тех, кто готов этот круг разорвать.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

ДЕНЬГИ МЕНЯЮТ ВСЕ ИНСТИТУТ РЕГИОНАЛЬНОЙ
ПОЛИТИКИ (ИРП) ПРЕДСТАВИТ НА КРАСНОЯРСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ
ФОРУМЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПОСТОЯННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОН-
НЫХ ПЛАНОВ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ПОМИМО СОБСТВЕННО ПРОИЗ-
ВОДСТВЕННЫХ ПРОЕКТОВ ИРП ПОПЫТАЛСЯ ОЦЕНИТЬ ВЛИЯНИЕ
БУМА ИНВЕСТИЦИЙ НА РАЗВИТИЕ СЕРВИСНЫХ СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ.

ОЛЕГ ЛЫСАК, АНДРЕЙ КРАМАРЕНКО, ОЛЬГА МЕТАЛЬНИКОВА, ЭКСПЕРТЫ ИНСТИТУТА РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ

НОВАЯ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ В 2005 году исследование ИРП касалось куста сибирских проектов на общую сумму чуть более \$90 млрд, в 2006-м мы изучили крупные индустриальные проекты всей восточной части страны, добавив к Сибири Дальний Восток, и получили \$230 млрд инвестиций. В прошлом году IV Красноярский экономический форум был посвящен изучению совокупности индустриальных проектов на сумму более \$400 млрд по всей России.

Нынешнее исследование продолжалось год, и \$400 млрд превратились в \$560 млрд: доллар дешевеет, планы корпораций по запуску проектов пополняются. Кроме того, мы задались целью изучить совокупность прямых эффектов для экономики от возможной реализации этого промышленного потенциала. Какой спрос промышленности предъявят на услуги банков, страховых компаний, проектных организаций? Какая нагрузка ляжет на промышленность строительных материалов, услуги строительных компаний, социальную инфраструктуру? Сколько работников потребует этот новый гигантский индустриальный парк, где их взять и какое количество жилья и социальной инфраструктуры им надо построить?

Таким образом, юбилейный V Красноярский экономический форум ждет две содержательные премьеры — новый актуализированный веер инвестиционных проектов и комплексная оценка межотраслевых эффектов от их возможной реализации.

Наиболее капиталоемким экономический рост будет на востоке страны: здесь нас ждет запуск крупных проектов по добыче и переработке сырья, а также строительство новых крупных объектов инфраструктуры. Поэтому Дальневосточный и Сибирский округа заметно лидируют в рейтинге — они освою порядка половины индустриальных инвестиций, планируемых компаниями к реализации. Основа роста экономики востока России — запуск десятков крупных проектов, каждый из которых потребует многомиллиардных инвестиций.

Чем западнее, тем больше проектов, но каждый из них при этом значительно дешевле. В европейской части России страну ожидает другой тип роста — с акцентом не на сырье и индустрию, а на экономику агломераций, коммерческую и жилую недвижимость, транзитный потенциал,

сектор услуг, инновационные решения. Это значительно менее капиталоемкий рост на территориях, значительно более освоенных с точки зрения инфраструктуры.

В пятерке регионов, на территории которых запланирована реализация самых масштабных инвестиций, — два сибирских и два дальневосточных региона: Сахалин, Красноярский край, Якутия и Иркутская область. Однако если мы посмотрим на пятерку регионов по числу (а не по суммам инвестиций) запланированных инвестиционных проектов, доминирование восточных регионов окажется существенно менее заметным: в пятерку войдут и Свердловская область, и Краснодарский край, и Ленинградская область.

Похожая ситуация с отраслями. Безусловно, наибольшие суммы инвестиций освоит нефтегазовый сектор — добыча на шельфе и в неосвоенных районах Восточной Сибири и Дальнего Востока требуют очень больших капиталовложений. Однако рейтингование по количеству запланированных к реализации проектов выводит в лидеры энергетиков и металлургов: они реализуют больше проектов, каждый из которых в среднем менее затратный.

ДЕНЕЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ Данные исследования позволяют сделать предметные выводы о будущей смене экономических специализаций макрорегионов.

Восток станет основным поставщиком топливных ресурсов и прочего сырья как на внутренний рынок, так и на экспорт. Колоссальна доля инвестиций в топливно-энергетический комплекс — почти две трети от общего объема заявленных вложений. Половину этих вложений аккумулируют сахалинские нефтегазовые проекты, оставшаяся часть приходится на Красноярский и Камчатский края, Республику Саха (Якутия) и Иркутскую область. Значительна доля инвестиций в цветную металлургию и энергетику, но к 2020 году их доля в промышленном производстве сократится. И уж совсем скромные позиции занимают машиностроение (его доля также продолжит падать во всех регионах, кроме Хабаровского края) и пищевая промышленность.

В **Западной Сибири** может начаться сокращение доли топливной промышленности, неизбежное по мере истощения старых нефтегазовых месторождений. Впрочем, падение добычи на них нефтяникам пока удастся компен-

сировать вводом новых скважин и наращиванием добычи в других регионах. В случае если будет реализован мегапроект в Томской области, предусматривающий освоение запасов Бакcharского железорудного месторождения и строительство металлургического завода, рассчитанного на выплавку 20 млн тонн стали в год, черная металлургия станет второй по значению отраслью макрорегиона. Отрасли глубокой переработки (машиностроение и химическая промышленность) продолжат сидеть «на голодном пайке».

В Западной Сибири представлены регионы с различными типами отраслевой структуры инвестиций. Для примера нами были взяты Ямало-Ненецкий АО и Новосибирская область. Такой контраст тем более интересен, поскольку он показывает различия в структуре инвестиций в двух частях Западной Сибири — северной и южной. В нефтегазовых округах усилятся и без того высокие значения добычи топливных ресурсов при зачаточном развитии обслуживающих отраслей и практически полном отсутствии глубокой переработки. Развитие регионов юга Западной Сибири будет определяться отраслями, завязанными на переработку ресурсов, — металлургией, энергетикой и пищевой промышленностью, опирающейся на развитое сельское хозяйство. Перспективы машиностроения также не очень радужные: инвестиционные потребности отрасли практически игнорируются.

Регионы **Урала** также будут избавляться от топливной специализации и останутся в лидерах российской металлургии, химии и энергетики. Будет активно развиваться первичная переработка ресурсов, добываемых на Востоке и в Западной Сибири, причем основной объем инвестиций направляется в глубокую модернизацию и техническое перевооружение производств, построенных еще до революции и в советский период. Машиностроение, являющееся для Урала отраслью специализации, пока не дождалось столь же масштабных финансовых вливаний.

Треть всего объема инвестиций Урала направляется в энергетику. До 2020 года специализация уральских регионов сузится: в Пермском крае продолжит развиваться переработка ресурсов, в основном местных (химическая промышленность и ЛПК), Свердловская область укрепит свои позиции в металлургии, работающей в основном на привозном сырье. Предприятия машиностроительного комплекса — в прошлом гордость отечественного машиностроения — пока не рассчитывают на мощные инвестиции.

Поволжье останется одним из важнейших центров отечественной химии и машиностроения. Масштабная модернизация в ближайшем будущем ожидает химические заводы и электростанции региона. Значение машиностроения несколько сократится — отсутствие инвестиций не грозит только АвтоВАЗу и ГАЗу — колоссам отечественного автопрома, пока с разной степенью успешности пытающимися встать с глиняных ног.

РЕГИОНЫ-ЛИДЕРЫ ПО ПОТЕНЦИАЛУ РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ (ПО ЧИСЛУ ПРОЕКТОВ)		
РЕЙТИНГ (ПО ЧИСЛУ ПРОЕКТОВ)	РЕЙТИНГ (ПО СУММАМ ИНВЕСТИЦИЙ)	РЕГИОН
1	9	СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ
2	2	КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ
3	13	КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ
4-5	4	ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ
4-5	8	ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

КОМПАНИИ-ЛИДЕРЫ ПО ПОТЕНЦИАЛУ РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ (ПО ЧИСЛУ ПРОЕКТОВ)		
РЕЙТИНГ (ПО ЧИСЛУ ПРОЕКТОВ)	РЕЙТИНГ (ПО СУММАМ ИНВЕСТИЦИЙ)	ИНВЕСТИТОР
1	3	РАО ЕЭС
2	1	«ГАЗПРОМ»
3	8	«РОССИЙСКИЙ АЛЮМИНИЙ»
4	10	ГИДРООГК
5	27	УГМК

РЕГИОНЫ-ЛИДЕРЫ ПО ПОТЕНЦИАЛУ РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ (ПО СУММАМ ИНВЕСТИЦИЙ)		
РЕЙТИНГ (ПО СУММАМ ИНВЕСТИЦИЙ)	РЕЙТИНГ (ПО ЧИСЛУ ПРОЕКТОВ)	РЕГИОН
1	13	САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ
2	2	КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ
3	6	ЯКУТИЯ
4	4	ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ
5	8	ЯНАО

КОМПАНИИ-ЛИДЕРЫ ПО ПОТЕНЦИАЛУ РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ (ПО СУММАМ ИНВЕСТИЦИЙ)		
РЕЙТИНГ (ПО СУММАМ ИНВЕСТИЦИЙ)	РЕЙТИНГ (ПО ЧИСЛУ ПРОЕКТОВ)	ИНВЕСТИТОР
1	2	«ГАЗПРОМ»
2	6	«РОСНЕФТЬ»
3	1	РАО ЕЭС
4	12	«ТРАНСНЕФТЬ»
5	16	ТНК-ВР

РЕЙТИНГ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГОВ ПО ПОТЕНЦИАЛУ РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ	
РЕЙТИНГ	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ
1	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФО
2	СИБИРСКИЙ ФО
3	СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФО
4	УРАЛЬСКИЙ ФО
5	ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФО
6	ПРИВОЛЖСКИЙ ФО
7	ЮЖНЫЙ ФО

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

Регионы Поволжья в своем развитии пойдут разными путями. Некоторые регионы усилят ориентацию на переработку ресурсов (как первичную, так и глубокую — пример Татарии), другие сохранят свою машиностроительную ориентацию и обзаведутся собственными обслуживающими производствами (пример Нижегородской и Самарской областей). Так или иначе, «машиностроительный» путь развития перестает быть одним из основных для российских регионов, что связано с тяжелым наследством, оставшимся в отрасли со времен Советского Союза.

Южные регионы России будут строить экономику, основанную на других видах ресурсов — как нефтегазовых, так и ресурсах агроклиматических, рекреационных и строительных материалов. Первичную переработку нефтегазового сырья, добываемого в Каспийском регионе, будут осуществлять новые газохимические комплексы в Астраханской области и Калмыкии. Однако наиболее видные позиции в структуре промышленного производства после 2020 года займут топливная промышленность и энергетика — отрасли, где начинается реализация инвестиционных проектов, несопоставимых по объему вложений со «скромными» проектами в промышленности стройматериалов и АПК. Непроизводственный сектор также ожидает безоблачное будущее, связанное в том числе с зимней Олимпиадой 2014 года в Сочи.

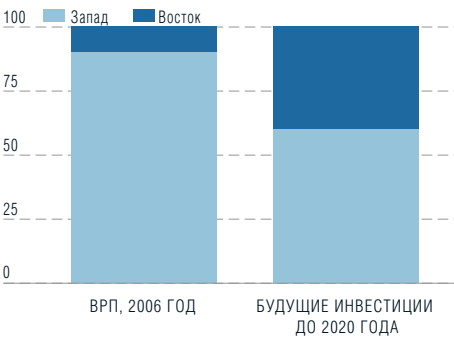
Региональные особенности можно рассмотреть на примере Краснодарского края и Ростовской области. Если Кубань станет регионом, специализирующимся на переработке нефти (в этой отрасли намечается реализация сразу нескольких проектов), то Ростовская область обзаведется мощной черной металлургией и энергетикой. Активность региональных властей выступает еще одним фактором развития: в Краснодарском крае потихоньку развиваются даже экзотические для юга отрасли, например лесопромышленный комплекс.

Центральные регионы, за исключением Москвы, из машиностроительных станут энергометаллургическими. «Новая электрификация» страны не обойдет стороной и центр: скачкообразный рост потребления энергии в Москве и Подмоскovie заставляет «Мосэнерго» и другие компании вкладывать гигантские деньги в развитие энергетикИ. Традиционные отрасли — машиностроение и пищевая промышленность — получают куда меньше инвестиций. Однако радует то, что среди инвестпроектов в этих отраслях преобладают «гринфилды» (об этом уже говорилось выше). Ведь зачастую модернизация производств, работающих еще со времени первых пятилеток, затягивается и обходится немногим дешевле строительства нового современного предприятия.

Северо-запад — макрорегион, включающий в себя вторую столицу страны, которую уже успели окрестить «российским Детройтом». Однако в будущем Санкт-Петербург должен уступить Ленинградской области свой статус промышленного центра. В структуре инвестиций доминируют топливная промышленность, цветная металлургия, лесная промышленность и энергетика — «новые старые» отрасли, которые потеснят производства традиционной специализации — машиностроение и пищевую промышленность.

Региональными лидерами на северо-западе по привлечению инвестиций стали Ленинградская и Мурманская области. Однако даже в Ленобласти лидеры — топливная промышленность, энергетика и металлургия. Что уж говорить про Мурманскую область, в которой, кроме названных отраслей, и отметить-то нечего. Впрочем, учитывая северное положение региона, удивляться его «сырьевизации» не приходится.

Север — обширный макрорегион, выделение которого обусловлено преобладанием в структуре инвестиций отраслей, ориентированных на использование и первичную переработку природных ресурсов — топливной



РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ВРП И ИНВЕСТИЦИЙ КРУПНОГО БИЗНЕСА МЕЖДУ ЗАПАДОМ И ВОСТОКОМ СТРАНЫ (%)
источник: институт региональной политики.

промышленности (крупнейшие проекты реализуются в Ненецком АО), лесопромышленного комплекса и электроэнергетики. Сильные позиции занимает также цветная металлургия (это и бокситы Коми, и алмазы Архангельской области). С обслуживанием топливно-энергетического комплекса связаны и крупнейшие инфраструктурные проекты. Интерес инвесторов к непроизводственной сфере региона выражен весьма слабо.

Лидерами по привлечению инвестиций крупного бизнеса на севере стали Республика Коми и Архангельская область. Но если последняя все-таки тяготеет к областям старого освоения, то Коми практически ничем отличается от регионов востока: миллиардные вложения направляются в освоение богатейших ресурсов региона. Нельзя не отметить такой важный инфраструктурный проект, как строительство газопровода Бованенково—Ухта.

СИНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ При подготовке юбилейного V Красноярского экономического форума «Россия 2008—2020. Управление ростом» мы провели комплексное исследование межотраслевых и межрегиональных эффектов, которые связаны с реализацией инвестиционных планов крупного бизнеса. Нас прежде всего интересовало, какой спрос эти индустриальные проекты предъявят на услуги банковского сектора, страховщиков, проектных организаций, строительных компаний, производителей стройматериалов, инновационного сектора, какого количества работников потребует запуск этих проектов, какую им надо будет создать жилищно-коммунальную и социальную инфраструктуру. И каким будет влияние этих проектов на ВВП страны и ВРП конкретных регионов, что дадут эти проекты с точки зрения налоговых эффектов.

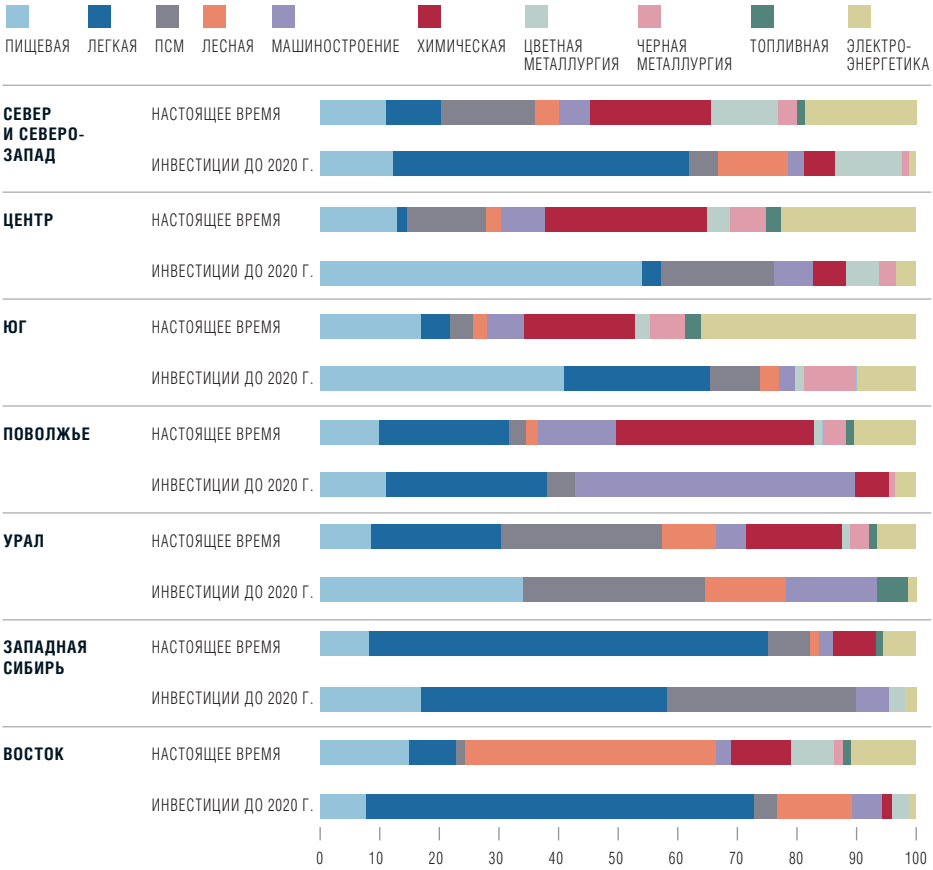
Для того чтобы оценить все эти эффекты, мы разработали экономико-математическую модель, которая, ис-

пользуя объем инвестиций и заявленные технико-экономические показатели каждого из проектов, позволила нам примерно спрогнозировать комплексные эффекты от реализации выявленных проектов. В СССР подобные исследования проводились регулярно и назывались «межотраслевыми балансами». Результаты таких прогнозов учитывались при территориальном и социально-экономическом планировании, что позволяло с большим или меньшим успехом добиваться комплексности в развитии регионов, макрорегионов и отраслей. Мы же, не претендуя на всеохватность, постарались уловить общие тенденции и их проанализировать.

