

Утверждена постановлением  
Правительства Камчатского края  
от 27.07.2010 № 332-П

**РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
КАМЧАТСКИЙ КРАЙ**



**СТРАТЕГИЯ  
СОЦИАЛЬНО – ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ  
КАМЧАТСКОГО КРАЯ ДО 2025 ГОДА**

Москва  
2009

## Содержание

Содержание .....	2
Определения, обозначения и сокращения .....	5
Введение .....	7
Часть 1. Анализ проблем и обоснование приоритетов развития Камчатского края.....	12
1.1..... Комплексная оценка ключевых внешних и внутренних факторов, определяющих развитие Камчатского края .....	12
1.1.1. .... Анализ социально-экономического развития Камчатского края .....	12
1.1.2. Камчатский край в контексте общестранового тренда развития территорий .....	43
1.1.3. Геополитические и макрорегиональные вызовы, конкурентные преимущества Камчатского края.....	46
1.1.4. SWOT-анализ.....	61
1.1.5. Основные проблемы, стоящие перед экономикой и обществом Камчатского края и стратегические риски его развития в средне- и долгосрочной перспективе.....	63
1.1.6. Система целей развития Камчатского края.....	67
1.2..... Сценарии социально-экономического развития Камчатского края на долгосрочную перспективу .....	68
1.3..... Целевой сценарий развития Камчатского края .....	72
1.3.1. Система приоритетных направлений развития Камчатского края.....	76
1.3.2. Коммуникационное обеспечение целевого сценария развития ...	99
Водный транспорт .....	101
Воздушный транспорт .....	104
Автомобильный транспорт .....	107
1.3.3. Развитие инфраструктуры связи.....	119
1.3.4. Энергетическое обеспечение целевого сценария развития .....	122
1.3.5. Кадровое обеспечение целевого сценария развития .....	130
1.3.6. Пространственное развитие Камчатского края .....	135
Часть 2. Морехозяйственный кластер Камчатского края – стратегическая основа конкурентоспособного развития региона .....	149
2.1. Общие положения.....	149

2.2. Миссия .....	152
2.3. Стратегическая цель .....	153
2.4. Приоритеты и этапы .....	153
2.5. Принципы .....	156
2.6. Результаты анализа морской деятельности Камчатского края, выявление проблем и обоснование приоритетов развития видов морепользования, оценка внешних и внутренних факторов .....	158
2.7. SWOT-анализ морехозяйственного комплекса Камчатского края, его глобальных и субрегиональных конкурентных преимуществ и недостатков	177
2.8. Выбор целевого сценария развития морехозяйственного комплекса Камчатского края, предусматривающего комплексный подход к активизации морепользования и сглаживание конфликтных интересов всех участников .....	181
2.9. Система приоритетных направлений развития в рамках выбранного целевого сценария, а также первоочередных комплексных инвестиционных предложений и проектов .....	182
2.9.1. Основные направления опережающего развития системообразующих отраслей морехозяйственного комплекса Камчатского края .....	185
2.9.2. Создание биоресурсного кластера .....	188
2.9.3. Внедрение нефинансовых институтов развития в Камчатском крае: создание особых экономических зон и зоны территориального развития .....	191
2.9.4. Создание единой системы морского транспортного сообщения Камчатского края .....	196
2.9.5. Создание сети модернизированных судоремонтных предприятий с расширением перечня услуг .....	198
2.10. Актуальные комплексные задачи развития морской деятельности в Камчатском крае.....	200
2.11. Ожидаемые результаты и эффекты реализации морехозяйственного блока Стратегии.....	202
Часть 3. Приоритетные направления деятельности, цели и задачи органов государственной власти Камчатского края .....	207
3.1. Система мер государственного управления социально-экономическим развитием Камчатского края в соответствии с целевым сценарием Стратегии .....	207
3.2. Интеграция стратегических приоритетов развития региона с основными положениями и направлениями политики социально-экономического развития Российской Федерации.....	208
Часть 4. Механизмы реализации Стратегии и контроля за ее исполнением. Проводимая органами исполнительной власти Камчатского края политика...	211
4.1. Структура системы исполнения .....	211
4.2. Механизм реализации Стратегии.....	212
4.2.1. Стратегическое планирование, прогнозирование и программирование .....	212

4.2.2. Организационные механизмы воздействия.....	213
4.2.3. Инструменты экономического воздействия.....	213
4.2.4. Информационные механизмы воздействия.....	214
4.2.5. Правовые механизмы воздействия.....	215
4.2.6. Ресурсное обеспечение стратегии .....	215
4.3. Организация управления Стратегией.....	216
4.4. Контроль и оценка эффективности реализации стратегии.....	219
4.4.1. Ожидаемые социально-экономические результаты .....	219
4.4.2. Показатели, характеризующие достижение стратегических целей .....	220
4.4.3. Оценка экологических последствий от реализации мероприятий Стратегии .....	220
4.4.4. Основные параметры мониторинга и оценки результатов реализации Стратегии.....	221
4.5. Методология отбора приоритетных проектов.....	228
4.5.1. Критерии отбора проектов .....	228
4.5.2. Процедура отбора проектов .....	229
Часть 5. Прогноз общих параметров бюджетного финансирования на период реализации Стратегии .....	231
5.1. Общие параметры бюджетного финансирования по приоритетным направлениям и отдельным мерам государственного управления.....	231
5.2. Рамочные условия для среднесрочных программ социально-экономического развития Камчатского края .....	253
Приложения .....	262
Приложение 1 .....	262
«О кластерной политике в Камчатском крае».....	262
Приложение 2 .....	284
«Концепция реализации проектов, основанных на принципах государственно-частного партнерства в Камчатском крае».....	284
Приложение 3 .....	296
Амфибийный транспорт .....	296
Приложение 4 .....	315
Приложение 5 .....	316
Кадровое обеспечение Стратегии .....	316

## Определения, обозначения и сокращения

**Территориальный кластер** – объединение предприятий, поставщиков оборудования, комплектующих, специализированных производственных и сервисных услуг, научно-исследовательских и образовательных организаций, связанных отношениями территориальной близости и функциональной зависимости в сфере производства и реализации товаров и услуг. При этом кластер может размещаться на территории как одного, так и нескольких субъектов Российской Федерации.<sup>1</sup>

**Кластерная политика** – мероприятия, проводимые муниципальными и государственными органами власти по созданию и поддержке развития кластеров на определенных территориях. Включает в себя меры нормативного правового обеспечения, инвестиционные, финансово-бюджетные механизмы, информационную поддержку.

**Основная цель кластерной политики** – обеспечение высоких темпов экономического роста и диверсификации экономики за счет повышения конкурентоспособности предприятий, поставщиков оборудования, комплектующих, специализированных производственных и сервисных услуг, научно-исследовательских и образовательных организаций, образующих территориально-производственные кластеры.

**Кластерные инициативы** – скоординированные действия, направленные на повышение конкурентоспособности и роста регионального отраслевого кластера с вовлечением и непосредственным участием ключевых участников кластера: компаний, ассоциаций, образовательных учреждений и др. Кластерные инициативы состоят из последовательности проектных этапов, начиная с инициирования проекта, разработки Стратегии и плана действий по развитию кластера, и заканчивая формированием специализированной ассоциации участников кластера, реализацией программы развития и оценкой ее эффективности.

### ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

АТР	– Азиатско-Тихоокеанский регион
АТЭС	– Организация Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества
БОР	– бюджетирование, ориентированное на результат
ВВП	– валовой внутренний продукт
ВГКШ	– внешняя граница континентального шельфа
ВДС	– валовая добавленная стоимость
ВИНК	– вертикально-интегрированная нефтяная компания
ВМФ	– Военно-Морской Флот
ВПК	– военно-промышленный комплекс

---

<sup>1</sup> Методические рекомендации по реализации кластерной политики в субъектах Российской Федерации. Минэкономразвития РФ, 2008г.