Из общего объема инвестиций в добычу и переработку нефти и газа будет вложено около 33%. На втором месте инфраструктура — примерно 21%. Третье место занимает электроэнергетика — около 14% от общего объема инвестиций. Далее следуют недвижимость, черная и цветная металлургия, химпром, машиностроение, ЛПК, угольная промышленность, туризм, АПК. Замыкает список промышленность строительных материалов. На нее приходится менее 1% от общего объема инвестиций. И это очень странно. Уже сейчас Россия испытывает значительный дефицит строительных материалов, что привело к взрывному росту цен на цемент, кирпич, песок, металлоконструкции. Особенно большие проблемы с цементом. Его катастрофически не хватает. При этом строительные компании очень мало инвестируют в отраслевые «гринфилды», а занимаются в основном модернизацией и реконструкцией устаревших производств.

Давайте теперь посмотрим на те эффекты, которые генерируют все эти капиталовложения. Для начала мы попытались оценить совокупный макроэкономический эффект, который окажут все эти проекты на ВВП страны. За период с 2008 по 2020 год выявленные инвестиционные проекты сгенерируют более \$7 трлн. Сумма довольно значительна, особенно если ее сравнить с текущим ВВП страны, который сейчас не дотягивает до \$1,5 трлн. Но если равномерно распределить по годам этот показатель, то в среднем получается около \$580 млрд ежегодно. Нужно отметить, что основной вклад эти проекты будут приносить после 2012 года, когда основная часть инвестиций будет освоена и предприятия постепенно начнут выходить на проектные мощности. До этого ежегодный эффект не будет превышать \$200—250 млрд в год.

Основной вклад внесут добыча и переработка нефти и газа, а также электроэнергетика — в совокупности на них придется более двух третей эффекта от реализации всех проектов. Это только подтверждает тот факт, что даже через 12 лет при сохранении существующих тенденций Рос-



ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА И ИНВЕСТИЦИЙ КРУПНОГО БИЗНЕСА ПО МАКРОРЕГИОНАМ СТРАНЫ (%)
источник: институт региональной политики.

сия не избавится полностью от энергосырьевого характера экономики. Несмотря на это, отрадно смотреть вклад машиностроения и лесопромышленного комплекса в российскую экономику. Ориентированные на более дорогие по сравнению с современным уровнем товары, эти отрасли повысят свою рентабельность, что позволит им повысить свою долю в российской экономике.

Что еще принесет реализация инвестиционных проектов российской экономике? Реализация этих инвестиционных проектов позволит получить за 12 лет более \$860 млрд налоговых поступлений в федеральный бюджет. Лидерами по этому показателю будут Ямало-Ненецкий АО, Сахалинская область, Красноярский край, Ленинградская область и Якутия. При этом, в отличие от остальных, для Ленинградской области характерен агломерационный рост, основанный на промышленности высоких переделов. Эти же пять регионов лидируют и по объемам отчислений в региональный и муниципальный бюджеты.

В ходе реализации всех выявленных нами инвестиционных проектов будет создано более 5,5 млн новых рабочих мест. Лидируют здесь Ленинградская область, Красноярский и Краснодарский края, Нижегородская и Рязанская области. В каждом из этих пяти регионов появится более 220 тыс. новых рабочих мест. Но это не только повод для радости. Уже сейчас многие предприятия, предлагая очень выгодные условия труда, не могут найти себе сотрудников. И с учетом российских демографических реалий эти проблемы будут только возрастать.

Реализация этих проектов генерирует значительный спрос на товары и услуги других секторов экономики. Для реализации всех заявленных инвестиционных проектов необходимо привлечь внешнее финансирование в размере около \$380 млрд, из которых не менее \$300 млрд — в ближайшие три-пять лет. Объем страховых премий превышает \$20 млрд. И это только в финансовом и страховом секторах. Если мы затронем промышленный сектор, то объем спроса на их услуги и товары еще выше. Затраты на оборудование в новых инвестиционных проектах превысят \$250 млрд в течение ближайших пяти лет. Потребность в базовых строительных материалах оценивается в \$90 млрд, а стоимость работ, которые надо будет выполнить строительным компаниям, — более чем в \$100 млрд. Общая стоимость проектных работ превышает \$19 млрд. Большая их часть (на сумму \$15 млрд) должна быть выполнена до 2012 года.

Оценив комплексные эффекты «новой индустриализации», мы смогли получить только общую картину происходящих изменений. Реализация инвестиционных проектов повлияет не только на рост валового продукта страны и регионов, но и генерирует огромный спрос на услуги сопутствующих и технологически сопряженных отраслей. Причем более высокотехнологические отрасли дают больший эффект, так как производят товары с большей добавленной стоимостью, а сами предъявляют спрос на высококачественное сырье и комплектующие. Все это будет способствовать модернизации ряда российских отраслей. При этом цикл «инвестиции—спрос на сырье и полупродукты—инвестиции в сопряженных отраслях» может быть почти непрерывен, и, запустив и направляя его в правильном русле, можно добиться очень высоких темпов роста и диверсификации экономики.

Но есть и ложка дегтя в этой бочке меда. Сможет ли современная российская экономика удовлетворить этот гигантский спрос? Спрос большой, и если российские компании не смогут его удовлетворить, всегда найдутся те, кто сможет занять их место. Не станет ли «новая индустриализация» российской экономики источником роста для западных банков, машиностроительных, инжиниринговых, сервисных компаний? Это тот вопрос, на который может и должно ответить российское правительство. ■

НАИБОЛЬШИЕ СУММЫ ИНВЕСТИЦИЙ ОСВОИТ НЕФТЕГАЗОВЫЙ СЕКТОР — ДОБЫЧА НА ШЕЛЬФЕ И В НЕОСВОЕННЫХ РАЙОНАХ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА. ОДНАКО ПО КОЛИЧЕСТВУ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ К РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ЛИДИРУЮТ ЭНЕРГЕТИКИ И МЕТАЛЛУРГИ



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

Инвестиционный проект на основе государственно-частного партнерства «Комплексное развитие Южной Якутии»



Инициатор проекта:

Открытое акционерное общество
«Корпорация развития Южной Якутии»

Участники проекта:

- Правительство Республики Саха (Якутия)
- ОАО «ГидроОГК» (ОАО «Южно-Якутский ГЭК»)
- ОАО «Техснабэкспорт» (ОАО «Атомредметзолото»)
- ОАО «Инвестиционная группа «АЛРОСА»
- ЗАО «Якутские угли – Новые технологии» (ООО «Колмар»)
- ОАО «Газпром»

Цели инвестиционного проекта: создание на основе принципов государственно-частного партнерства условий для формирования на Дальнем Востоке России, в Республике Саха (Якутия), нового крупного промышленного района на базе объектов гидроэнергетики и кластера промышленных производств (гарантированных потребителей электроэнергии), преимущественно связанных с глубокой переработкой имеющихся на территории полезных ископаемых (природного газа, апатитов, угля, железных и урановых руд и других) и оказывающих существенное позитивное влияние на изменение динамики основных макроэкономических показателей развития страны, улучшающих параметры ее экономической безопасности, что определяет общегосударственное значение проекта.

Проект предполагает

строительство следующих объектов:

- Канкунская ГЭС. Инвестор – Инвестиционный фонд Российской Федерации, ОАО «ГидроОГК» (ОАО «Южно-Якутский гидроэнергетический комплекс»)

- Эльконский горно-металлургический комбинат (золото, серебро, уран). Инвестор – Инвестиционный фонд Российской Федерации, ОАО «Техснабэкспорт» (ОАО «Атомредметзолото»)
- Таежный ГОК (железородный концентрат). Инвестор – ОАО «ИГ АЛРОСА»
- Тарыннахский ГОК (окатыши). Инвестор – ОАО «ИГ АЛРОСА»
- Инаглинский угольный комплекс (угольный концентрат). Инвестор – ЗАО «Якутские угли – Новые технологии» (ООО «Колмар»)
- Селигдарский горно-химический комплекс (апатитовый концентрат, минеральные удобрения, щебень, доломитовая мука, песок и др.). Инвестор – ОАО «ИГ АЛРОСА»
- Алданский завод синтетических моторных топлив (дизельное топливо зимнее, бензин). Инвестор – ОАО «Газпром»
- Якутский газоперерабатывающий и газохимический комплекс (метан, гелий, полипропилен, бутан, стабильный бензин, полиэтилен высокой и низкой плотности, линейный полиэтилен низкой плотности). Инвестор – ОАО «Газпром»
- Проектирование и строительство инфраструктуры: схемы выдачи мощности ГЭС и объектов внешнего электроснабжения промышленных предприятий (более 1202 км линий электропередач), железных (329,8 км) и автомобильных (149,8 км) дорог. Инвестор – Инвестиционный фонд РФ.

Общая стоимость проекта – 424027,1 млн руб., в том числе:

Проект реализуется в два этапа.

I. Первый этап (2007–2009 г.). Разработка проектной документации для реализации инвестиционного проекта «Комплексное развитие Южной Якутии». Проект одобрен на Правительственной комиссии по инвестиционным проектам, имеющим общегосударственное значение (протокол №7 от 16.11.2007), утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации (№21-р от 17.01.2008).

Стоимость первого этапа: 10 424,9 млн руб., в том числе:

- Инвестиционный фонд Российской Федерации – 7 788,7 млн руб. (74,7%);
- Средства инвесторов – 2 636,2 млн руб. (25,3%).

II. Второй этап (2010–2020 г.). Строительство объектов, входящих в состав инвестиционного проекта «Комплексное развитие Южной Якутии».

Стоимость второго этапа – 413 602,2 млн руб., в том числе:

- Инвестиционный фонд Российской Федерации – 107 862,8 млн руб. (26,1%);
- Средства инвесторов – 305 739,4 млн руб. (73,1%).

Норма внутренней рентабельности инвестиций (IRR) – 16,8%.

Социальный эффект – создание 31,8 тыс. новых рабочих мест.

Приветствие Президента Республики Саха (Якутия) В.А. Штырова

Уважаемые коллеги!

От имени Правительства Республики Саха (Якутия) приветствую участников и гостей V Красноярского экономического форума.

В течение последних лет Россия уверенно демонстрирует высокие темпы экономического роста, в стране появились предпосылки для решения стратегических задач и укрепления национальной безопасности. В этих условиях стоят грандиозные задачи по определению долгосрочных целей развития, решению системных проблем и в целом трансформации экономики страны на путь нового индустриального и инновационного развития.

Красноярский экономический форум, являясь одним из ключевых событий в экономической жизни страны, зарекомендовал себя как эффективная дискуссионная площадка для обсуждения и разрешения наиболее актуальных и значимых вопросов развития регионов России.

Сегодня Республика Саха (Якутия) – один из самых динамично развивающихся субъектов Российской Федерации. Это обусловлено богатейшим потенциалом минерально-сырьевых ресурсов, запасов которых хватит на десятилетия вперед. Мировое значение республика имеет как территория, где возможно провести кратчайшие трансконтинентальные пути сообщения, и как экологический резерват планеты. По основным макроэкономическим параметрам республика прочно занимает ведущие места среди субъектов Дальневосточного федерального округа. Об успехах Якутии в инвестиционной, бюджетной и кредитной сфере свидетельствуют высокие рейтинги, присуждаемые ведущими мировыми агентствами республике.

За последние годы в республике заметно улучшился инвестиционный климат, что характеризуется ростом заинтересованности крупнейших российских компаний ОАО «Транснефть», ОАО «Сургутнефтегаз», «Стальная группа Мечел», ОАО «Техснабэкспорт» и других к реализации инвестиционных проектов на территории нашего региона.

Один из главных геополитических вызовов, которые стоят сегодня на повестке дня, это освоение и развитие огромных территорий Сибири и Дальнего Востока. Данным вопросам в последнее время со стороны Президента и Правительства Российской Федерации уделяется особое внимание. В этом плане стратегия развития Республики Саха (Якутия) предполагает создание условий для ускоренного развития восточных территорий России и закрепления населения на Дальнем Востоке.

Прошедший 2007 год стал годом принятия важнейших комплексных документов развития республики. Одобренная Правительством Российской Федерации Схема комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики РС(Я) до 2020 года предусматривает широкомасштабное освоение природных ресурсов республики, создание производств по глубокой переработке минерального сырья, строительство магистральных нефте- и газопроводов, автомобильных и железных дорог, развитие единой национальной энергетической сети на востоке России.

Общенациональный эффект реализации этого документа заключается в формировании Дальневосточного макрорегиона как единого механизма, как системы общих интересов и экономических связей. При успешном решении поставленных задач Якутия должна стать важнейшим тыловым регионом для развития перерабатывающих производств, машиностроения и развития постиндустриальных инновационных технологий в других центрах Дальнего Востока.

Наиболее проработанным и уже внедряемым проектом, получившим поддержку из средств Инвестиционного фонда РФ, является инвестиционный проект «Комплексное развитие Южной Якутии». Этот регион республики становится узловым центром инфраструктурного развития всего Дальнего Востока. В будущем здесь пройдут магистральные автодороги, железные дороги, нефте- и газопроводы и энергомоет.

По аналогичному пути предполагается развитие Западной и Северо-Восточной Якутии. На западе республики будет сформирован комплекс нефтегазовых, газоперерабатывающих и газохимических производств с общей энергетической инфраструктурой, связанной с добычей алмазов. Этот комплекс тесно привязан к кусту нефтегазовых месторождений Красноярского края и Иркутской области.

В Северо-Восточной Якутии планируется создание комплекса по освоению золоторудного и полиметаллического месторождений с необходимой инфраструктурой.

Одним из значимых инвестиционных проектов, которые дадут экономический эффект в ближайшее время, является строительство магистрального нефтепровода ВСТО. Реализация этого проекта даст жизнь нефтегазовой отрасли Якутии. Прохождение нефтепровода, большая часть которого пройдет по территории республики, позволит вовлечь в хозяйственный оборот громадные запасы углеводородов, а также создаст предпосылки для становления газоперерабатывающей и газохимической промышленности, что в полной мере соответствует задачам по диверсификации экономики республики. Увеличение прироста



Президент Республики Саха (Якутия) В.А. Штыров

запасов нефти и газа позволит обеспечить не только внутренние потребности, но и является перспективным для удовлетворения спроса на энергетических рынках АТР. В заключение я хотел бы выразить уверенность, что стоящие перед страной амбициозные цели будут обеспечены соответствующей глубиной и качеством регионального развития.

Надеюсь, что Форум, являясь ключевым экономическим событием начала 2008 года, станет значимым шагом на пути к решению стратегических задач и сыграет заметную роль в социально-экономическом развитии России. Желаю всем участникам Форума успешной и плодотворной работы!

Пользуясь случаем, приглашаю Вас также принять участие в V международной конференции «Инвестиционный потенциал Республики Саха (Якутия)», которая пройдет в Якутске в июне этого года.

Нам есть, что показать и о чем рассказать. Инвестиционный потенциал нашего региона огромен, республика готова и открыта к взаимовыгодному сотрудничеству. По стратегическим направлениям перспективного развития Республики Саха (Якутия) внесена полная ясность и определены пути совместных действий федеральных, республиканских органов власти и бизнеса.

На правах рекламы

V МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

“Инвестиционный потенциал Республики Саха (Якутия)”

27 – 29 ИЮНЯ 2008 ГОДА

ЯКУТСК

Россия, 677000, Республика Саха (Якутия), г.Якутск, пр.Ленина, дом 28
Тел.: (411-2) 42-37-75, (411-2) 42-03-10, факс: (411-2) 42-10-89
e-mail: rcp@minecon.ru, minecon@minecon.ru

Информация: <http://www.sakhaforum.ru>

Информационные партнеры:

КАПИТАЛ

ЭКСПЕРТ СИБИРЬ

О ЧЕМ ГОВОРЯТ В СИБИРИ

ЗА НЕСКОЛЬКО ЛЕТ СУЩЕСТВОВАНИЯ КРАСНОЯРСКОМУ ЭКОНОМИЧЕСКОМУ ФОРУМУ УДАЛОСЬ ВОПЛОТИТЬ В СЕБЕ НЕ ТОЛЬКО УНИКАЛЬНУЮ АТМОСФЕРУ НЕЗАВИСИМОГО ДИАЛОГА ВЛАСТЕЙ, ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ РОССИЙСКОГО И ЗАРУБЕЖНОГО БИЗНЕСА, МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИСТОВ, ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ, НО И СТАТЬ НАСТОЯЩИМ ДВИГАТЕЛЕМ В РЕАЛИЗАЦИИ ГЛОБАЛЬНЫХ ВСЕРОССИЙСКИХ ПРОЕКТОВ, СПОСОБНЫХ ВНЕСТИ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ВКЛАД В ИННОВАЦИОННОЕ ДОЛГОСРОЧНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ РОССИИ.

МАРИЯ ГЛУШЕНКОВА

История Красноярского экономического форума началась в 2004 году. Перед организаторами форума и администрацией края стояла задача привлечь внимание бизнес-сообщества к возможностям региона, его экономическому потенциалу и инвестиционным перспективам Красноярского края.

Первый Красноярский экономический форум посетил более 700 участников. В рамках форума было проведено семь круглых столов. В форуме приняли участие представители Министерства экономического развития РФ и крупнейших российских компаний, таких, как «Русский алюминий», РАО «ЕЭС России» и НК «Роснефть».

Несмотря на то что форум был новым проектом среди общепризнанных экономических сессий, он смог вызвать большой интерес и со стороны инвесторов и со стороны бизнес-сообщества. По итогам первого форума между администрацией региона и представителями бизнеса были достигнуты соглашения по всем направлениям развития Красноярского края — энергетики, лесопромышленного комплекса, сельского хозяйства, малого и среднего бизнеса.

Спустя год Красноярский экономический форум собрал уже свыше 900 участников, а рассматриваемая проблематика — укрупнение регионов России, экономика объединения Красноярского края, Таймыра и Эвенкии и доктрина новой индустриализации Сибири как сценарий развития — затрагивала задачи общегосударственного масштаба. Проведение II Красноярского форума совпало по времени с началом процесса укрупнения регионов, и дискуссии участников проекта были посвящены разработке эффективного экономического плана развития объединенной структуры региона.