ВРП	– валовой региональный продукт
ВТО	– Всемирная торговая организация
ГИС	– геоинформационная система
ГЧП	– государственно-частное партнерство
ДВФО	– Дальневосточный федеральный округ
ИЭЗ	– исключительная экономическая зона
КАО	– Корякский автономный округ
КМНС	– коренные малочисленные народы Севера
МБРР	– Международный банк реконструкции и развития
МВК	– межведомственная комиссия (Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации)
МПК	– многопрофильный перегрузочный комплекс
МПЭ	– морской пассажирский экраноплан
МСК	– минерально-сырьевой комплекс
НГК	– нефтегазовый комплекс
НГО	– негосударственных организаций
НДС	– налог на добавленную стоимость
НИОКР	– научно-исследовательская и опытно-конструкторская работа
НИР	– научно-исследовательская работа
ОКВЭД	– Общероссийский классификатор видов экономической деятельности
ОПЕК	– Организация стран-экспортеров нефти
ОПК	– оборонно-промышленный комплекс
ОСК	– Объединенная судостроительная корпорация
ОЭЗ	– особая экономическая зона
ОЭСР	– Организация экономического сотрудничества и развития
ПАТЭС	– плавучая атомная теплоэлектростанция средней и малой мощности
ПОЭЗ	– портовая особая экономическая зона
ПЭС	– приливная электростанция
СМП	– Северный морской путь
СПГ	– сжиженный природный газ
СРЗ	– судоремонтный завод
СРП	– соглашение о разделе продукции
т.у.т.	– тонна условного топлива
ТРОЭЗ	– туристско-рекреационная особая экономическая зона
ТЭК	– топливно-энергетический комплекс
ФЦП	– федеральная целевая программа
ШОС	– Шанхайская организация сотрудничества

## **Введение**

### **Описание выбранного подхода к организации документа стратегии**

Стратегия социально-экономического развития Камчатского края до 2025 года разработана в соответствии с приоритетами социально-экономической политики, определенной концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, на основе прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный период, отраслевых документов стратегического планирования на долгосрочный период, иных документов федерального уровня, отражающих государственную политику в сфере социально-экономического развития субъектов Российской Федерации.<sup>2</sup>

Стратегия социально-экономического развития Камчатского края до 2025 года определяет цели, приоритеты социально-экономической политики и задачи социально-экономического развития Камчатского края в долгосрочной перспективе.

Стратегия социально-экономического развития Камчатского края до 2025 года содержит:

- оценку достигнутых целей и комплексных проблем социально-экономического развития Камчатского края;
- цели социально-экономического развития Камчатского края и показатели их достижения;
- основные направления достижения долгосрочных целей социально-экономического развития Камчатского края;
- задачи, решение которых обеспечивает достижение долгосрочных целей Стратегии;
- сроки и этапы реализации Стратегии;
- ожидаемые результаты реализации Стратегии;
- оценку финансовых ресурсов, необходимых для реализации стратегии;
- план мероприятий по реализации Стратегии на среднесрочный период;
- иные положения, определенные Правительством Камчатского края.

Стратегия СЭР Камчатского края до 2025 года разработана с учетом направлений социально-экономического развития муниципальных образований Камчатского края.

Стратегия СЭР Камчатского края до 2025 года служит основой для разработки Программы социально-экономического развития Камчатского края на 2009 – 2013 годы и на период до 2025 года, целевых программ, реализуемых за счет средств бюджета Камчатского края, схемы территориального планирования Камчатского края, основных направлений деятельности высшего исполнительного органа государственной власти Камчатского края.

---

<sup>2</sup> Основы разработки документов государственного стратегического планирования на уровне субъекта Российской Федерации заданы Федеральным законом Российской Федерации (проект) «О государственном стратегическом планировании», см.: ч.3, гл.5, ст.21.; гл.9, ст.35 и др.

Методологическая платформа разработки Стратегии основана на принципах Теории систем, что подразумевает использование системного подхода при анализе региона и планировании его развития. Соответственно, разработка Стратегии Камчатского края, подразумевает формирование технологии достижения системы целей его развития.<sup>3</sup>

Система целей, в совокупности, должна описывать «желаемое» будущее состояние региона в виде основных его функциональных характеристик. Основа для получения «желаемых» характеристик – экспертные оценки.

Стратегическая миссия региона является краткой формулировкой обобщенного образа его желаемого будущего позиционирования. Представление о миссии региона формируется как итог совмещения экспертных оценок его текущего состояния, состояния макросреды, истории и тенденций их развития, а также ключевых граничных и вмененных условий. Формулирование миссии не является обязательным элементом стратегического планирования, но полезно в силу образности и выполнения функции аналогичной макету или модели, которые создают для облегчения восприятия самого объекта.

Общее смысловое выражение в миссии будущего системного образа Камчатского края формализуется в системе целей стратегического развития региона и получает конкретное видение их достижения посредством решения стратегических задач и соответствующих этим задачам проектов.

### **Общая информация**

Камчатский край – субъект Российской Федерации, который был образован 1 июля 2007 года в результате объединения Камчатской области и Корякского автономного округа. Камчатский край расположен на крайнем северо-востоке России, на полуострове Камчатка, Карагинском и Командорских островах. Территория края составляет 464,3 тыс. кв. км. Относительно территории всей Российской Федерации территория края составляет 2,8%. С севера на юг край простирается почти на 1600 км. Расстояние от Петропавловска-Камчатского до Москвы 11 876 км (9 часовых поясов). Территория края омывается Тихим океаном, Охотским и Беринговым морем. Сухопутная граница имеется с Чукотским автономным округом и Магаданской областью. На юге Первый Курильский пролив отделяет полуостров Камчатка от острова Шумшу Сахалинской области. Западные морские границы отделяют полуостров Камчатка от Хабаровского края и Магаданской области. В пределах Берингова моря и Тихого океана проходит Государственная граница Российской Федерации.

Для Камчатки характерно чрезвычайное разнообразие и заметное изменение климата и погод не только в направлении с запада на восток и по широте, но и по мере удаления от побережья, а также в зависимости от высотных отметок местности.

Западной половине полуострова, обращенной к холодному Охотскому морю, свойственен более суровый климат, чем восточной, на которую

---

<sup>3</sup> «Кто не знает гавани, к которой он хочет плыть, тому и ветер не благоприятствует» (Сократ).



оказывает обогревающее воздействие Тихий океан. Восточная часть полуострова характеризуется высокой сейсмичностью, избытком океанических тайфунов, большим количеством осадков.

Для города Петропавловск-Камчатский, который расположен у подножия действующих вулканов, характерны следующие показатели: среднемесячные температуры воздуха в январе – 9°C, в июле + 11°C; количество атмосферных осадков – до 1400 мм/год; сейсмичность – девять баллов.

Наиболее оптимальным районом, в климатическом отношении, является Центрально-Камчатская депрессия (долина реки Камчатки), для которой характерен климат зоны хвойных лесов и напоминает континентальные районы Сибири. Но здесь значительно выше температурный фон зимы: повторяемость морозных погод не более 20%, наблюдаются даже оттепели. Средняя температура января – 22°C. Период же с безморозной погодой длиннее, чем во многих регионах Сибири, он длится с конца апреля до конца октября, а период с температурой выше + 10°C составляет 92 дня (температурный максимум + 34°C). Годовая сумма осадков составляет 600-800 мм, за теплый период здесь выпадает 200 мм. Отсутствие прямого влияния океана и ослабление сейсмической и вулканической активности, теплое лето и сравнительно мягкая зима делают Центральную Камчатку наиболее благоприятным для проживания районом северо-восточной части России.

Административный центр Камчатского края – г. Петропавловск-Камчатский. Города края – Петропавловск-Камчатский, Елизово, Вилучинск. Муниципальные районы: Алеутский район, Быстринский район, Елизовский район, Мильковский район, Соболевский район, Усть-Большерецкий район, Усть-Камчатский район, Карагинский район, Олюторский район, Пенжинский район, Тигильский район (включая поселок городского типа Палана).

Численность постоянного населения Камчатского края по состоянию на 1 января 2009 года составляла 343,5 тыс. человек, средняя плотность населения – 0,7 чел./кв. км.

Рисунок 1. Камчатский край.