Масштабы задач, рассматриваемых на первых двух форумах, и уровень инвестиционных проектов, которые стали осуществляться благодаря выработанной концепции развития объединенного региона, стали переломным моментом в развитии взаимоотношений между крупным российским бизнесом, администрацией края и федеральной властью. Именно поэтому тематика III Красноярского экономического форума включила в себя вопросы экономического развития Сибири и Дальнего Востока, имеющие общероссийский приоритет. В рамках форума были представлены перспективные инвестиционные проекты бизнеса на территории восточной части страны на \$230 млрд и инструменты государственно-частного партнерства и инвестиционной политики. В рамках форума была организована выставка крупнейших инвестиционных проектов Сибири и Дальнего Востока.

Поэтому в рамках мероприятий III Красноярского экономического форума Корпорация развития Красноярского края, в состав учредителей которой вошли администрация Красноярского края, «Базовый элемент», ГидроОГК и Внешэкономбанк, объявила о подаче заявки на финансирование строительства инфраструктуры для реализации инвестиционного проек-

ТЕМА ФОРУМА — «НОВАЯ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ РОССИИ: ОТ СЫРЬЕВОЙ ЭКОНОМИКИ К ИННОВАЦИОННОМУ РАЗВИТИЮ» — В ПОЛНОЙ МЕРЕ ОТРАЖАЕТ ГЛОБАЛЬНУЮ ТЕНДЕНЦИЮ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПРЕОБРАЗОВАНИЯ ЭКОНОМИКИ, КОТОРОЙ СЛЕДУЕТ СЕГОДНЯ СТРАНА

↑

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



ГУБЕРНАТОР КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ АЛЕКСАНДР ХЛОПОНИН ВСЕГДА ЭФФЕКТИВНО ИСПОЛЬЗОВАЛ ТРИБУНУ МЕСТНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ФОРУМА ДЛЯ ПРЕЗЕНТАЦИЙ ПЕРЕД ИНВЕСТОРАМИ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

та «Комплексное развитие Нижнего Приангарья» из средств Федерального инвестиционного фонда.

В рамках форума Внешэкономбанк и ОАО «Корпорация развития Красноярского края» подписали соглашение о совместной организации финансирования и привлечении инвестиций в строительство целлюлозно-бумажного комбината в Богучанском районе Красноярского края, где необходимый объем инвестиций составил около \$1 млрд. А заявка на средства Федерального инвестиционного фонда РФ в размере 34,2 млрд рублей, куда входило создание схемы выдачи мощности Богучанской ГЭС, реконструкция автодороги Канск—Абан—Богучаны—Кодинск, строительство железной дороги Карбула—Ярки и мостового перехода через Ангару с ре-

конструкцией участка автодороги Богучаны—Ангарский, была утверждена правительством РФ одной из первых.

Успешное начало крупнейших проектов в рамках государственно-частного партнерства, масштабы инвестиционных вливаний, которые стали поступать в активно развивающийся регион, уровень решений, которые не оставались «на бумаге», а в соответствии со всеми договоренностями и сроками начали реализовываться в регионе, смогли привести IV Красноярский экономический форум к статусу всероссийского.

Начало работы IV Красноярского экономического форума, проходившего в 2007 году, официально приветствовал президент РФ Владимир Путин. Тематика IV форума — «Индустриальная основа развития России» — пред-

ПРЯМАЯ РЕЧЬ ЗАЧЕМ ЕЗДИТЬ В КРАСНОЯРСК?

Андрей Бугров, управляющий директор компании «ИНТЕРРОС»:

— Это ярко выраженный региональный форум. Инвесторы едут, чтобы посмотреть условия для будущего бизнеса, на состояние предприятий, покупка которых запланирована, поговорить с партнерами, представителями местной власти. В целом это очень неплохой форум, он справляется со своими задачами.

Виктор Глухих, зампред комиссии Совета Федерации по естественным монополиям, президент международного конгресса промышленников и предпринимателей:

— Красноярский форум создали, надеясь, что Хлопонин сможет стать кому-то конкурентом. Но так и не решили кому. Телегу запрягли, она поехала, а остановить еще не успели. Уверен, что скоро о Красноярском форуме уже никто не вспомнит, ведь там ничего продуктивного нет, только общественная площадка. Но ведь таких площадок и без Красноярска достаточно. Так что нет смысла вкладывать в него большие деньги.

Мирослав Мельник, председатель совета директоров компании «БЕТТА-ГРУПП»:

— Форум проходит аккуратно перед выборами, поэтому он может стать этакой лакмусовой бумажкой, показывающей настроения представителей бизнеса. А вот-вторых, там будут обсуждаться не только общероссийские вопросы, но и возможность инвестиций именно в Красноярский край, что для многих выглядит интерес-но. А вообще, форумов должно быть больше — хороших и разных.

полагала инновационный подход к формированию программы проекта, а участникам мероприятий форума в рамках дискуссий предстояло проанализировать результаты комплексного исследования инвестиционных стратегий и планов крупнейших российских компаний. Результаты исследования были представлены участникам проекта в виде электронного атласа «Новая экономическая география России», а также в форме официального доклада IV Красноярского экономического форума.

В рамках форума были представлены инвестиционные проекты на сумму более \$400 млрд, учитывающие не только территорию Красноярского края, но и всю Россию. В дискуссиях и мероприятиях IV Красноярского экономического форума, которые включали в себя свыше 35 пресс-конференций, 6 круглых столов, 3 пленарных панели, принимало участие свыше 1200 участников. Представителями более 300 российских и зарубежных компаний были проведены презентации десятков комплексных проектов государственно-частного партнерства, инвестиционных планов и стратегий развития предприятий. В рамках форума проводилась инвестиционная комиссия по отбору очередных проектов, претендующих на средства инвестиционного фонда РФ.

Юбилейный V Красноярский экономический форум пройдет 15–16 февраля в преддверии выборов президента. «Аналогов этому форуму не будет, — сказал губернатор Красноярского края Алексей Хлопонин. — Есть постановление правительства, которое утвердило в Российской Федерации всего лишь два таких форума. Один из них в Санкт-Петербурге, другой — в Красноярске. Поэтому мы ждем всех, весь состав правительства».

Тема форума — «Новая индустриализация России: от сырьевой экономики к инновационному развитию» — в полной мере отражает глобальную тенденцию стратегического преобразования экономики, которой следует сегодня Россия. И, безусловно, успехи прошедших форумов, по итогам которых начинались и были реализованы масштабные инвестиционные общероссийские проекты, дают основания полагать, что инновационные решения, интегрируемые сегодня в различные отрасли российской экономики, внесут колоссальный вклад в становление России в разряд наиболее сильных мировых экономик. ■

Сергей Алексашенко, глава московского представительства

MERRILL LYNCH SECURITIES:

— Еще можно спросить: а зачем читать газеты? Форум — это место встречи людей, а бизнес на 95% состоит из общения. У каждого форума своя атмосфера — например, в Петербурге со многими участниками форума не удастся пообщаться, а в Красноярске всегда есть такая возможность, каким бы высокопоставленным по составу участников он ни был.

Виктор Юн, гендиректор инвестиционной компании «ГЕНЕЗИС КАПИТАЛ»:

— Если честно, не очень понимаю, зачем нужно ехать. Если есть какие-то задачи по бизнесу, их можно решить и вне рамок форума. Конечно, в регион нужно привлекать инвестиции, но, насколько мне известно, в Красноярском крае с бюджетом все в порядке.

Евгений Чичваркин, глава компании «ЕВРОСЕТЬ»:

— Региональные экономические форумы, на мой взгляд, необходимы для развития всей территории за Уралом, которая в этом очень нуждается. Туда обязательно нужно ездить, возможно, даже чаще, чем раз в год. У моей поездки будут две цели — проверить наши точки в Красноярске и пообщаться с коллегами.

Фархад Ахмедов, совладелец компании «НОРТГАЗ»:

— Там очень хорошо проводятся съезды «Единой России», так что и бизнес-форумы должны проходить неплохо.

«ЗАДАЧА — СВЕСТИ К МИНИМУМУ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ РАЗРЫВЫ»

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ — МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ ФОРУМА — ОДИН ИЗ НАИБОЛЕЕ ПРОМЫШЛЕННО РАЗВИТЫХ РЕГИОНОВ СТРАНЫ. НО ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ СОЗДАЛА ДЛЯ ЭКОНОМИКИ КРАЯ СВОИ ПРОБЛЕМЫ — ЗАВИСИМОСТЬ ОТ МИРОВОЙ КОНЬЮНКТУРЫ И СИЛЬНОЕ РАССЛОЕНИЕ УРОВНЯ РАЗВИТИЯ РАЙОНОВ. О ТОМ, КАК АДМИНИСТРАЦИЯ КРАЯ ПЫТАЕТСЯ СДЕЛАТЬ РЕГИОНАЛЬНУЮ ЭКОНОМИКУ МЕНЕЕ ЗАВИСИМОЙ ОТ ЦВЕТНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ, В ИНТЕРВЬЮ BG РАССКАЗАЛ ГУБЕРНАТОР АЛЕКСАНДР ХЛОПОНИН.



АЛЕКСАНДР ХЛОПОНИН,
ГУБЕРНАТОР
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

BUSINESS GUIDE: В Красноярском крае разрабатывается Программа социально-экономического развития объединенного края на среднесрочную и долгосрочную перспективу (2007–2017 годы). Каковы ее основные приоритеты и когда же этот документ будет готов?

АЛЕКСАНДР ХЛОПОНИН: Разрабатывать программу мы начали летом прошлого года по нескольким причинам. Был образован новый субъект фе-

дерации: к Красноярскому краю присоединились Эвенкийский и Таймырский автономные округа, и объединенному краю потребовался новый вектор стратегического развития и новая модель управления. Все это необходимо было каким-то образом систематизировать и объединить усилия для достижения новых целей. В разработке программы приняли участие региональные органы государственной власти, заинтересованные министерства и ведомства, потенциальные инвесторы и те компании, которые сегодня проводят в крае активную промышленную политику, а также различные общественные организации.

Красноярский край — это регион с высоким промышленным, инвестиционным, ресурсным потенциалом. В условиях высокой ресурсной обеспеченности актуальным становится вопрос эффективного управления этими ресурсами. Эта необходимость легла в основу формирования новой системы приоритетов. Целями программы является, с одной стороны, именно обеспечение возможности эффективного управления имеющимся потенциалом и устойчивого экономического роста в долгосрочной перспективе, а с другой стороны, эффективное позиционирование Красноярского края в национальной и глобальной экономике.

BG: Какие наиболее актуальные для края проблемы развития региональной экономики и промышленности призвана решить программа?

А. Х.: Одна из основных проблем, на решение которых была направлена разработка данной программы, — монопрофильность экономики края. В структуре экономики Красноярского края преобладает промышленность, а в ней, в свою очередь, доминирует цветная металлургия. Именно данное обстоятельство является причиной высокой зависимости региональной экономики от мировой конъюнктуры. Промышленные объекты сконцентрированы в отдельных районах края, что приводит к разрывам в уровне развития отдельных территорий. Очевидно, что от-

части такая дифференциация имеет под собой объективные причины, например разный уровень обеспеченности территорий края ресурсами. Но наша задача — создать условия, позволяющие свести к минимуму такие территориальные разрывы, обеспечить сбалансированное пространственное развитие.

Третья проблема — низкая обеспеченность транспортной и инженерной инфраструктурой, особенно тех промышленных зон, которые являются перспективными для края, на которые мы делаем ставку в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

И, наконец, проблемой, характерной для всех сибирских и дальневосточных регионов и требующей системного решения в масштабах страны, является снижение демографического потенциала. Освоение новых промышленных районов, реализация крупномасштабных инфраструктурных проектов — все наши планы и замыслы требуют привлечения трудовых ресурсов. Тем не менее в Красноярском крае впервые в 2006 году смертность превысила рождаемость. Наблюдается также отток трудоспособного населения.

BG: Какие сферы и отрасли экономики затрагивает программа? Предусматривает ли она специфику различных территорий края?

А. Х.: В основу программы положен комплексный подход: мы изучили и проанализировали 28 отраслей экономики и социальной сферы — все отрасли реального сектора, транспорт и связь, туризм и социальную сферу — здравоохранение, культуру, образование, спорт, молодежную политику.

Специфика программы еще заключается и в том, что помимо отраслевого подхода программа имеет территориальный срез. Мы попытались соединить две плоскости — отраслевую и территориальную. С одной стороны, мы картировали все отрасли и инвестиционные проекты, чтобы понять, где, в каких муниципальных образованиях какие отрасли доминируют, каких ресурсов недостаточно для полноценного развития того или иного муниципального образования, какие возможности существуют. А с другой стороны, анализировали потенциал каждой отрасли в ретроспективе по сравнению с общими российскими и мировыми тенденциями, в контексте факторов, объективно влияющих на динамику развития. Поэтому могу уверенно сказать, что и отраслевая, и территориальная специфика края были учтены при разработке программы в полном объеме.

BG: Какие промышленные проекты реализуются и планируются к реализации на территории края в соответствии с программой?

А. Х.: Программа является долгосрочной, она рассчитана на десятилетие, поэтому в рамках ее реализации были выделены два этапа: первый — с 2008 по 2012

год, второй — с 2012 по 2017 год. Такому подходу соответствует и принятая система приоритетов.

В рамках первого этапа будут ликвидированы базовые инфраструктурные ограничения, которые сегодня сдерживают реализацию промышленного и инвестиционного потенциала. Будет преодолен дисбаланс на рынке труда. За счет каких проектов предполагается это сделать? В первую очередь это освоение района Нижнего Приангарья. Также развитие ресурсной базы и оптимизация производства на ГМК «Норильский никель», увеличение объемов геологоразведки в новых центрах добычи в Курагинском, Кежемском и Мотыгинском районах. Также это ввод в промышленную эксплуатацию Ванкорского и Юрубчено-Тохомского месторождений, развитие лесного потенциала отдаленных северных территорий и районов Нижнего Приангарья, это завершение реконструкции аэропорта Красноярск и Алыкель, ввод в эксплуатацию новых гидрогенерирующих мощностей, прежде всего Богучанской ГЭС, и развитие Сибирского федерального университета.

Второй этап призван обеспечить диверсификацию экономики Красноярского края за счет создания мощных региональных кластеров в лесной, металлургической, агропромышленной сферах, туристско-рекреационной сфере. Также программа предусматривает развитие новых отраслей, таких, как черная металлургия, нефтегазовый комплекс, нефтегазохимия и мультимодальный транспортный комплекс.

Ко второй очереди проектов можно отнести второй этап освоения Нижнего Приангарья, создание международного хаба на базе красноярского аэропорта, развитие магистральных железнодорожных линий в районах нового промышленного освоения. Это также начало строительства Туроханской ГЭС и каскада Нижнеангарских ГЭС, и, что хочу особо отметить, создание инновационного кластера в Красноярске на базе Сибирского федерального университета.

BG: Для реализации этих проектов в крае необходимы квалифицированные кадры. Как вы планируете решать проблему кадрового голода?

А. Х.: Безусловно, проблема кадрового потенциала есть, и не только в Красноярском крае. Эта проблема актуальна для всех регионов Сибири и Дальнего Востока. Программой развития края потребность в трудовых ресурсах определена примерно в 35–50 тыс. человек. Это системная проблема, и она должна решаться прежде всего на федеральном уровне — усилиями одного субъекта ее не решить, здесь нужны государственные системные подходы. С другой стороны, демографические тенденции — это очень сложный механизм, и невозможно за один-два года изменить динамику, которая складывается годами.

Мы понимаем, что регион не должен оставаться в стороне. Поэтому в рамках программы мы планируем, с од-

ной стороны, формирование центра по содействию реализации крупных инвестиционных проектов, который будет активно участвовать в реализации федеральной миграционной политики и выявлять способы повышения привлекательности Красноярского края как места для жизни и работы, что должно способствовать притоку мигрантов. С другой стороны, мы отчасти собираемся компенсировать потребность в трудовых ресурсах за счет изменения структуры экономики и перераспределения трудовых ресурсов между отраслями. Конечно, мы надеемся и на реализацию федеральных программ, таких, как переселение соотечественников из стран СНГ.

BG: Как при разработке программы учитывались долгосрочные федеральные планы?

А. Х.: Сегодня на федеральном уровне принято большое количество документов, которые регламентируют нашу деятельность, задают направления развития отраслей экономики, в том числе экономики Красноярского края. Это Концепция развития Российской Федерации, Энергетическая стратегия Российской Федерации, Стратегия развития транспортной системы Российской Федерации, стратегии развития крупных корпораций, работающих на территории Красноярского края и т. д.

Создавая программу социально-экономического развития объединенного края, мы попытались, с одной стороны, вписаться в систему уже существующих на федеральном уровне и в инвестиционных стратегиях крупных корпораций приоритетов, а с другой — создать свое программное видение и определить те условия, в которых будет жить и развиваться край в следующие десять лет. Наша задача при этом обеспечить максимальную определенность и предсказуемость для всех субъектов экономической и социальной жизни на территории края.