## **Миссия Камчатского края**

Находясь на крайнем востоке континента, значительном удалении от столиц, а значит административных и властных структур государства, дальневосточные территории всегда имели для России свою безусловную значимость и ценность. Еще генерал-губернатор Восточной Сибири Николай Николаевич Муравьев (1809-1881 гг.) доказывал Николаю I, что нерешительная и робкая политика России на Дальнем Востоке приведет страну к большим потерям и скомпрометирует в глазах Китая и европейских держав. Ответом Муравьеву послужила известная фраза Николая I: «Где раз поднят русский флаг, там он спускаться не должен». Что в свое время дало сильнейший толчок к освоению тихоокеанских территорий. 2 декабря 1849г. Николай I подписал указ о преобразовании Петропавловска-Камчатского в главный русский порт на Тихом океане (вместо Охотска) и образовании Камчатского края.

С этого момента Камчатка встраивалась Россией в единую экономическую систему, наиболее полно развернувшуюся в период СССР.

Камчатка, как субъект дальневосточных территорий, была органично вписана в программу комплексного развития производительных сил Дальневосточного экономического района в рамках цели создания на Дальнем Востоке высоко эффективного территориально-производственного комплекса (рыбопромыслового), располагающего собственной крупной ресурсной и научно-производственной базой, оптимальной структурой экономики, развитой социальной сферой. Все это, а также включенность области в систему общесоюзного и международного разделения труда, позволило повысить роль региона в народнохозяйственном комплексе страны.

Радикальные общественно-политические изменения в России и мире, активные и нарастающие процессы глобализации, климатические изменения, новая техника и технологии коммуникаций, многие иные факторы сформировали новые условия, в которых развивается регион.

Формирование/выявление стратегических перспектив развития, основанных на конкурентоспособности территории, включая историю становления края, позволяет предложить следующую миссию региона:

<p><b>Камчатский край – форпост безопасности и опорная точка для выражения экономических интересов России в Азиатско-Тихоокеанском регионе вообще и в северной части Тихого океана в частности.</b></p>
---

Миссия Камчатского края задает определенное видение стратегических перспектив его развития.

Новые условия развития – всегда новые, требующие стратегического решения проблемы для общества и экономики.

## Часть 1. Анализ проблем и обоснование приоритетов развития Камчатского края

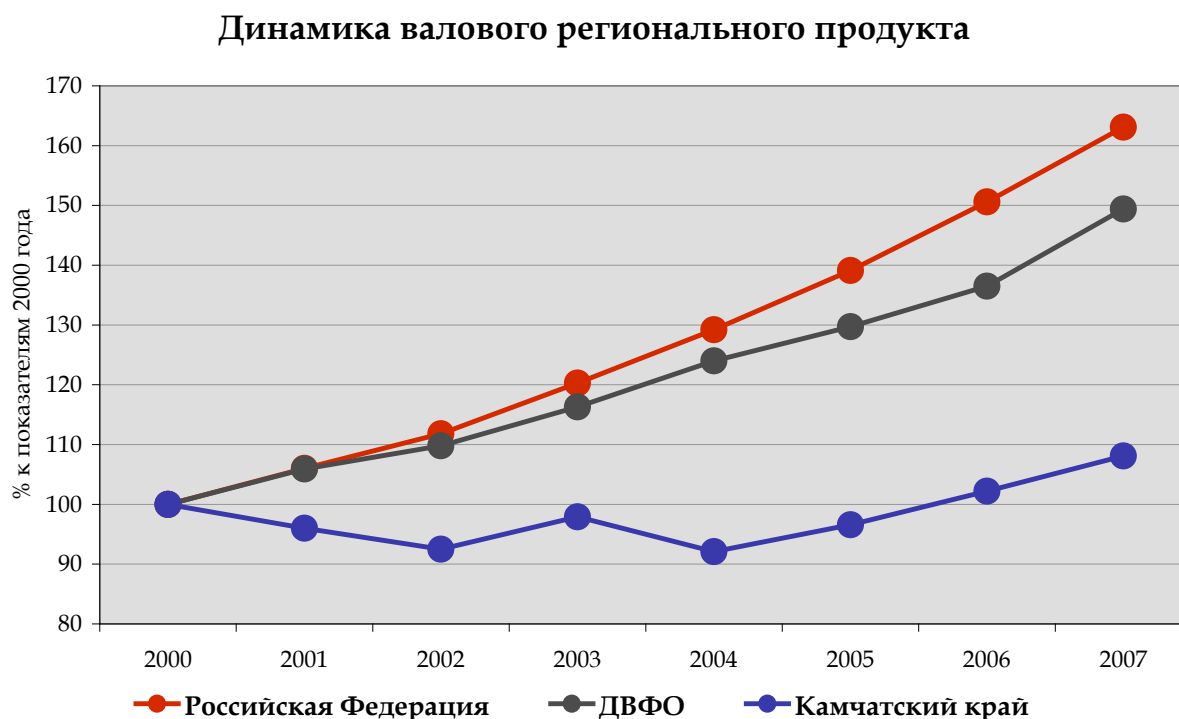
### 1.1. Комплексная оценка ключевых внешних и внутренних факторов, определяющих развитие Камчатского края

#### 1.1.1. Анализ социально-экономического развития Камчатского края

##### Макроэкономическая ситуация

Темпы роста ВРП Камчатского края на протяжении последних лет существенно отстают как от общероссийских показателей, так и показателей ДФО, демонстрируя отрицательную динамику за исключением 2006-2007 гг. (см. Рисунок 2). В 2008 году прирост ВРП снизился и составил не более 3% по причине начавшегося экономического кризиса.

Рисунок 2. Динамика ВРП



Фактором, сдерживающим рост ВРП является значительный вес промежуточного потребления, связанный в том числе с использованием морально устаревшего, физически изношенного и энергоемкого оборудования и увеличением затрат на его содержание. Для Камчатки, где в хозяйственной деятельности важную роль играет рыбный промысел, специфическим фактором, сдерживающими темпы роста ВРП, является неурегулированность в Российской Федерации вопросов о прибрежном рыболовстве, о промысле лососей.

Дальнейшее замедление экономического роста в Камчатском крае в 2009 году обусловлено сохранением низких цен на цветные металлы, снижением потребления из-за роста цен и низкого курса рубля, ухудшением условий

кредитования. Однако ситуацию будет сглаживать благоприятная конъюнктура в рыболовстве, а также реализация в регионе антикризисных мер, предусматривающих поддержку системообразующих предприятий и сохранение объема бюджетных расходов, в том числе направленных на инвестирование стратегических проектов, в том числе предусмотренных ФЦП «Повышение устойчивости жилых домов, основных объектов и систем жизнеобеспечения в сейсмических районах Российской Федерации на 2009-2013 годы»

Наибольший вклад в структуру ВРП Камчатского края вносят: рыбная отрасль (18,9%); государственное управление и обеспечение военной безопасности; обязательное социальное обеспечение (15%) и торговля (11,3%).

Рисунок 3. Структура ВРП Камчатского края в 2007 году.