Хочу обратить ваше внимание на то, что Красноярский край разрабатывает не стратегию, как делает большинство регионов, а программу. Дело в том, что программа — это более детальный документ, в котором не только изложены подходы к достижению стратегических целей, но и прописан весь инструментарий, конкретные пути и меры по их достижению. Как правило, такие детальные документы разрабатываются на три–пять лет, потому что это сложная, трудоемкая работа. Мы же решили разработать программу на следующие десять лет. В ней мы не только обозначили стратегический вектор развития края и задали долгосрочные целевые ориентиры, но и предусмотрели конкретные меры, которые поэтапно будут реализованы до 2017 года. Но мы не только составили план наших действий, но и оценили потребности во всех видах ресурсов, необходимых для реализации программных мероприятий — финансовых, трудовых, нормативных. И это непростая задача. Этот жанр уникален, аналогов такой программе в России нет. ■

ПРОБЛЕМА КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА АКТУАЛЬНА ДЛЯ ВСЕХ РЕГИОНОВ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА. ПОТРЕБНОСТЬ В ТРУДОВЫХ РЕСУРСАХ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ ОПРЕДЕЛЕНА ПРИМЕРНО В 35–50 ТЫС. ЧЕЛОВЕК



«ПЕРВЫЙ НАБЬЕТ МНОГО ШИШЕК — МЫ ХОТИМ БЫТЬ ВТОРЫМИ»

УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР ГК «ТРОЙКА ДИАЛОГ» АНДРЕЙ ШАРОНОВ, БЫВШИЙ ЗАМГЛАВЫ МЭРТА, ПОЖАЛУЙ, ЛУЧШЕ ДРУГИХ ЗНАЕТ, ЧТО ГОСУДАРСТВО ВКЛАДЫВАЕТ В ПОНЯТИЕ ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОГО ПАРТНЕРСТВА (ЧГП): НА НОВОМ МЕСТЕ РАБОТЫ ОН ВЫНУЖДЕН ИМЕТЬ ДЕЛО С МЕХАНИЗМАМИ, КОТОРЫЕ САМ КОНСТРУИРОВАЛ НА «ГОСУДАРСТВЕННОЙ» СТОРОНЕ ЧГП.

ДМИТРИЙ БУТРИН



АНДРЕЙ ШАРОНОВ,
УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР
ГК «ТРОЙКА ДИАЛОГ»

BUSINESS GUIDE: Исторически частно-государственное партнерство возникало там, где у государства не хватало денег для реализации собственных проектов. В России ситуация обратная: государство в рамках ЧГП вкладывается в проекты, на которые нет средств у частного бизнеса. Насколько это различие определяет перспективы развития ЧГП в стране?

АНДРЕЙ ШАРОНОВ: На самом деле, денег не хватает в случае с Россией всем: и госу-

дарству, и бизнесу. В противном случае экономическая теория не работала бы: если ресурсы не ограничены у одной стороны партнерства, то и смысла в нем нет. В ЧГП две неравные части партнерства — одна в большей степени зависит от государства, является менее коммерчески привлекательной или вовсе непривлекательной, вторая же является более коммерчески привлекательной, но не существует без первой. Классический пример ЧГП: я хочу построить завод, у проекта отличная экономика, но без железной дороги проект не имеет смысла. Если же я строю завод вместе с железной дорогой, экономика общего проекта настолько ухудшается, что я даже не буду смотреть в эту сторону. Отдельно о железной дороге я вообще говорить не хочу, потому что она сама по себе мне не нужна. Это частная сторона. Вот другая сторона проекта — государство. Оно должно построить железную дорогу, может ее построить, и это его задача. Но — плотность населения на территории никакая, ресурсы есть, предприятий для их освоения пока нет — не для кого строить.

Вот в этих условиях и возникает ЧГП: предприниматель дает обязательства по строительству своего коммерческого объекта, государство — по строительству инфраструктуры. Меня, как государство, в данном случае не волнует прямая окупаемость объекта — я ее буду считать вместе с налогами, которые заплатит предприятие, а есть еще и перспективы освоения других ресурсов на территории: я смогу продать их в десять раз дороже, чем они стоят сейчас. Классическая модель частно-государственного партнерства строится на взаимной дополняемости и несхожести функций государства и частного инвестора. В России эти принципы работают так же, как и во всем мире.

BG: Эта схема появляется в основном там, где речь идет о развитии новых территориях. Не везде в мире они однозначно удаются: примерно по таким схемам развивали Аляску, примерно по таким схемам пытались развивать и бразильские отдаленные провинции — и с разным результатом. Но под ЧГП подразумевают и другие виды проектов, как в случае с лондонским метро. Почему в России ЧГП воспринимается именно как «территориальная» история?

А. Ш.: Согласен. Действительно, когда мы говорим о ЧГП, в первую очередь речь идет о проектах территориального

развития, хотя, наверное, более распространенным в мире в ЧГП является ситуация, когда актив в партнерстве не создается, а уже создан и передается в концессию и частные компании обеспечивают предоставление услуг, связанных с активом, его развитие. В этой связи в России как минимум надо говорить о жилищно-коммунальном хозяйстве. Строго говоря, это не функция государства — предоставлять услуги ЖКХ, просто идея государственного ЖКХ настолько укоренилось в головах как населения, так и властей, что нам трудно расстаться с этой идеей.

В принципе передача в ЧГП активов, которые не могут быть приватизированы, — это тоже вопрос времени. Активы могут быть переданы в концессию, судьба собственности будет защищена, ее никто не тронет, но частная компания будет заинтересована в том, чтобы эффективно предоставлять услуги на базе этого актива.

BG: Такой тип ЧГП вызван к жизни ограничениями на приватизацию политической природы?

А. Ш.: Да. В концессию попадают активы, которые не могут быть приватизированы или по своей сути, или по традиции.

BG: В России при этом ЧГП начиналось также с концессионных проектов, с проекта платной дороги Москва—Санкт-Петербург, который восприняли как попытку приватизации этой трассы...

А. Ш.: Нет, это неправильно. Эта дорога не будет приватизирована — она будет построена заново как частная, старая дорога должна остаться, а новая должна пройти параллельно. Это в данном случае принцип работы платных автодорог. Если сейчас четыре пятых участка автодороги будет отдано в частную собственность, ситуация для некоторых ухудшится, потому что они будут ездить по той же старой дороге, но будут платить за это деньги. У меня должен быть выбор, ездить по старой узкой дороге либо платить и ездить по новой дороге. Это не приватизация, это создание нового частного актива.

BG: Дорога не характерный пример ЧГП. Есть ли в России пример классического партнерства с существующими активами: то, что невозможно приватизировать, передается в концессию?

А. Ш.: Считается, что водопроводы и теплотрассы нельзя приватизировать, а в концессию отдавать можно. Думаю, что все-таки лед тронулся и уже есть и крупные компании, и мелкие компании, которые берут в концессию такие активы и предоставляют услуги — и по теплоснабжению, и по водоснабжению, по вывозу твердых бытовых отходов.

BG: В теории в таких проектах в России власти должны просто отбиваться от предложений инвестфондов по концессиям, а на практике их почти нет.

А. Ш.: Пока все боятся. Пока success story в этой области очень немногочислен. Инвестфонды не приходят в такие проекты, пока коллективные инвесторы не верят в жизнеспособность конструкции, поэтому все успешные проекты такого рода базируются на инвестициях собственного капитала инвестора. Я не могу сейчас создать инвестфонд, ориентированный на концессию в ЖКХ, объявив подписку и пригласив в него

Blackstone: нет историй успеха, нет удовлетворительного законодательства, регулирующего такие проекты, непонятна ситуация с регулированием тарифов, отсутствует возможность подписать исчерпывающие по смыслу соглашения с регулирующим органом, который бы гарантировал на период окупаемости неизменность тарифа. Следующий шаг — это когда такие же проекты можно будет уже сделать с личными деньгами. В ближайшее время «Тройка Диалог» намерена сформировать private equity фонд для таких проектов. Мы рассчитываем на то, что фонд будет инвестировать в объекты инфраструктуры, и сейчас предполагаем, что инвесторов устроит соотношение риска и доходности.

BG: Это проект 2008 года?

А. Ш.: Да, мы хотим запустить его в этом году.

BG: И соответственно, объект инвестирования это...

А. Ш.: Скорее ЖКХ, а не платные дороги.

BG: И речь идет скорее о концессиях в ЖКХ? Где фонд будет искать достойные объекты?

А. Ш.: Это может быть не концессия, а инвестирование в инфраструктуру. Это параллельный процесс, в русском бизнесе это обычная история: один побежал искать деньги на вагон повидла, другой побежал искать вагон повидла. Мы будем параллельно искать и инвесторов, и объекты инвестирования. Это могут быть проекты энергосбережения, которые могут базироваться не на договоре концессии, а на другой правовой схеме. Условно говоря, компания придет к потребителю — это может быть предприятие, это может быть муниципалитет, представит ему данные энергетического аудита и покажет, как инвестициями в энергетические мощности и инфраструктуру можно изменить экономику этой энергосистемы. Далее — инвестиционный проект: где-то можно просто заменить котел на теплостанцию, где-то установить котел-утилизатор и вырабатывать в этой котельной еще и электроэнергию помимо тепла, где-то можно просто провести утепление домов для сокращения потерь тепла. Далее будем просто объяснять муниципалитету: вот так будет выглядеть твоя новая экономика теплоснабжения — топлива будет расходоваться в два раза меньше. Часть тарифа мы можем взять себе для того, чтобы окупить инвестиции и получить прибыль.

BG: Возникнет вопрос о том, под какие гарантии это делается...

А. Ш.: Теоретически мы могли бы рассматривать такие проекты, вообще не анализируя состояние муниципального бюджета: уплачиваемые тарифы ЖКХ — это деньги потребителей, а не госсредства. Строго говоря, если нет перекрестного субсидирования, то все платят потребители, здесь бюджет ни при чем. Но есть одно «но»: конечно же, инвесторы захотят гарантий бюджета в своем проекте. И здесь многие муниципалитеты в силу состояния своих финансов могут себе позволить гарантировать инвесторам выручку. Автономных проектов, где нам не нужны госгарантии, мало.

BG: Насколько сейчас адекватны потребностям инвестора юридические рамки ЧГП? Парадоксально, но регионы утверждают, что в этой сфере готово все вплоть до послед-

ней запятой в последнем законе, но все участвующие в проектах ЧГП компании ссылаются на то, что законодательство необходимо дорабатывать.

А. Ш.: Я не брался бы сейчас инспектировать федеральное законодательство. Скажу только, что доработка законов действительно идет. Так, МЭРТ подготовил очередные поправки в закон о концессионных соглашениях, которые снимают ряд вопросов, с которыми столкнулись организаторы конкурса по западному скоростному диаметру в Санкт-Петербурге. Поправки решают проблемы участия субъекта федерации и федерального центра в едином концессионном соглашении. Насколько эти поправки удовлетворяют профессиональное сообщество, не готов сказать, но знаю, что крупные потенциальные концессионеры, которые записались на участие в конкурсах, участвуют в экспертизе нормативной базы по ЧГП и показывают, где и что надо совершенствовать в законодательстве.

BG: В чем проблемы в создании законодательства по ЧГП? Известно, что в России к его созданию привлекались юридические компании мировой величины, законы писались лучшими специалистами. Тем не менее подводные камни обнаруживаются раз в неделю и в целом имидж ЧГП в России не складывается. Даже в бизнес-сообществе многие при слове ЧГП сразу говорят: ну, это либо новый БАМ строить, или включаться в проект многолетнего казнокрадства...

А. Ш.: Есть скепсис, и здоровый, и нездоровый, по отношению к этой теме. Если говорить о том, почему мы не можем написать хороший закон... Понятно, что у нас сложилась своя система законодательства — просто имплантация туда английского закона, французского, немецкого или американского невозможна. У нас есть и свои тараканы, и свои скелеты в шкафу, когда мы начинаем что-то прописывать в законодательную конструкцию, мы сталкиваемся с традициями российского права, которые не дают нам возможности полноценно интегрировать в законодательство существующие модели ЧГП. Мы должны примирить частно-государственное партнерство с нашим гражданским, с бюджетным и с налоговым законодательствами. И сразу получится новая юридическая конструкция, которая сама по себе вводит в смущение компании, которые готовы ставить на кон миллиарды вообще. Корпоративные юристы компаний-инвесторов немедленно говорят: «Ой, ребята, какой странное законодательство, мы нигде такого в Европе не видели — нужно быть осторожными, пока еще ни одного проекта по этому законодательству никто не построил».

И возникает эффект «бутылочного горлышка»: все толпятся на входе, войти никто не хочет — нет ни истории успеха, ни практики, ни даже судебных прецедентов. Никто не хочет быть первым — это слишком дорогое удовольствие. Это и наша позиция: «Тройке» очень бы хотелось поучаствовать в крупном проекте ЧГП, у нас есть возможность найти партнеров, которые заявляют о желании прийти в Россию, сотрудничать с хорошим российским банком. Но мы этого не хотим — первый набьет очень много шишек. Мы хотим быть вторыми. ■

ПЕРЕДАЧА В ЧГП АКТИВОВ, КОТОРЫЕ НЕ МОГУТ БЫТЬ ПРИВАТИЗИРОВАНЫ, — ЭТО ВОПРОС ВРЕМЕНИ. АКТИВЫ МОГУТ БЫТЬ ПЕРЕДАНЫ В КОНЦЕССИЮ, СОБСТВЕННОСТЬ БУДЕТ ЗАЩИЩЕНА, НО ЧАСТНАЯ КОМПАНИЯ БУДЕТ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В ТОМ, ЧТОБЫ ЭТОТ АКТИВ ИСПОЛЬЗОВАТЬ



ИНВЕСТОРЫ

ПЕТРОПАВЛОВСК-ПАРТНЕРСКИЙ ГОРНОРУДНАЯ КОМПАНИЯ ARICOM PLC. ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР В ДВУХ СОСЕДНИХ РЕГИОНАХ — ЕВРЕЙСКОЙ И АМУРСКОЙ ОБЛАСТЯХ. ДЛЯ УСПЕШНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ЕЙ НЕОБХОДИМО ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ ВЫВОЗ ПРОДУКЦИИ ЕЕ ПРЕДПРИЯТИЙ. О ХОДЕ ПРОЕКТА В ИНТЕРВЬЮ КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ ДМИТРИЮ СМЕРНОВУ РАССКАЗАЛ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ARICOM PLC. ПАВЕЛ МАСЛОВСКИЙ.



ПАВЕЛ МАСЛОВСКИЙ,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА
ДИРЕКТОРОВ ARICOM PLC.

BUSINESS GUIDE: Кто стал оператором проекта в Приамурье?

ПАВЕЛ МАСЛОВСКИЙ: В России сформировалась группа наших аффилированных компаний. В мае мы планируем представить ее рынку под единым брэндом «Петропавловск». В рамках новой структуры золотодобычей будет заниматься Peter Hambro Mining, а железорудными и металлургическими проектами — Aricom Plc. Финансовый сектор группы будет представлен Экспобанком, Азиатско-Тихоокеанским банком, Кольмабанком и еще рядом наших дальневосточных банков.

Наш золоторудный бизнес не является потенциальным субъектом для государственно-частного партнерства — там не требуется столь значительных инвестиций в инфраструктурное строительство. Чего не скажешь о компании Aricom, у которой почти все проекты по созданию горно-перерабатывающих, горнодобывающих и металлургических предприятий требуют крупных инфраструктурных инвестиций. Особенно это касается проекта по созданию промышленного кластера на базе нескольких месторождений.

ВГ: В чем суть этого проекта?

П. М.: Создание металлургического кластера в Приамурье предусматривает освоение четырех месторождений — Кимканского и Сутарского железорудных в Еврейской автономной области (ЕАО), Гаринского железорудного и Куранахского титаномагнетитового в Амурской области, а также создание на их базе двух горно-обогатительных комбинатов (ГОК) и одного металлургического предприятия. Последнее будет выпускать как чугун, так и уникальный для России продукт нагеттс, или окатыш, — по сути, чистое железо.

Для реализации этого проекта необходимо построить железнодорожную ветку Шимановская—Гарь, которая свяжет месторождения и металлургические заводы с Транссибом. Длина ветки составит 148 км, а планируемые затраты на строительство — 18,1 млрд рублей, включая 2,85 млрд рублей на строительство временной притрассовой технологической автодороги Шимановская—Чагоян—Гарь. Мы уже получили одобрение экспертного совета по ГЧП Минтранса РФ на выделение из инвестиционного фонда 989,9 млн рублей на разработку проектно-сметной документации дороги. Надеемся, что в 2009 году начнется строительство, а в 2012 году дорога будет сдана в эксплуатацию. Построенная железная дорога будет являться государственной собственностью Российской Федерации. Это единственная инфраструктурная часть проекта, на реализацию которой привлекаются государственные средства.

СРАСТЕТСЯ У НАС ПО ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОМУ ПАРТНЕРСТВУ, НЕ СРАСТЕТСЯ — ЭТО ЗАВИСИТ ОТ ГОСУДАРСТВА В БОЛЬШЕЙ СТЕПЕНИ. ЕСЛИ ПАРТНЕРСТВО СОСТОИТСЯ, ТО ОФИЦИАЛЬНО ОНО БУДЕТ ОФОРМЛЕНО НЕ РАНЕЕ ИЮНЯ

ВГ: То есть проект предусматривает большое количество инфраструктурных объектов, не только дорогу?

П. М.: Годовая добыча на первом этапе освоения Гаринского месторождения обещает составить также 10 млн тонн руды. Из нее будет производиться около 5 млн тонн концентрата и около 2 млн тонн чугуна. На первом этапе проекта основным потребителем нашей продукции будут китайские компании. Поэтому наряду со строительством новой ветки Шимановская—Гарь будет построен двухкилометровый железнодорожный пограничный переход через Амур в Еврейской автономной области и реконструирована существующая железнодорожная ветка Биробиджан—Ленинск, подходящая к проектируемому мосту. Строительство моста оценивается в 4,2 млрд рублей, и компания планирует вести его на собственные средства. После завершения строительных работ мост перейдет в государственную собственность.

Со временем сталелитейщикам Японии, Кореи, а также удаленным от границ провинциям Китая концентрат и чугун будут поступать по морю. Для этого в порту Советская Гавань наша компания планирует построить перегрузочный терминал. В порт грузы будут поставляться по железной дороге, но для этого необходимо реконструировать участок «Кузнецовский перевал» на БАМе, расширив возможности для поставок грузов в порты Ванино и Советская Гавань.

ВГ: Эффект проекта для экономики регионов вы уже просчитывали?

П. М.: По нашим расчетам, работающий металлургический кластер принесет более 46 млрд рублей в бюджеты Амурской области и ЕАО. За десять лет на 23,7 млрд рублей должны увеличиться объемы поступлений в федеральный бюджет. А развитие инфраструктуры откроет для металлургической продукции доступ к рынкам сбыта. Не случайно этот проект уже вошел в программу социально-экономического развития Дальнего Востока и Забайкалья.

ВГ: А кто будет заниматься инфраструктурной частью проекта?

П. М.: Реализовывать все инфраструктурные проекты в рамках создания металлургического кластера на Дальнем Востоке будет дочернее предприятие компании Aricom ООО «Рубикон». Если мы говорим о государственно-частном партнерстве, то бюджетные средства по условиям инвестиционного соглашения и в соответствии с паспортом проекта предоставляются главному распорядителю бюджетных средств и ответственному исполни-

телю Росжелдору. Взаимодействие с РЖД осуществляется, когда ответственный исполнитель (Росжелдор) принимает объект капитального строительства от заказчика-застройщика и передает Росимуществу. В дальнейшем в целях эксплуатации дороги собственник (государство) распоряжается этим объектом путем передачи в уставный капитал ОАО РЖД.

ВГ: Договоренность с государством о партнерстве уже достигнута?

П. М.: Пока процесс переговоров не доведен до конца. Но мы запускаем первую очередь Куранахского месторождения, опережая идею партнерства. Отчасти поэтому в основной проект введена уже вторая очередь по производству ванадия из руд этого месторождения. Аналогичным образом мы запускаем Гаринский рудник и приступаем к обустройству Кимкано-Сутарского комплекса. Срастется у нас по государственно-частному партнерству, не срастется — это зависит от государства в большей степени. Если партнерство состоится, то официально оно будет оформлено не ранее июня. Следующие запускаемые объекты по плану — это Кимкано-Сутарское месторождение, ГОК и металлургический комплекс. Строительство инфраструктуры мы начинаем в этом году, а пуск планируем в 2011-м. Срок по железной дороге и мосту — 2014 год.

ВГ: Если партнерство не состоится, то какова судьба проекта?

П. М.: В крайнем случае мы готовы реализовать проект и самостоятельно. Aricom сборы средств на биржах принесли порядка \$600 млн. А с этого года у компании появится свой кэш-фло с запуском Олекминского рудника и ГОКа. Остальные средства на данный момент мы видим как заемные в банках. Конечно, проект при этом придется корректировать, урезать, но основные параметры мы сохраним. Например, вместо строительства железнодорожной ветки Шимановская—Гарь нам придется рассматривать другое возможное техническое решение — строительство уникального 90-километрового конвейера. Однако это уже принципиально будет отличаться по значимости для региона: строительство моста и строительство ж/д ветки дает толчок для освоения других месторождений, а конвейер будет только лишь нашим объектом, которым больше никто воспользоваться не сможет.

Аналогично и с реконструкцией железной дороги до моста: на первом этапе мы сможем возить грузы и через существующие переходы. Но это опять-таки не выгодно

региону, потому что там помимо нашей продукции грузов имеется в три раза больше. То есть полностью готовых концепций на случай отказа властей от партнерства у нас нет, но мы сможем их в короткие сроки разработать.

ВГ: А что может послужить причиной для нежелания государства принять участие в проекте?

П. М.: Претендентов на аналогичные проекты софинансирования ожидается много. Комиссии придется выбирать более эффективные проекты, более важные, более универсальные. Нам может казаться, что мост этот позарез области нужен, но на самом деле, может быть, важнее построить мост до Сахалина или еще что-то подобное в каком-то другом регионе. Мы ведь в прошлом году рассматривали два варианта строительства пограничного перехода в Китай — в Амурской области и ЕАО. По нашим подсчетам, эффективнее и дешевле оказался проект в ЕАО, а вот губернатор Амурской области убежден в обратном и до сих пор настойчиво аргументирует необходимость пересмотра нашего решения.

А еще не стоит забывать о конкуренции внутри региона. К примеру, ГидроОГК тоже планирует участвовать в государственно-частном партнерстве при строительстве в Амурской области Нижнебурейской и Нижнезейской ГЭС. Без партнерства электричество с этих электростанций будет таким дорогим, что лучше их не строить. Думаю, что не случайно они обратились сейчас к нам с предложением о сотрудничестве. Пока переговоры на ранней стадии, потому что ГидроОГК важны наши параметры, чтобы точно понимать, по какой цене они могут продавать нам электроэнергию. От этого и будет зависеть, объединять наши заявки или нет.

ВГ: Как вы в целом можете охарактеризовать горнорудную отрасль РФ?

П. М.: Налицо положительная динамика развития. При этом надо учитывать, что горнодобывающая отрасль — это своеобразный локомотив для большого числа смежных отраслей. Ведь горная отрасль не может работать без самосвалов, тракторов, экскаваторов и т. д. У нас, например, значительная часть горной техники — российского производства. Для строительства мы используем огромное количество стали, соответственно, стимулируем сталелитейные предприятия. В этой связи наиболее важной составляющей дальнейшего развития отрасли можно считать готовность государства к партнерству. Это важнейший фактор развития регионов, дающий возможности для реализации крупных проектов. ■



ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР

Компания Aricom Plc. создана в 2003 году путем выделения из группы компаний Peter Hambro Mining структуры, добывающей и перерабатывающей железорудное сырье, ильменитовый концентрат, пигментный диоксид титана. Крупнейшие акционеры — Павел Масловский и Питер Хамбро. Стоимость чистых активов — \$1,1 млрд.

У Aricom четыре месторождения на разных стадиях разработки — титаномагнетитовых руд (Куранах и Большой Сейим), Гаринское железорудное в Амурской области, Кимкано-Сутарское железорудное в Еврейской АО. Совокупные запасы и ресурсы Aricom оцениваются в 4,4 млрд т руды и содержат 1,6 млрд т железа в эквиваленте.

Предварительное ТЭО Кимкано-Сутарского месторождения было закончено в марте прошлого года, и согласно этому документу, там есть все возможности для добычи и переработки железорудного сырья категории С1 со средним содержанием металла 33–35,7%, а также для производства железа прямого восстановления и чугуна. Стоимость запасов, по независимой оценке компании Wardell Armstrong International, составляет \$1,7 млрд, а внутренняя ставка доходности — 35%. Строительство объектов инфраструктуры на Кимкано-Сутарском месторождении в соответствии с лицензией должно на-

чаться не позднее июня текущего года. К 2012 году ГМК должен выйти на проектную мощность — 10 млн т руды и 1,98 млн т чугуна в год.

Прогнозные запасы Шимановско-Гаринской структурно-металлогенической зоны — 2560 млн т. Будущий Гаринский ГМК будет включать в себя рудник в поселке Гарь проектной мощностью 10–12 млн т руды в год, горно-обогатительный комбинат в поселке Чагоян проектной мощностью 3,2 млн т железорудного концентрата и металлургический завод в городе Свободный проектной мощностью 2,2 млн т чугуна. Как и Кимкано-Сутарский ГОК, Гаринский будет использовать технологию прямого восстановления железа с использованием твердого углерода. Инвестиции в Гаринский ГМК должны составить 23 млн руб.

По оценкам авторов проекта, он принесет в бюджеты разных уровней больше 46 млрд руб. Еврейская АО перестанет быть дотационным регионом. За десять лет на 23,7 млрд увеличатся объемы поступлений в федеральный бюджет, а валовый региональный продукт Приамурья к 2018 году должен вырасти в четыре раза. На предприятиях ГМК будут работать 6 тыс. человек, что существенно улучшит ситуацию с безработицей в регионе, на сегодняшний день просто катастрофическую. К 2014 году большинство объектов горно-металлургического кластера в Приамурье заработает на полную мощность.



МАГИСТРАЛИ ЭКОНОМИКИ

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, ТОЧНЕЕ, ЕЕ ОТСУТСТВИЕ — ГЛАВНОЕ ПРЕПЯТСТВИЕ К СОЗДАНИЮ НОВЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ В РЕГИОНАХ СТРАНЫ. НЕСКОЛЬКО РЕГИОНОВ РФ ПРИСТУПИЛИ К РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ПО СОЗДАНИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, В КОТОРЫХ УЧАСТИЕ ОАО РЖД БУДЕТ НЕОБЯЗАТЕЛЬНЫМ. НОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВЕТКИ ГОТОВЫ ФИНАНСИРОВАТЬ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ И ЧАСТНЫЕ КОМПАНИИ. И ВСЕ ОНИ ПРЕТЕНДУЮТ НА ГОСУДАРСТВЕННУЮ ПОДДЕРЖКУ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ИНВЕСТИЦИОННОГО ФОНДА.

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

РЕЛЬСЫ ДЛЯ УЛУСОВ Проект развития железнодорожного сообщения в Якутии предусматривает строительство лишь одной линии: Беркамит—Томмот—Якутск. Она станет продолжением существующего маршрута Бамовская—Тында—Беркамит. Маршрут пройдет от станции Нерюнгри-Грузовая до станции Нижний Вестях на правом берегу реки Лены (общая эксплуатационная длина — 802,6 км). Впоследствии, после строительства моста через Лену, магистраль будет продолжена до Якутска.

Вице-президент ОАО «АК „Железные дороги Якутии“» (ЖДЯ; с 2007 года входит в состав ОАО РЖД) Василий Загородский рассказал, что к настоящему времени завершено строительство первого участка железной дороги Беркамит—Томмот протяженностью 359,6 км. В 2008 году должен быть сдан участок от Томмота до станции Кердем длиной 374 км. Инвестиционная программа ОАО «АК „Железные дороги Якутии“» на период 2008–2012 годов и до 2017 года предусматривает увеличение объемов перевозок в 2008–2012 годах в 3,4 раза по сравнению с 2007 годом и в 16 раз — до 2017 года (грузооборота — в 4,5 и 14 раз соответственно). В прошлом году объемы перевозок составили 2,28 млн тонн, грузооборот — 355,2 млн тонно-километров.

«Основными объектами инвестиций являются инфраструктура и локомотивный парк. Капитальные вложения на период 2008–2012 годов оцениваются в 18,8 млрд рублей, в том числе в инфраструктуру — 16,8 млрд рублей, в локомотивный парк — 1,3 млрд рублей», — говорит Василий Загородский.

По его словам, инфраструктура ЖДЯ в перспективе должна гарантировать на территории Якутии транспортное обеспечение проектов в нефтегазовом комплексе, газохимии, угольной промышленности, черной металлургии, электроэнергетике и горнодобывающей промышленности с общим объемом предполагаемых капитальных вложений свыше 300 млрд рублей.

Эти проекты описаны в программе развития Южной Якутии (см. материал на стр. 37). В ее рамках должны быть введены в эксплуатацию Эльконский горно-химический комбинат, Таежнинский горно-обогатительный комбинат, Инаглинский угольный комплекс, Канкунская ГЭС, Селигдарский горно-химический комбинат, Якутский газохимический комплекс и Алданский завод синтетических масел. Реализация каждого из данных инвестиционных проектов сопряжена с перевозками большого объема грузов для строительных нужд, материалов для производства и произведенной продукции. «Экономический подъем в регионе, в свою очередь, вызовет увеличение объемов перевозок потребительских грузов и пассажиров», — отметил представитель ЖДЯ.

ГОСУДАРСТВЕННО-МОЛИБДЕНОВОЕ ПАРТНЕРСТВО ОАО «ГМК „Норильский никель“» стало пионером в реализации крупного проекта строительства железнодорожной инфраструктуры на основе госу-

дарственно-частного партнерства. В Читинской области строится железнодорожная линия Нарын—Лугокан, которая соединит перспективные месторождения цветных металлов с общероссийской сетью железных дорог.

По словам представителя «Норильского никеля» Виктора Бородин, протяженность ветки составит 375 км. Она пройдет в непосредственной близости от разведанных в Читинской области Быстринского, Лугоканского, Култунинского, Солонеченского и Бугдаинского месторождений полиметаллических руд, на геологоразведку и добычу которых компания имеет лицензии. Окончание работ запланировано на 2011 год. Предполагается, что эксплуатацию новой трассы будет вести ОАО РЖД.

Виктор Бородин прогнозирует, что объем перевозок по новой линии к 2020 году может составить 13,5 млн тонн в год. Стоимость разработки месторождений и строительства транспортной инфраструктуры оценивается в 167,8 млрд рублей. Часть средств (48,3 млрд рублей) выделяется из инвестиционного фонда. Такая схема финансирования предусмотрена соглашением, подписанным между Росжелдором и «Норильским никелем». При этом «Норильский никель» вложит в освоение месторождений 119,5 млрд рублей, из которых 21,7 млрд рублей будут направлены на строительство дороги.

Как сообщил ВГ начальник отдела внешних инвестиций департамента инвестиционной деятельности ОАО РЖД Павел Курчанов, непосредственного участия компании в строительстве ветки Нарын—Лугокан пока не планируется. «На данный момент в инвестиционную программу нашей компании проект линии Нарын—Лугокан не включен. Однако после того как проект будет реализован „Норильским никелем“, РЖД проведет модернизацию инфраструктуры участка Харанор—Приаргунск Забайкальской дороги, к которому будет примыкать новая ветка. А также обустройство станции Нарын. Хотя реконструкцию Нарына, как станции примыкания, следовало бы вести за счет „Норникеля“,» — говорит господин Курчанов.

Генеральный секретарь координационного совета по транссибирским перевозкам Геннадий Бессонов отметил в беседе с ВГ, что реализация проекта строительства линии Нарын—Лугокан позволит создать на востоке России крупнейший медно-молибденовый комплекс.

ДОРОГА К СЕВЕРНЫМ ПОРТАМ Проект магистралей «Белкомур» — часть федерального транспортного проекта «Восток-Запад». Идея появилась еще в 1996 году и принадлежит руководству трех регионов — Республики Коми, Архангельской и Пермской областей. Добавим, что в конце 2007 года было принято решение о вхождении в проект Кировской области. Суть проекта «Белкомур» — строительство новой железнодорожной ветки, идущей напрямую от Соликамско-Березниковского промышленного узла к Мурманскому и Архангельскому портам.

Цель проекта — сократить путь от Сибири и Урала к портам Архангельска, Мурманска и Финляндии. Протяженность дороги должна составить 1252 км. При этом собственно новой дороги надо построить 795 км, на остальных участках можно использовать реконструированные ветки местного значения. Оператором проекта является межрегиональная инвестиционная компания «Северо-Запад—Прикамье», учредителями которой стали администрации заинтересованных регионов и ряд промышленных предприятий. Об интересе к проекту заявили ЗАО «Коми алюминий» (входит в группу СУАЛ), ОАО «Сильвинит», ОАО «Уралкалий», ОАО «Соликамскбумпром», ОАО «Северсталь», ОАО «Березниковский содовый завод», ОАО «Ярегарауда».

Судьба проекта оказалась непростой. ОАО РЖД ранее признавало нецелесообразным свое участие в «Белкомуре» при существующей грузовой базе регионов. Однако позиция компании изменилась после состоявшегося в Москве очередного совещания с участием руководства компании и представителей регионов, стоявших у истоков проекта. РЖД согласилось оказать консультативно-организационную помощь строительству линии. Замести-

тель начальника департамента экономического прогнозирования и стратегического развития ОАО РЖД Сергей Постников отметил, что «Белкомур» является частью комплексного проекта развития тех регионов, через которые пройдет новая магистраль. Поэтому проект имеет федеральное значение, следовательно, и инвестировать в него в первую очередь должны федеральный бюджет, регионы, а также заинтересованные частные инвесторы.

«Транспортный коридор Финляндия—Урал будет проведен словно по линейке. Пробег груза с Урала до северо-запада России сократится на 800 км, что снизит его стоимость на 40%. Общий объем будущего грузопотока „Белкомура“ оценивается в 24 млн тонн ежегодно, основными грузами станут энергетические угли, бокситовая руда, коксующиеся угли, глинозем и хлористый калий. На Белое море с Прикамья по железной дороге пойдет в первую очередь хлористый калий — около 11 млн тонн экспортного сырья ежегодно», — говорил на Петербургском экономическом форуме в прошлом году губернатор Пермского края Олег Чиркунов.

Тем не менее осенью 2007 года проект вошел в состав одобренной правительством Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года. Она предусматривает инвестиции в строительство дороги из средств государственного инвестфонда (до 75 млрд рублей). Планируется, что строительство магистралей «Белкомур» возобновится во второй половине 2008 года, а завершится в 2012 году.

Добавим, что буквально в конце прошлого года план новой магистрали претерпел небольшие, но значимые изменения. В связи с серией провалов грунта над старыми шахтами в Соликамске, происшедших в опасной близости от железной дороги, «Белкомур» решено провести в обход опасного участка.

По словам генерального директора МИК «Северо-Запад—Прикамье» Юрия Демочкина, раньше предполагалось, что «Белкомур» будет примыкать к действующей железнодорожной магистрали в районе Соликамска. Но после совещаний с представителями РЖД, Росжелдора, администрацией края и грузоотправителями принято предварительное решение о продлении магистрали за Каму, чтобы она примкнула к действующей магистрали в районе Яйвы. Тем самым будет создана дополнительная ветка, обеспечивающая отправку груза из Березниковско-Соликамского промышленного узла и снижающая негативные последствия возможных новых провалов.

Генеральный директор Экспертного центра современных коммуникаций Леонид Козлов считает, что «постройка линии значительно снизит затраты на железнодорожные перевозки и простимулирует экономическое развитие ныне отрезанных от прямого выхода на внешний рынок регионов — Архангельской области, Республики Коми, Пермского края и прилегающих к ним районов. В перспективе новая дорога обеспечит кратчайший путь в Северную Европу и регионы Сибири, Казахстана и Средней Азии, создавая хорошие условия для транзита грузов через Россию».



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

По словам Дмитрия Козака, крупномасштабные проекты регионального характера могут стать главным инструментом в области развития лесопромышленного комплекса России. В числе таких проектов министр назвал проект «Белкомур», предусматривающий развитие транспортной инфраструктуры Архангельской области, Коми и Пермского края. В рамках проекта предполагается строительство нескольких крупных лесопромышленных комплексов.

ОТ УРАЛА ДО УРАЛА Проект магистрали «Урал промышленный—Урал Полярный» также включен в Стратегию развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года. В конце января подписано соглашение между Федеральным агентством железнодорожного транспорта и ОАО «Корпорация „Урал промышленный—Урал Полярный“» (оператор проекта) о разработке проектной документации для строительства магистрали протяженностью 1,25 тыс. км.