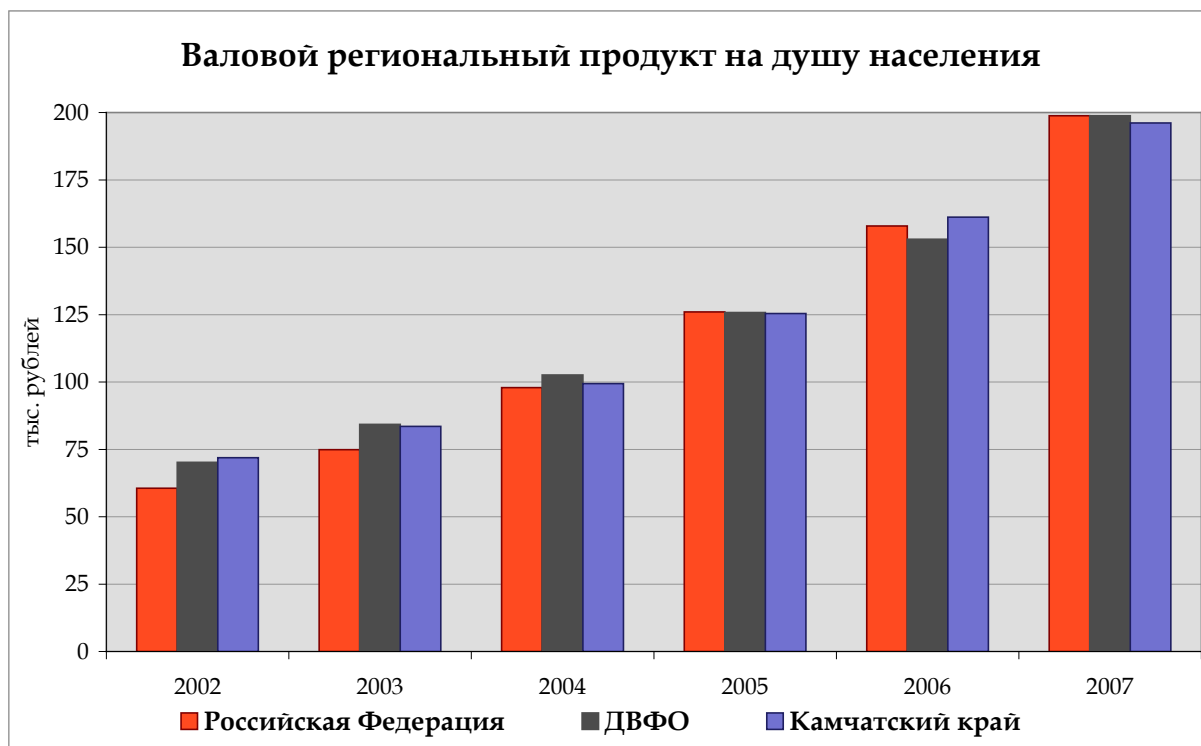


В среднем на одного жителя Камчатского края в 2007 году приходилось 196,1 тыс. рублей ВРП, что в 4 раза больше, чем в 2000 году. По данному показателю в рейтинге регионов Российской Федерации Камчатский край с 15 позиции, по итогам 2006 года, опустился в 2007 году на 16 место. В структуре ВРП на оплату труда пришлось 61,8%.

### Отраслевая структура экономики

Положительная динамика индекса промышленного производства в последние годы отмечается по основным трем видам деятельности «Добыча полезных ископаемых», «Обрабатывающие производства» и «Производство и распределение электроэнергии, газа и воды». На предприятиях по добыче полезных ископаемых индекс промышленного производства составил 106,4%, в обрабатывающих производствах – 106,2%, на предприятиях по производству и распределению электроэнергии, газа и воды – 102,6%.

Рисунок 4. ВРП на душу населения



В 2008 году в Камчатском крае сохранялась положительная динамика материального производства, увеличены объемы отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами на предприятиях по добыче полезных ископаемых, в обрабатывающих производствах, в производстве и распределении электроэнергии и воды, в рыболовстве.