В настоящее время промышленность Уральского региона обеспечивается импортными поставками марганцевой руды (на 100%), хромитов (на 72%) и в значительной степени — угля, железной руды, медного концентрата. В то же время месторождения Полярного Урала должны обеспечить в течение примерно 100 лет промышленность основных региональных промышленных центров сырьем. Расположены гораздо ближе, чем нынешние поставщики. Генеральный директор ОАО «Корпорация „Урал промышленный—Урал Полярный“» Олег Демченко заявил о необходимости создания железнодорожной инфраструктуры, которая делает доступными гигантские ресурсы Полярного Урала.

Планируется строительство железнодорожной магистрали вдоль восточного склона Уральских гор, а также широтных линий Лабитнанги—Надым—Новый Уренгой—Коротчаево—Игарка, Норильск—Дудинка, Обская—Бованенково с выходом к Северному Ледовитому океану. За счет средств инвестиционного фонда предусмотрена разработка проектной документации. Сначала должен быть построен участок железной дороги Полночное—Обское—Салехард, затем участок Салехард—Надым. Строительство должно финансироваться на условиях государственно-частного партнерства.



Как сообщил после подписания соглашения глава Росжелдора Игорь Ромашов, общий объем средств на разработку проектной документации для новых линий оценивается в 6,5 млрд рублей, из них 4 млрд составят средства инвестфонда, 2,5 млрд вложит корпорация.

«Общая стоимость проекта „Урал промышленный—Урал Полярный“ составляет более 500 млрд рублей, из них примерно половина средств уйдет на строительство объектов транспортной инфраструктуры, в том числе железнодорожной. Железная дорога начнет строиться

«МЫ УЖЕ НЕ В СОСТОЯНИИ УДОВЛЕТВОРИТЬ ВСЕХ ЖЕЛАЮЩИХ ПОЛУЧИТЬ ГОСПОДДЕРЖКУ ЗА СЧЕТ ФОНДА»

Значительная часть крупных инфраструктурных проектов, без реализации которых невозможно полноценная индустриализация сибирских и дальневосточных регионов, может быть реализована только с привлечением денег инвестиционного фонда, то есть на государственные средства. О том, как будут тратиться деньги инвестфонда, BG рассказал заместитель министра регионального развития Российской Федерации МАКСИМ БЫСТРОВ.



BUSINESS GUIDE: Вы занимаетесь работой фонда с момента его основания в ноябре 2005 года. Как вы оцениваете его работу?

МАКСИМ БЫСТРОВ: Безусловно, положительно. За время работы было одобрено 20 проектов, суммарный объем инвестиций при их реализации превысит 1 трлн рублей. Из

этих денег 342,6 млрд рублей, то есть порядка 30%, будут выделены из средств инвестиционного фонда. Это означает, что каждый инвестированный государством Россия рубль привлечет три рубля частных инвестиций. Это очень хороший результат.

Ряд проектов, по которым из средств фонда сейчас финансируется разработка сметной документации, в дальнейшем будут претендовать на государственную поддержку их реализации. По другим проектам ведется работа по согласованию и подписанию инвестиционных соглашений.

Но самая большая наша проблема — это рост количества предлагаемых на рассмотрение проектов. Сейчас мы уже

не в состоянии удовлетворить всех желающих получить господдержку за счет фонда. Конечно, инициативность региональных руководителей и бизнеса не может не радовать, но от этого не перестает оставаться проблемой.

BG: Что стало препятствием для удовлетворения всех заявок, которые поступили в инвестфонд, и каков сейчас суммарный остаток свободных средств в фонде?

М. Б.: Планирование бюджета у нас трехлетнее, а финансирование проектов рассчитано на пять лет, и это порождает определенную проблему в согласовании планов бюджета и фонда. Но мы подсчитали, что свободные средства инвестиционного фонда в итоге составляют примерно 175 млрд рублей. Это остаток с учетом проектов, на которые выделены средства на подготовку проектно-сметной документации, и без учета поступлений в инвестфонд. Если учесть, что последние проекты потребовали сотен миллиардов рублей, то оставшихся средств хватит либо на один-два крупномасштабных, либо на несколько небольших проектов.

Мы считаем, что теперь надо принимать не все проекты, которые удовлетворяют критериям инвестфонда по формальным признакам, а только лучшие, самые необходимые для страны. Правительственная комиссия будет их рассматривать два раза в год — в середине и в конце года. Из поступивших проектов будет составлен рейтинг и выбраны лучшие.

BG: В стране произошло деление регионов на два вида — одни развиваются вне зависимости от наличия полезных ископаемых, а другие являются депрессивными территориями. Правительство же признает их ре-

ципиентами и увеличивает финансирование за счет средств федерального бюджета. Существуют ли способы заставить власти таких регионов проявлять больше активности в части привлечения инвестиций?

М. Б.: Мы предлагаем определить в инвестфонде размер квоты для каждого региона, а также дополнительные критерии предоставления средств. Такими критериями, в частности, могут стать сбалансированность бюджета субъекта, бюджетная эффективность, соотношение частных и государственных средств в разработанном регионе проекте. Разумеется, все эти критерии должны быть актуальны при условии софинансирования регионального проекта за счет средств регионального бюджета и инвестфонда.

Сумма квоты будет зависеть от количества жителей и бюджетной обеспеченности региона. Эта квота будет ежегодной. Если проект не будет представлен, квота пропадет. А если квота не используется несколько лет подряд, субъект не развивается, значит, региональные власти просто не справляются с поставленными задачами. Кстати, такой подход четко коррелируется с недавно разработанными критериями оценки деятельности губернаторов. Как только эта система начнет действовать, вопрос, как активизировать власти регрессивных регионов, решится сам собой.

Если в качестве одного из основных критериев мы взяли показатель бюджетной обеспеченности региона, то субъекты-доноры, скорее всего, будут исключены из списка квотируемых.

BG: Каким образом предполагается пополнять инвестиционный фонд и хватит ли тех средств, которые выделены сегодня?

М. Б.: Мы предполагаем, что начиная с 2011 года инвестиционный фонд будет пополняться ежегодно, по предварительной договоренности с Минфином, на 100 млрд рублей.

Сейчас мы выступили с предложением разработки четкой формулы, по которой будет происходить ежегодное пополнение инвестфонда. Но пока это скорее только наше пожелание.

BG: Насколько велика роль инвестфонда в будущих качественных изменениях российской экономики?

М. Б.: Перестройка структуры российской экономики невозможна без привлечения значительных инвестиций в обновление основного капитала и производственных мощностей на базе современного оборудования и технологий управления производственными процессами. Опыт ведущих экономических стран показывает, что основную часть инвестиций в обновление основного капитала предоставляет частный сектор.

Например, проект «Комплексное развитие Южной Якутии» (см. материал на стр. 27) направлен на создание крупного многоотраслевого промышленного региона, основанного на добыче и переработке богатейших природных ресурсов республики, гидроэнергетическом потенциале реки Алдан и ее притоков и развитии транспортной и электросетевой инфраструктуры. В рамках этого проекта предполагается строительство Канкунской ГЭС и кластера промышленных предприятий по переработке полезных ископаемых — природного газа, апатитов, угля, железных и урановых руд. Полагаю, что реализация южно-якутского проекта даст мощ-

после разработки проектной документации — примерно в 2009–2010 годах», — сообщил глава Росжелдора.

ПЕРВАЯ ЧАСТНАЯ После 1917 года частная железная дорога была построена в 2002 году группой СУАЛ (на Дальнем Востоке маршрут «Золотое звено» появился раньше, но так и не стал рабочим). Открыта подъездная ветка от станции Чиньяворык Северной железной дороги ОАО РЖД до Средне-Тиманского бокситового рудника (СТБР). Дорога была построена СУАЛом в рамках создания Средне-Тиманского бокситодобывающего комплекса, и в ее строительство группа инвестировала более \$100 млн. Железнодорожная ветка СУАЛа строилась из расчета на перевозки около 8 млн тонн грузов ежегодно.

В первый год ее эксплуатации СУАЛ резко увеличил добычу бокситов на СТБР — с 1 млн до 2,5 млн тонн. Однако затем год от года уровень добычи снижался, соответственно, падали и перевозки по железнодорожной ветке. 2006 году по ней было перевезено около 2 млн тонн добытых на СТБР бокситов, в 2007 году объем добычи еще немного сократился.

Общая протяженность железной дороги — 158,15 км. На дороге было возведено десять малых мостов общей длиной 326 м и 110-метровый однопролетный автомобильно-железнодорожный мост через реку Вымь.

В начале 2004 года эта линия была продана СУАЛом своей же дочерней компании «Коми алюминий». Сумма сделки составила порядка 2 млрд рублей.

Сейчас линия имеет значительные резервы по увеличению перевозки грузов. Основным потребителем бокситов СТБР должен был стать совместный проект групп СУАЛ и «Русал» — глиноземный завод в районе города Сосногорска примерно в 270 км от месторождения. Строительство предприятия началось в прошлом году, однако в январе оно было приостановлено. Пока бокситы с СТБР идут по железной дороге на другие предприятия группы СУАЛ. Это не позволяет определить срок выхода частной железнодорожной линии СТБР—Чиньяворык на проектную мощность.

Частично по линии осуществляется перевозка продукции других горнодобывающих и лесозаготовительных предприятий, расположенных в районе СТБР. ■

ный толчок к развитию всего Дальнего Востока России. Подсчитано, что он позволит создать более 30 тыс. новых рабочих мест, повысит уровень и качество жизни населения.

BG: Вероятно, есть разница между интересами частных инвесторов и государственными стратегическими целями. В чем эта разница состоит?

М. Б.: Частные инвестиции не в состоянии удовлетворить потребности национальной экономики во всех сферах, это надо признать. Поскольку частные инвесторы выбирают только выгодные с экономической точки зрения проекты для своих вложений, это нормально для бизнеса. Но есть инвестиционные проекты, которые имеют слишком большие сроки окупаемости, высокие риски, низкую рентабельность (например, инфраструктурные проекты) и, следовательно, не являются привлекательными для бизнесменов. В эти сегменты экономики обязано прийти государство со своими проектами и своими деньгами. Понимание этого и стало поводом для создания инвестиционного фонда как инструмента государственной политики, направленного на государственную поддержку крупных и затратных инвестиционных проектов. Это значительный шаг на пути развития государственно-частного партнерства и стимул для увеличения инвестиционной активности регионов.

Именно сотрудничество частного бизнеса и государства гарантирует успех по обновлению инфраструктуры России и улучшению инвестиционного климата в целом.

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

«НАМ ПОВЕЗЛО С СИБИРСКИМИ РЕКАМИ» БИЗНЕС

УЖЕ ДАВНО ОСОЗНАЛ НЕОБХОДИМОСТЬ УЧИТЫВАТЬ В СВОИХ ПЛАНАХ УСКОРЕННОГО РАЗВИТИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ФАКТОР. ПОЭТОМУ В РАМКАХ V КРАСНОЯРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ФОРУМА БУДЕТ ОБСУЖДАТЬСЯ ВОПРОС И О ТОМ, КАКИЕ ДЕЙСТВИЯ ГОСУДАРСТВО И БИЗНЕС ДОЛЖНЫ ПРЕДПРИНЯТЬ, ЧТОБЫ ИНДУСТРИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ НЕ ШЛО ВРАЗРЕЗ С ПЛАНАМИ МИНИМИЗАЦИИ РИСКА КЛИМАТИЧЕСКИХ ИЗМЕНЕНИЙ. ВАЛЕРИЙ МАТВИЕНКО, ДИРЕКТОР ИНЖИНИРИНГОВО-СТРОИТЕЛЬНОГО ДИВИЗИОНА ОК «РУСАЛ», ПОДЕЛИЛСЯ СВОИМИ ВЗГЛЯДАМИ НА РОЛЬ АЛЮМИНИЕВОЙ ОТРАСЛИ В ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ С КОРРЕСПОНДЕНТОМ BG ЕГОРОМ АНДРЕЕВЫМ.



ВАЛЕРИЙ МАТВИЕНКО,
ДИРЕКТОР
ИНЖИНИРИНГОВО-
СТРОИТЕЛЬНОГО
ДИВИЗИОНА ОК «РУСАЛ»

BUSINESS GUIDE: Во всем мире алюминиевая отрасль сейчас развивается очень динамично. Вам не кажется, что это само по себе серьезная угроза для окружающей среды?

ВАЛЕРИЙ МАТВИЕНКО: Да, мощности наращиваются, спрос растет на 10% в год, но стоит учесть, что алюминий — самый экологичный из существующих металлов, очень легко перерабатывается, за счет чего происходит колоссальная экономия электроэнергии в сравнении с другими металлами. И вообще, алюминий как раз и призван помочь в борьбе с глобальным потеплением. Более 19% выбросов CO2 приходится на транспорт, тут закономерность простая: чем тяжелее автомобиль, тем больше он потребляет топлива, тем больше выбросов. За последние 15 лет удельный вес алюминия в конструкции автомобилей увеличился с 50 до 165 кг. Эксперты прогнозируют, что в будущем эти цифры вырастут до 250 кг. Машины становятся легче, меньше потребляют топлива. И это не единственное преимущество использования алюминия в разных отраслях промышленности.

BG: Главные претензии к алюминиевой промышленности — использование технологии Содерберга, разработанной еще в 1920-х годах. Как вы ее модернизируете?

В.М: Вначале стоит сказать, что алюминиевая отрасль сегодня одна из немногих в мире, которая готова не просто почивать на лаврах и использовать то, что дано природой, но и модернизировать производство, чтобы минимизировать негативное влияние на окружающую среду. «Русал» ежегодно тратит более \$100 млн на научно-исследовательские разработки, цель которых — снизить нагрузку на окружающую среду. Для этого мы должны модернизировать предприятия, которые были построены еще в середине прошлого века. Большая часть алюминиевых заводов «Русала» работает по технологии Содерберга с самообжигающимися анодами. Сегодня на эту технологию приходится 17% объема производимого в мире алюминия. Полностью отказаться от этой технологии невозможно — для этого надо разрушить завод до основания. Но ей можно дать второе рождение. Мы входим в международный клуб Содерберга, где ведущие компании пытаются найти способы модернизации, и абсолютно уверены в том, что у технологии Содерберга очень большой потенциал. С помощью системы автоматической подачи глинозема, перехода на «сухой» анод, систему сухой газоочистки, систе-

мы управления выборами парниковых газов можно приблизиться к экологическим показателям самой современной технологии — предварительно обожженного анода.

BG: Эти разработки и есть суть проекта «Чистый Содерберг»?

В.М: Совершенно верно. Технологию «чистый Содерберг» разработали специалисты нашего инженерно-технологического центра. Мы начали вводить ее в 2004 году на Красноярском алюминиевом заводе (КраАЗ), через несколько месяцев проект экологической модернизации КраАЗа завершаем — и результат налицо: сокращение выброса вредных веществ почти в три раза. В сентябре прошлого года консультант Международного института алюминия Джерри Маркс провел специальные замеры выбросов перфторуглеродов на КраАЗе и подтвердил результаты. Общий объем инвестиций по проекту на КраАЗе за четыре года составил \$300 млн. Недешево, если учесть, что построить новый алюминиевый завод стоит примерно \$750 млн. Но это осознанные инвестиции компании в экологию. Опыт, полученный на КраАЗе, мы сейчас транслируем на Братский алюминиевый завод, модернизация которого началась в прошлом году. Здесь инвестиции составят около \$400 млн.

BG: Кто поставлял оборудование, необходимое для модернизации?

В.М: Фактически пришлось организовать натуральное хозяйство. Мы освободили производственную площадку, создали промышленный парк «Сибирь», пригласили семь западных компаний — производителей оборудования, которые развернули производство техники. Мы обеспечили им стабильные заказы, ведь предстоит модернизировать и строить еще много заводов, они обеспечили нас необходимым оборудованием. По стоимости это дешевле импорта на 30–40%.

BG: Насколько велик запас прочности у «чистого Содерберга»? Может ли так случиться, что через несколько лет он снова перестанет удовлетворять новым квотам по выбросам?

В.М: Точно не в ближайшее время. Еще лет сто эти требования не выйдут за пределы возможностей новой технологии. Тем более что параллельно с «чистым Содербергом» наш НИОКР разрабатывает технологию инертного анода, при применении которой выбросы CO2 практически равны нулю. Аналогичные технологии мы разрабатываем по производству глинозема — сейчас испытываем их, в частности, на Николаевском комбинате.

BG: У вас в планах есть строительство новых заводов. Какая на них будет использоваться технология?



ОТВЕТСТВЕННЫЙ ЗА ЭКОЛОГИЮ

Валерий Матвиенко, директор инжинирингово-строительного дивизиона, руководит инжинирингово-строительным дивизионом ОК с момента ее образования в марте 2007 года. Отвечает за развитие структуры, в которую входят: Русская инжиниринговая компания, «Промпарк-Сибирь», Инженерно-технологический центр, Всероссийский алюминиево-магнелиевый институт. Среди приоритетных проектов дивизиона — строительство алюминиевых заводов в Красноярском крае и Иркутской области, возведение Богучанской ГЭС, создание собственной технологии производства алюминия (РА-400, РА-500), модернизация действующих предприятий и другие проекты как в России, так и за рубежом.

С июля 2005 года Валерий Матвиенко являлся директором одноименного дивизиона в «Русале». В течение 2004–2005 годов возглавлял алюминиевый дивизион «Русала». С 2002 по 2004 год работал директором «Русала» по производству. В 2001 году руководил Новокузнецким алюминиевым заводом. В 2000 году занимал должности первого заместителя генерального директора и исполнительного директора Братского алюминиевого завода. С 1998 по 2000 год возглавлял Красноярский алюминиевый завод. С 1977 года работал на Ермаковском заводе ферросплавов в Казахстане. За 20 лет прошел путь от плавильщика до технического директора.

В.М: Совершенно ясно, что новые технологии нужно создавать самим. Лидеры индустрии продают лишь устаревшие неэффективные технологии, которые они сами уже не используют: никто не хочет терять конкурентоспособность. Мы начали заниматься этим в 2004 году. И в течение двух лет создали новую модель электролизера — РА-300. Она сразу вошла в пятерку лучших проектов производства алюминия. РА-300 дает очень высокий выход и потребляет гораздо меньше электроэнергии, чем электролизеры предыдущего поколения. Эта технология была с успехом использована на Хакасском алюминиевом заводе (ХАЗ), который мы начали строить в 2005 году (на проектную мощность он вышел в 2007-м. — **BG**). По показателям экологичности ХАЗ входит в тройку лучших заводов в мире. Выглядит это производство как станция метро «Маяковская»: чисто, светло, дышится легко. Далее мы стали работать над моделью РА-400 и завершили работу в 2006-м. Пилотный электролизер этой серии был установлен на Саяногорском заводе. Эта же технология лежит в основе Тайшетского завода в Иркутской области, к созданию которого мы приступили в прошлом году. Мощность его составит 750 тыс. тонн металла. А сейчас реализуется пилотный проект РА-500, тестирование прототипа проводится на КраАЗе и САЗе.

BG: В этом проекте вы делаете упор на сокращение энергопотребления?

В.М: При оценке экологичности той или иной отрасли металлургии нужно учитывать выбросы не только от прямой деятельности, но суммарные выбросы, которые приходятся на полный цикл. С момента выработки электричества до момента выхода алюминиевой чушки с конвейерной ленты. Основной объем выбросов в алюминиевой отрасли приходится на энергетическую часть. Больше 80% алюминия в мире производится на энергетических тепловых электростанциях, работающих на угле. Нам повезло с сибирскими реками, 80% нашего алюминия произведено на электроэнергию ГЭС. Мы определили приоритетное направление развития «Русала»: все наши алюминиевые производства будут базироваться на экологически чистой (а также наиболее дешевой. — **BG**) электроэнергии. Богучарское энерго-металлургическое объединение, которое мы реализуем совместно с ГидроОГК, является воплощением этой идеологии: там будет построена ГЭС и алюминиевый завод на технологии РА-300.

BG: Вы, как настоящий лидер индустрии, эту технологию никому не продаете?

В.М: Спрос на нее огромен, но кто же ее продает? Это самое главное конкурентное преимущество алюминиевой компании. Новые технологии снижают себестоимость продукта. Сейчас в среднем стоимость одной тонны алюминия составляет \$6–7 тыс. У нас — порядка \$4 тыс.

BG: Вам не кажется, что подобное отношение к технологии вступает в противоречие с заботой об окружающей среде? Делиться технологией ради общего дела спасения планеты вы не хотите.

В.М: В этом мире выживает сильнейший. Сильнейший в алюминиевой индустрии тот, кто не пожалел денег и в погоне за количеством не пренебрег качеством. Кто мешает Китаю не строить грязные заводы, а объединить усилия, чтобы создать мощную научно-техническую базу? Там сейчас закрывается очень много предприятий, в следующем году они вынуждены будут закрыть мощностей на 1 млн тонн. Если китайский рынок заинтересован в потреблении такого количества алюминия, у него есть два выхода — покупать его или вступать в партнерство с компаниями, которые обладают своей технологией. Мы к такому партнерству готовы.

BG: Выглядит как расправа с конкурентами...

В.М: Тут вопрос приоритетов. Если вы хотите развивать алюминиевую отрасль, сначала создайте технологию, а затем штампуйте заводы. На этот путь встали канадские производители, американские. Рано или поздно на него встанут и китайские.

BG: Но вам ведь выгодно, что заводы в Китае закрываются из-за вредных выбросов?

В.М: Если бы в Китае не закрывались заводы, рост спроса был обеспечен другими факторами — за счет активного развития транспорта, строительной отрасли в других стремительно развивающихся странах Азии. Поэтому китайский фактор лишь один из многих.

BG: Государство принимает участие в ваших экопроектах?

В.М: Безусловно. В наших проектах есть инфраструктурная составляющая. Вот, например, Богучарское энерго-металлургическое объединение. На самом деле это конец географии — и посреди тайги создается крупнейший в России комплекс. И туда нужно провести автомобильные трассы, железную дорогу, электросети. Частный инвестор готов в этом участвовать только на паритетных началах с государством. Государство это понимает и видит выгоду для себя: вслед за появлением алюминиевого завода появится масса других промышленных объектов — молибденовые комбинаты, никелевые, лесопромышленные и проч. Говорят, там представлена вся таблица Менделеева. Так вот, Богучарское объединение создавалось по модели ЧГП и стало первым в России примером такого партнерства: государство вкладывает деньги в создание инфраструктуры, а «Русал» вместе с ГидроОГК строят ГЭС и завод. ■

ЛИДЕРЫ ИНДУСТРИИ ПРОДАЮТ УСТАРЕВШИЕ И НЕЭФФЕКТИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, КОТОРЫЕ САМИ УЖЕ НЕ ИСПОЛЬЗУЮТ. НОВЫЕ НАДО СОЗДАВАТЬ САМИМ



ВСЕ И СРАЗУ РЕАЛИЗАЦИЯ КРУПНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ ЦЕЛЕСООБРАЗНА ЛИШЬ В СЛУЧАЕ КОМПЛЕКСНОГО ОСВОЕНИЯ ТЕРРИТОРИЙ, ПОПАДАЮЩИХ В ИХ «ЗОНУ ВЛИЯНИЯ». ДОРОГИ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ ОБЪЕКТЫ СОЗДАЮТ УСЛОВИЯ ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА, НО СТРОИТЬ ИХ РАДИ ОДНОГО, ПУСТЬ И ЭФФЕКТИВНОГО, ПРЕДПРИЯТИЯ ЧАСТО БЫВАЕТ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО. ИМЕННО ПОЭТОМУ РАЙОНЫ, ПРЕТЕНДУЮЩИЕ НА ГОСПОДДЕРЖКУ В СОЗДАНИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ, ВСЕ ЧАЩЕ ФОРМИРУЮТ КОМПЛЕКСНЫЕ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ. В РАМКАХ КРАСНОЯРСКОГО ФОРУМА БУДУТ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ДВЕ ТАКИЕ ПРОГРАММЫ — ПО ЮЖНОЙ ЯКУТИИ И ЗАБАЙКАЛЮ. ЕГОР АНДРЕЕВ

ЮЖНАЯ ЯКУТИЯ Инвестиционный проект «Комплексное развитие Томпонского горнопромышленного района» направлен на создание промышленного кластера в одном из самых бедных районов Республики Саха (Якутия). Местная шахта «Джебарикели-Хая» вырабатывает порядка 600 тыс. тонн каменного угля в год и наполняет львиную долю районного бюджета, но большинство жителей занимается оленеводством, а жилищно-коммунальное хозяйство, энергетическая и транспортная инфраструктура находятся в плачевном состоянии. «За пределами населенных пунктов, — рассказывает эксперт Института региональной политики Андрей Лысак, — в районе общей площадью 135 тыс. кв. км просто нет автомобильных дорог с твердым покрытием. Все населенные пункты к востоку от Хандыги обеспечиваются электроэнергией от локальных ДЭС». Поселок Хандыга — административный центр Томпонского района с населением порядка 7 тыс. человек. Здесь родился нынешний глава Якутии Вячеслав Штыров, однако этот факт мало помогал району.

При этом Томпонский район обладает очень крупными запасами руд цветных металлов — по самым скромным оценкам, это 500 тонн золота, 250 тыс. тонн вольфрама, 3,5 млн тонн меди и более 157 млн тонн энергетического угля. Впрочем, по словам экспертов, район еще очень слабо охвачен детальными геологическими исследованиями, поэтому запасы могут оказаться значительно крупнее.

Одной из первых потенциал региона оценила компания «Полюс Золото». Она намерена построить ГОК на Нежданкинском золоторудном месторождении, проектная мощность которого 12 тонн золота при переработке 3 млн тонн руды. Также планируется разведка перспективных территорий, в результате которой общие запасы золота должны вырасти еще в два раза. Корпорация «Металлы Восточной Сибири», дочерняя компания ИФК «Метрополь», построит свинцово-цинковый ГОК на Верхне-Менкеченском руднике. И хотя запасы полиметаллических руд здесь средние, удобное залегание рудных пластов значительно сокращает затраты на их разработку. Большим потенциалом обладают также Джалканское медное и Агылкинское медно-вольфрамовое месторождения.

Частные инвестиции составят 35,1 млрд рублей и пойдут на строительство двух вышеуказанных ГОКов, а также Джебарики-Хаинской угольной электростанции. Государственные средства традиционно отписываются на инфраструктуру. Это высоковольтная линия Хандыга — Теплый Ключ — Развилка — Нежданнинское, обход сложных участков федеральной трассы «Колыма» (603—667 км) и подъезд к Нежданнинскому руднику. Стоимость трех объектов — 19,1 млрд рублей. «Такая высокая стоимость строительства характерна для всех объектов, расположенных в зоне вечной мерзлоты, — объясняет господин Лысак, — но может быть уменьшена за счет применения новых тех-

Продолжительность этапа проектирования будет составлять два года, а строительство объектов инфраструктуры продлится около трех лет».

Реализация инвестиционного проекта по плану приведет к увеличению экономики Томпонского района в 10–12 раз к 2015 году. Появится около 2 тыс. рабочих мест.

ЗАБАЙКАЛЬЕ

Самый масштабный проект ГЧП развернется в Забайкалье на территории Республики Бурятия и Читинской области. Объем инвестиций в прогнозных ценах составляет 232 млрд рублей. «Масштабнее этого проекта в России, пожалуй, только проект развития „Урал промышленный—Урал Полярный“ и „Комплексное развитие Южной Якутии“», — считает эксперт Института региональной политики Андрей Крамренко.

Реализация проекта «Комплексное развитие Забайкалья» должна ликвидировать дефицит транспортной и электросетевой инфраструктуры в регионе, увеличить рост ВРП Бурятии и Читинской области на 25%, обеспечить дополнительные налоговые поступления в размере 9,4 млрд рублей (2020 год) и создать более 10 тыс. рабочих мест. Последнее особенно важно, учитывая тот факт, что скрытая безработица в регионе, по данным господина Крамаренко, достигает 40% от общего трудоспособного населения. Впрочем, местные жители способны заполнить лишь категорию низкоквалифицированных кадров — для управляющего и инженерно-технического звена будут привлекаться специалисты из Москвы, Санкт-Петербурга.

Проект «Комплексного развития Забайкалья» предполагает несколько направлений: гидроэнергетика, горнодобывающий, атомный кластеры и кластер цветной металлургии, а также строительные материалы. Среди главных инвесторов — ГидроОГК, ИФК «Метрополь», ОАО «Атомредметзолото» и Корпорация развития Забай-

калья. Этап проектирования должен завершиться в будущем году, строительство запланировано до 2021 года.

Центральное место в энергометаллургическом кластере занимает освоение Озернинского рудного узла в Еравнинском районе Бурятии. По запасам свинцово-цинкового сырья Озерное месторождение находится на шестом месте в мире. Также в проект включена разработка меньших по размерам рудников — Назаровского золото-сульфидно-цинкового и Ульзутуйского колчеданно-полиметаллического. Подготовка к строительству Озернинского ГОКа ведется с 2006 года. В уставном капитале созданного ОАО 51% принадлежит структурам ИФК «Метрополь» и 49% шведскому горнопромышленному концерну Lundin Mining. Обогащение руды на ГОКе будет производиться с получением трех концентратов — цинкового, свинцового и пиритного. Объем производства цинкового концентрата в 2015–2019 годах будет составлять 686 тыс. тонн, свинцового — 93 тыс. тонн. Строительство ГОКа началось в 2007 году, ввод первого пускового комплекса запланирован на следующий год, а выход на полную мощность — в 2012 году. Переработка свинцового и цинкового концентрата будет производиться на Первомайском металлургическом комбинате, строительство которого начнется уже в этом году, а завершится в 2013 году.

Кроме того, на базе четырех железорудных месторождений Озернинского узла, расположенных в пределах 4 км друг от друга, ИФК «Метрополь» построит Солонгинский ГОК. Наиболее крупное месторождение здесь Аршинское с разведанными запасами порядка 500 млн тонн руды. Остальные три — Солонго, Гривунурское и Северо-Гривунурское — оцениваются в 300 млн тонн. Начало строительства ГОКа планируется на 2012 год, выход на полную мощность должен произойти семь лет спустя, тогда годовая добыча руды составит 12 млн тонн. Также на базе медно-баритовых месторождений Гундуйское и Туркельское будет построен Гундуйский ОТК, а на базе свинцово-цинковых руд в Северо-

робакальском районе — Холоднинский ГОК. Последнее месторождение занимает третье место в мире среди залежей полиметаллического сырья и по проектной мощности будет производить 259 тыс. тонн цинкового, 42 тыс. тонн свинцового и 660 тыс. тонн пиритного концентратов в год.

Кроме того, в рамках энергетического кластера будет построен Хиагдинский горно-химический комбинат и Таксимовский цементный завод. Суммарный объем частных инвестиций во все объекты превысит 154,7 млрд рублей.

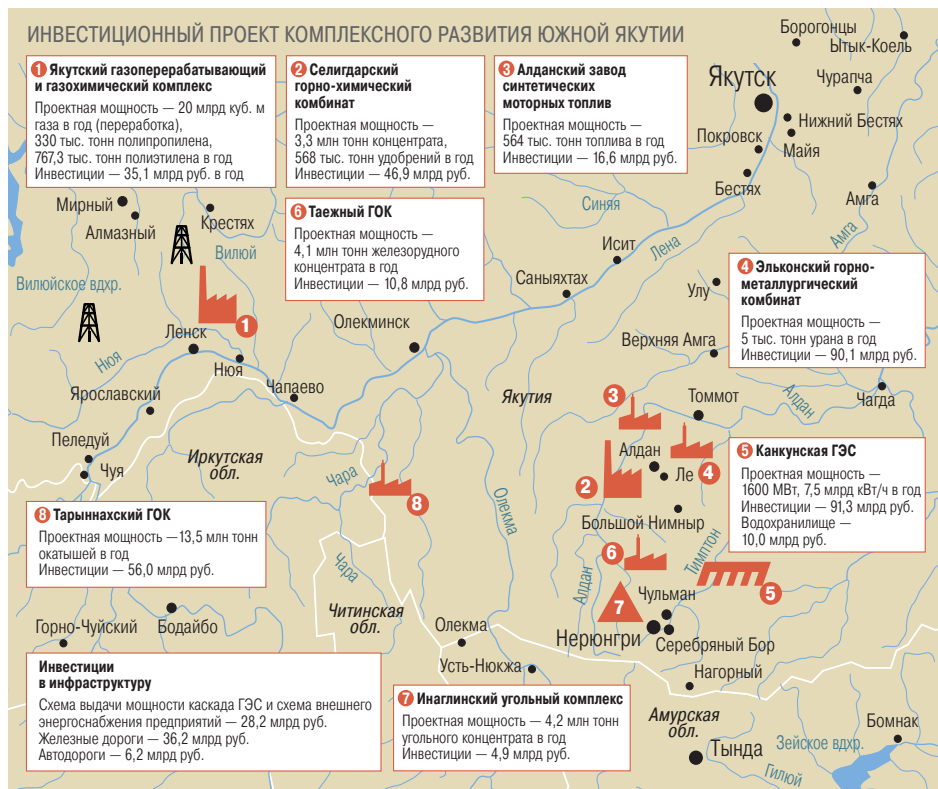
Государственные средства пойдут на транспортную и электроэнергетическую инфраструктуры. Первое — строительство железной дороги Могзон—Озернинский ГОК (165 км) и Холодная—Холодинский ГОК (44 км), реконструкция участков трассы Улан-Удэ—Чита (102 км) и Романовка—Багдарин (51 км). Второе — строительство Мокской ГЭС, Ивановского контррегуляра, Витимского ГЭК и возведение высоковольтных линий. Объем инвестиций здесь порядка 77,3 млрд рублей.

Средоточие промышленных мощностей в Забайкалье вызывает тревогу экологов. Однако большая часть территории проекта находится за пределами водоохранной зоны Байкала. К тому же многие комбинаты проектировались еще в советское время и предусматривали устаревшие условия эксплуатации. «В районе Озерного ГЭКа есть замечательные Еравнинские озера, — рассказывает Андрей Крамаренко. — Они снабжают местное население рыбой, большая часть которого за счет рыбной ловли и живет. Советский проект предполагал складирование отходов, пустой руды недалеко от этих озер. Новый проект предусматривает складирование за водоразделом».

Более реальными выглядят опасения в отношении Холдинского ГОКа, расположенного всего в 40 км от Байкала. По мнению господина Крамаренко, здесь влияние на экологию озера прогнозировать сложно: «Проект делается с таким условием, что добыча руды будет подземной, там же она будет измельчаться и конвейером транспортироваться на 20 км за водораздел в зону реки Лены. То есть отходы не будут выноситься на поверхность. Но в России нет конвейеров такой длины, и я не знаю, насколько это может быть технологически реализуемо».

Но, по крайней мере, новый виток индустриализации края способен исправить старые ошибки геологоразведки. «После советских геологов там остались две разведочные штольни. Они не заложены, и оттуда вытекает довольно большой ручей мутной желтой жидкости, которая через реку попадает в Байкал. Уже самой разведкой был нанесен вред. Поэтому разработка месторождения может не ухудшить, а, наоборот, улучшить экологическую обстановку. К тому же в проекте участвуют иностранные инвесторы, для которых охрана окружающей среды не пустой звук», — считает господин Крамаренко. ■

**РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА
«КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ
ЗАБАЙКАЛЬЯ» ДОЛЖНА УВЕЛИЧИТЬ
РОСТ ВАЛОВОГО РЕГИОНАЛЬНОГО
ПРОДУКТА БУРЯТИИ И ЧИТИНСКОЙ
ОБЛАСТИ НА 25% И СОЗДАТЬ
БОЛЕЕ 10 ТЫС. РАБОЧИХ МЕСТ**



ЗОЛОТАЯ ЭНЕРГИЯ

ВОСТОЧНАЯ СИБИРЬ И ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПЕРЕЖИВАЮТ САМУЮ МОЩНУЮ ВОЛНУ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ СО ВРЕМЕН СТАЛИНСКИХ ПЯТИЛЕТОК. ОГРОМНЫЙ РЕГИОН, ПРЕЖДЕ КАЗАВШИЙСЯ ИНВЕСТИТОРАМ ЧЕРНОЙ ДЫРОЙ, СТАНОВИТСЯ ФИНАНСОВО ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫМ. ОДНАКО В ОДИНОЧКУ ПОДНЯТЬ ГОРНОДОБЫВАЮЩУЮ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ЧАСТНЫЕ КОМПАНИИ НЕ МОГУТ — И НА ПОМОЩЬ ИМ ГОТОВО ПРИЙТИ ГОСУДАРСТВО. НА V КРАСНОЯРСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ ПРЕДСТАВЛЕНО НЕСКОЛЬКО ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РЕГИОНЕ. ЕГОР АНДРЕЕВ



ДМИТРИЙ ЗАХАРОВ

СЛИШКОМ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК Все 90-е годы Дальний Восток находился в кризисе: люди уезжали отсюда в поисках работы, из-за чего население сократилось почти на 1 млн человек; в регион хлынула дешевая рабочая сила из Китая; местная промышленность целиком переориентировалась на экспорт в соседние страны; общий вклад региона в экономику России составлял, по экспертным оценкам, не более 4%. Теперь государство, судя по всему, всерьез взялось за развитие Дальнего Востока. В минувшем ноябре правительство приняло новую федеральную целевую программу «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года». По сравнению с предыдущей редакцией ФЦП финансирование увеличилось более чем в 20 раз. Регион должен получить порядка 560 млрд рублей. Немало поспособствовало инвестиционной привлекательности Дальнего Востока и предложение Владимира Путина провести в 2012 году во Владивостоке саммит Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества.

С интересом смотрят на Дальний Восток и частные инвесторы. Однако без помощи государства им не обойтись: камнем преткновения стало отсутствие в регионе энергетической и транспортной инфраструктуры.

Поэтому основные игроки горнодобывающей отрасли региона разрабатывают проекты государственно-частного партнерства (ГЧП). На Западе институт ГЧП стал популярным еще в конце 80-х — при помощи этого механизма были построены туннель под проливом Ла-Манш, мост Конфедерации в Канаде, национальные аэропорты в Гамбурге и Варшаве и другие объекты государственной важности. В России о ГЧП всерьез заговорили лишь в начале нового века, несколько лет спустя появились первые экспериментальные проекты. Теперь в программе социально-экономического развития РФ на 2006–2008 годы ГЧП названо одним из приоритетных направлений, а эксперты говорят даже о моде на государственно-частные партнерства.

НЕХВАТКА МОЩНОСТИ На принципах ГЧП построено развитие крупнейшего в России и третьего по запасам в мире Наталкинского золоторудного месторожде-

СТРОИТЕЛЬСТВО ЭНЕРГОСЕТЕЙ КОМПАНИИ «ПОЛЮС ЗОЛОТО» НЕ ПОТЯНУТЬ, ПОЭТОМУ БЕЗ ГОСУДАРСТВЕННОГО УЧАСТИЯ ПРОЕКТ ОСВОЕНИЯ НАТАЛКИНСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИ НЕЭФФЕКТИВЕН ДАЖЕ В ОТДАЛЕННОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ



ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ РОСТ В ЗОЛОТОДОБЫВАЮЩЕЙ ОТРАСЛИ ПРОДИКТОВАН ИСТОРИЧЕСКИ СЛОЖИВШЕЙСЯ ЗНАЧИМОСТЬЮ ЭТОГО МЕТАЛЛА ДЛЯ РУКОВОДСТВА СТРАНЫ

ния в Магаданской области. Само месторождение через дочернюю компанию «Рудник имени Матросова» принадлежит ОАО «Полюс Золото». Компания имеет рудные и россыпные месторождения золота в Красноярском крае, Иркутской, Магаданской и Амурской областях, Республике Саха и является одним из лидеров индустрии. Колымские прииски самые перспективные.

Перспективы огромные, но пока что о процветании «Наталки» можно только мечтать. «На значительной части золоторудных месторождений в Магаданской области отмечается высокий уровень износа производственных мощностей и их физическое устаревание», — говорит эксперт Института региональной политики Олег Лысак. — Почти все горнодобывающие предприятия были введены еще в советское время. Тяжелые природные условия, большие расстояния и низкий уровень развития инфраструктуры — все это значительно удорожает строительство».

Чтобы вывести рудник на среднеотраслевую рентабельность в 12–15%, был разработан инвестиционный проект «Освоение Наталкинского золоторудного месторождения», который на Красноярском форуме представляет Михаил Казимиров, генеральный директор ОАО «Рудник имени Матросова». Реализация этого проекта позволит добывать на Наталкинском месторождении до 45 тонн золота в год. При этом объем только частных инвестиций должен составить до 41,5 млрд рублей.

Продолжительность строительства самого ГОКа составит семь лет. Ввод карьера в эксплуатацию будет проходить

ГДЕ ЗОЛОТО ЗАРЫТО

Наталкинское месторождение, расположенное в Тенькинском районе Магаданской области в бассейне реки Омчак примерно в 450 км от Магадана было открыто в 1945 году. Однако в советское время разрабатывалось оно являлось затратным подземным способом, и даже в пиковые годы добыча золота здесь не превышала 1 т в год. Последняя в СССР оценка рудника проводилась в 1990 году,

итоги были не слишком утешительными. А в мае 2004 года месторождение и вовсе закрылось. Но в это же время компания «Полюс Золото» начала двухлетнюю крупномасштабную геологоразведку запасов Наталкинского месторождения, затратив на это, по оценкам экспертов, около \$100 млн. По итогам геологоразведки госкомиссия Министерства природных ресурсов провела официальную экспер-

в несколько этапов, а выход на проектную мощность планируется через 11 лет. Добыча будет вестись более эффективным и производительным открытым способом, а для переработки руды принята наиболее дешевая гравитационно-флотационно-сорбционная схема. Начало промышленного освоения Наталкинского месторождения ожидается в 2012 году. На два года раньше должны вступить в строй три других рудника, находящихся в окрестностях Наталкинского, — Павлик, Дегдеканское и Игуменновское.

Магаданская область получит хорошую финансовую отдачу. Валовой региональный продукт к 2019 году возрастет в два с половиной раза. Налоговые поступления в местный бюджет вырастут на 30–50%, будет создано более 1,5 тыс. рабочих мест — часть из них займут жители поселка Омчак, но будут и привлеченные со стороны специалисты, для них планируется построить рабочий поселок.

Главная проблема в разработке месторождения, на решение которой и должны пойти государственные средства, — местные электросети. С выходом Наталкинского ГОКа на проектную мощность его энергопотребление превысит 140 МВт и в перспективе увеличится еще на 40 МВт за счет Дегдеканского месторождения. При этом системные центры питания удалены от рудника на 135–200 км, высоковольтные линии, в частности Колымская ГЭС—Усть-Омчуг, находятся в плохом состоянии. Работают не в полную силу и нуждаются в ремонте Аркагалинская ГРЭС и Магаданская ТЭЦ. Проект «Полюса» предполагает, что государственные средства в размере 11,4 млрд рублей пойдут как раз на строительство внешних магистральных электросетей. У инвестиционного фонда запрашивается 675,8 млн рублей на разработку проектно-сметной документации объектов внешнего электроснабжения и на управление проектом.

тизу ТЭО, и результат превзошел все ожидания. Утвержденные запасы составили 1500,8 т золота (по категории В+С1+С2) при среднем содержании 1,7 г на тонну. Кроме того, за контуром главного карьера было учтено еще 335,3 т. Итого, общие запасы золота на Наталкинском руднике оцениваются приблизительно в 1705,3 т. Расположение золотоносных пластов позволяет вести добычу открытым способом, что

значительно снижает себестоимость сырья, даже несмотря на низкое и рядовое содержание золота в руде.



Первоначально проектом предусматривалось две схемы электроснабжения рудника — одна подороже, другая подешевле. В первом варианте это сооружение двух высоковольтных линий от Колымской ГЭС до поселка Омчак протяженностью 220 км и одной линии Усть-Омчуг—Омчак протяженностью 135 км. Таким образом к ГОКа будет подведено два независимых источника, что обеспечит необходимую степень надежности. Стоит отметить, что срок начала строительства, объем капитальных вложений и источники финансирования в этом варианте пока не определены. В инвестиционном плане «ЕЭС России» строительство этой линии не значится, а у ОАО «Магаданэнерго» на данный проект нет денег. Второй вариант внешнего электроснабжения Наталкинского ГОКа предполагает строительство линий мощностью 220 кВ Ягодное—Берелех, а также Ягодное—Омчак и Омчак—Усть-Омчуг.

Первый вариант предпочтительнее по техническим характеристикам, однако требует более высоких капиталовложений из-за сложных условий прохождения трассы — по сравнению со второй схемой затраты выше примерно на 8%. Зато построенные линии будут работать фактически на весь район и разгрузят проблемный маршрут Колымская ГЭС—Усть-Омчуг, поэтому авторы проекта предлагают государству именно этот, более дорогой вариант.

Но в любом случае в одиночку компании строительство энергосетей не потянуть, поэтому без госучастия проект экономически неэффективен даже в отдаленной перспективе. Проект освоения Наталкинского месторождения одобрен Министерством промышленности и энергетики и в ближайшее время должен быть принят комиссией инвестиционного фонда. Однако, по мнению ряда экспертов, реальные деньги по ГЧП начнут поступать не раньше июня. ■



РЕГИОН ДОНОРОВ

ПОМОГАТЬ ДЕТЯМ ДОЛЖНЫ ВЗРОСЛЫЕ. ВЗРОСЛЫМИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ И ПРАВИЛА ЭТОЙ ПОМОЩИ. БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ В РОССИИ ПОСТЕПЕННО ПРИОБРЕТАЕТ ЗРЕЛЫЕ ЧЕРТЫ. ОНА ДОРОСЛА ДО АВТОРИТЕТНЫХ БИЗНЕС-ПЛОЩАДОК, К ЧИСЛУ КОТОРЫХ ОТНОСИТСЯ И КРАСНОЯРСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ, В РАМКАХ КОТОРОГО РЕГУЛЯРНО ПРОВОДИТСЯ АКЦИЯ «ДЕТСКОЕ СЕРДЦЕ».

ЮЛИЯ ТАРАТУТА

НЕ ТОЛЬКО НАЛОГИ Минувший год был официально объявлен в России Годом благотворительности. И это редкий случай, когда вывеска оказалась нелишней. Некоммерческим организациям, едва ли не в осадных условиях занимавшимся сбором средств для больных детей, талантливых подростков и нищей инфраструктуры, удалось за отведенное время сделать главное — заставить государство признать, что благотворительность — благое дело, а не только способ ухода от налогов.

«Странная складывается ситуация, — делится своими наблюдениями исполнительный директор Ассоциации менеджеров Сергей Литовченко. — Мы страна с долгой историей социальной политики. Тем не менее сегодня мы находимся только в начале пути выработки правильного социального поведения».

«Недоверие к благотворителям связано и с громкими процессами 90-х, когда так называемые спортивные фонды обвиняли в отмывании денег на благотворительности. Но главное — это традиционное российское недоверие к богатству как таковому, — считает руководитель российского представительства британского благотворительного фонда CAF Мария Черток. — У нас до сих пор благотворительную деятельность бизнеса считают замалчиванием грехов».

Однако со временем в моду вошел термин «социальная ответственность бизнеса», а Госдума вот-вот утвердит и поправки о льготах, стимулирующих отечественных меценатов заниматься благотворительностью системно, а не от случая к случаю.

Подтверждением версии о том, что власть «признала» благотворителей, становится и тот факт, что о благотворительности стали говорить вслух. Меценатов приглашают на государственные приемы, поощряют грамотами, а правительство всерьез рассматривает возможность устанавливать если уж не бюсты, то мемориальные таблички с именами авторов благих дел. Меценаты не остались в тени и принялись относиться к благотворительности как к делу не менее важному, чем основной бизнес. И говорить о ней стали на профессиональных площадках.

Практика проведения благотворительных акций на деловых форумах широко распространена на Западе. Логика организаторов проста: сбором денег лучше заниматься там,

где они есть. А аудитория экономических форумов более чем платежеспособна. Редкий экономический форум обходится без благотворительных балов с участием рок-звезд, обитателей Голливуда или именитых спортсменов. В топку благотворительных аукционов идет все: от одежды селебрити до ужина с ними самими.

ОТ ЛОНДОНА ДО КРАСНОЯРСКА Формат «гламурной» благотворительности одним из первых освоил Лондонский экономический форум. На благотворительном балу «Русская рапсодия» с аукциона продавали игрушки ведущих дизайнеров мира, а заработанные на аукционе деньги были инвестированы в детские игровые площадки в российской глубинке. Гостей привлекали ужином с детским меню от французского шеф-повара Джоэла Робушона, а пианист Денис Мацуев исполнял детскую музыкальную программу на разогреве у поющих подростков из Лондонского детского хора. Организаторы признавались, что прийти к благотворительности на форуме оказалось не так-то просто: мероприятия экономических форумов на Западе предполагают «налет гламура», и трудности возникают именно с выбором фонда, отвечающего «стилистическим» требованиям организаторов.

Красноярский экономический форум решил задействовать традиционный для России олимпийский ресурс. Второй год подряд при поддержке местной администрации в рамках форума стартует благотворительная программа «Детское сердце». В программе пленарных заседаний форума — традиционная тема «социальных инвестиций». В качестве практикума — банковские счета, которыми можно воспользоваться тут же, для помощи детям с тяжелыми врожденными пороками и приобретенными заболеваниями.

В прошлом году в помощь детям устроили взрослый праздник. Участники форума пробовали силы в биатлонном забеге с призовым фондом 5 млн рублей. В соревновании поучаствовали четыре команды: федеральных чиновников возглавил замминистра экономического развития Кирилл Андросов, команду инвесторов — гендиректор корпорации «Металлы Восточной Сибири» Олег Михайленко. Первым номером команды красноярской администрации стал заместитель губернатора Лев Кузнецов, а капитаном сборной

местного бизнеса — директор ЗАО «Илан» Олег Марценко. Актер Дмитрий Назаров легко освоился с терминологией спортивного репортажа. А профессиональный комментатор матча, серебряный призер Олимпийских игр и чемпион мира по биатлону Павел Ростовцев в разгар соревнований и сам встал на лыжи. Команда администрации Красноярского края, впрочем, пострадала от профессионального участия — к радости соперников, была дисквалифицирована.

На призовой фонд и индивидуальные пожертвования (от 50 тыс. до 500 тыс. рублей) вылечили 25 детей. На оставшиеся удалось приобрести аппараты, диагностирующие врожденный порок сердца, и оборудование для проведения операций на открытом остановленном сердце в условиях искусственного кровообращения.

От традиции решили не отходить и в этом году. На нынешнем форуме — круглый стол о правилах эффективной благотворительности и новая акция на свежем воздухе. Правда, лыжи заменены на клюшки с шайбами: сбор денег будет происходить во время хоккейного матча с привычной оппозицией бизнеса и власти. Меценатами могут стать и участники команд, но ставку на этот раз сделают все же на зрителей. Билеты обойдутся участникам в сумму от 5 тыс. рублей. Организаторы планируют освоить и новые формы благотворительного маркетинга: на соревнованиях будут продавать свистки, дудки и хоккейные майки. Руководители благотворительных фондов убеждены, что в таких ситуациях не следует бояться и саморекламы. Распространенная западная практика — привлечение спонсорской помощи для проведения дорогостоящих мероприятий и сотрудничество с компаниями, производящими сопутствующие товары. Ведь доход от сувенирной продукции, пусть и с логотипом спонсора, идет на благотворительные нужды.

Эксперты в сфере меценатства считают, что связка спорт—благотворительность не лишена своей философии. Олимпийский принцип «главное не победа, а участие» позволяет робкому меценату сделать вклад любого размера и вовсе не обязательно победить.

«На Западе уже давно освоена практика благотворительных спортивных матчей, — рассказывает глава Форума доноров Наталья Каминарская. — На таких соревнованиях обычно массовый зритель, и сумма складывается доволь-

но внушительная». Эксперт отмечает, что популярность спорта в России можно и нужно использовать в благотворительных целях: «У меня есть любимый проект в небольшом российском городке Рубцовске. Они не первый год устраивают благотворительные чемпионаты по футболу. Участвуют администрация, бизнес, профессионалы. А в прошлом году примкнули даже таксисты. Так вот они проводят соревнования с короткими таймами — минут по 15. И посмотреть на это зрелище приходит весь город. Деньги потом отдают на поддержку детских спортивных команд. Что уж говорить о потенциале матча с платежеспособными зрителями».

ПРЯМЫЕ ОТЧИСЛЕНИЯ Ставка в нынешней акции Красноярского экономического форума делается на прямую помощь конкретным детям. «Мы пытаемся уходить от спонтанности, — признается исполнительный директор форума Анна Трапкова. — Переходим к максимальной адресности».

Соорганизатором акции на форуме выступит Российский фонд помощи — его роль и состоит в отборе таких адресов. Адресов детей, нуждающихся в немедленной помощи — такой, которую уже много лет предоставляют больным детям читатели «Ъ».

Смысл проведения акции в соавторстве с авторитетным фондом — в гарантиях прозрачности. Руководитель Российского фонда помощи Лев Амбиндер иронизирует, что у организации «отвратительно чистые руки», называя ее своеобразной «фабрикой»: «На входе письма попавших в беду, на выходе — деньги читателей, которые они перечисляют непосредственно на счета больниц». Ежегодно фонду удается собрать не меньше \$2 млн, и площадка форума не окажется на этом пути лишней.

Руководители благотворительных фондов связывают успех благотворительных акций, привязанных к крупным профессиональным площадкам, еще и с тем, что начинающим меценатам приятно действовать коллективно. «Одному трудно начать — в коллективе коллег проще, — считает Наталья Каминарская. — Ты чувствуешь вовлеченность в общее дело, ну и опять же дух соревнования. Но главное для нас, что бизнес сможет продемонстрировать равнозначность своего дела и благотворительности. Первые рубежи пройдены». ■

НА ПЯТИМИЛЛИОННЫЙ ПРИЗОВЫЙ ФОНД ПРОШЛОГОДНЕГО БИАТЛОННОГО ЗАБЕГА И ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПОЖЕРТВОВАНИЯ УДАЛОСЬ ВЫЛЕЧИТЬ 25 ДЕТЕЙ





**Издательский дом
«Коммерсантъ»
представляет:**

**V Красноярский
экономический форум**

**«Россия 2008 — 2020.
Управление ростом»**