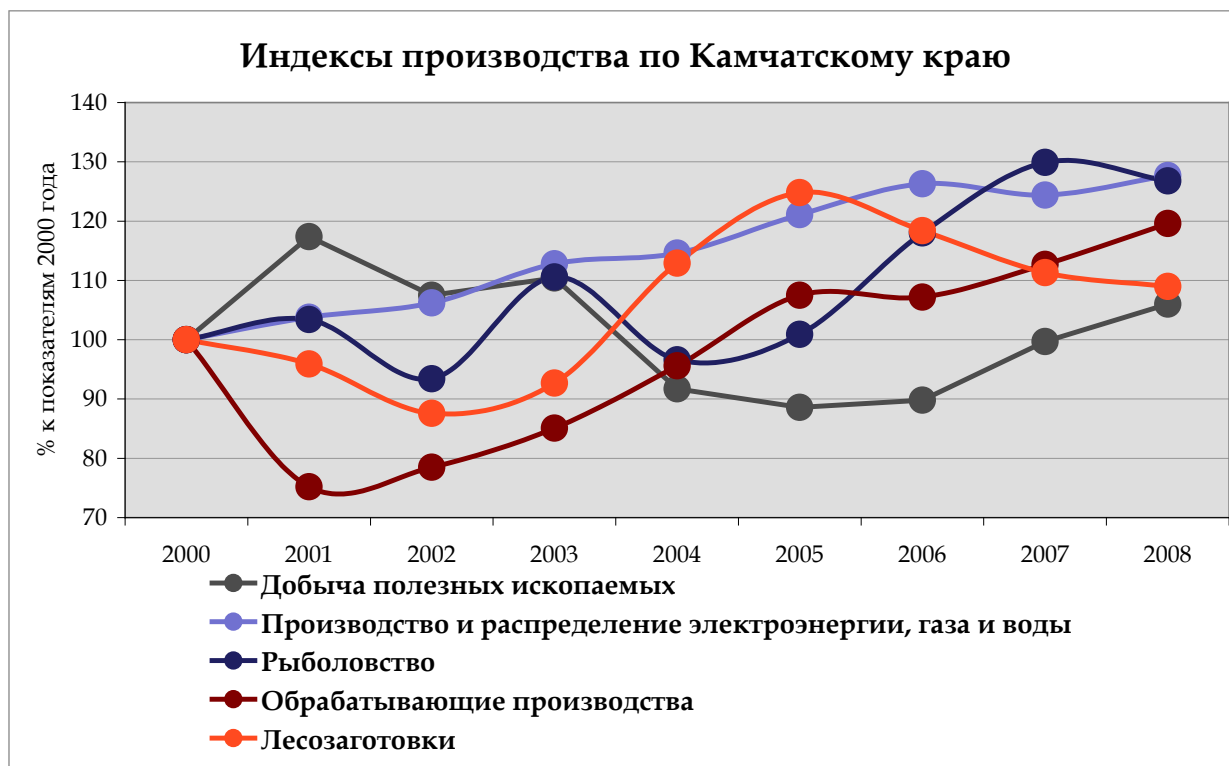
Увеличение производства произошло на судоремонтных предприятиях, в химическом, текстильном и швейном производствах. Снижение производства в наибольшей степени произошло, на предприятиях по производству металлических изделий, по обработке древесины и производству изделий из дерева. В меньшей степени снижено производство электрооборудования.

Увеличение темпов выпуска продукции в обрабатывающих производствах, было обеспечено среди прочего и снижением тарифов на электроэнергию на территории Камчатского края с 1 ноября 2007 года до 2,65 руб. за кВт/час для всех категорий потребителей.

В структуре экономики Камчатского края доля добывающего сектора незначительна. В объеме отгруженной продукции по всем видам деятельности региона на добывающие производства приходится лишь 4,5% (в 2008 году – 4,2%).

Наиболее рентабельна добыча топливно-энергетических ресурсов (14,7%). Уровень рентабельности крупных и средних предприятий осуществляющих добычу полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических ресурсов составил 5,3%.

Рисунок 5. Индексы производства Камчатского края.



В структуре обрабатывающих производств наибольший удельный вес традиционно занимает производство пищевых продуктов (76,0%) и производство транспортных средств и оборудования (судоремонт) 13,4%.

### ***Пищевая промышленность***

Производство пищевой продукции за исключением рыбной продукции осуществляется на региональный рынок, при этом снижение производства вызвано снижением конкурентоспособности продукции местных товаропроизводителей. Влияние импортозамещения и эффекта девальвации рубля, как факторов, стимулирующих производство конкурентоспособной пищевой продукции, исчерпано, начинает развиваться процесс вытеснения местной продукции дешевой, завозимой из других регионов РФ и импортной. Снижение выпуска продукции, кроме этого, связано и со снижением численности населения.

### ***Рыбопромысловая деятельность***

За 2008 год рыбодобывающими предприятиями не освоено 81% промышленных квот на вылов бычков, кальмара – 47%, макруруса – 40%. Еще ниже процент освоения промышленных квот на вылов скатов, акул. По-прежнему практически в полном объеме остаются неостребованными квоты на вылов мойвы, трубача, ликод, кукумарии, ламинарии.

В 2008 г. рыбодобывающими и рыбоперерабатывающими предприятиями края произведено 629,4 тыс. тонн товарной пищевой рыбной продукции, включая рыбные консервы (94,3%).

В структуре вылова более 88% занимают пять пород рыб – минтай, лососи, камбала, треска и терпуг (см. Рисунок 6).

Рисунок 6. Структура рыбопромышленной деятельности.



Среднесписочная численность работников, занятых в рыболовстве Камчатского края, в 2008 году уменьшилась по сравнению с 2007 годом на 5%. Среднемесячная заработная плата одного работника в 2008 году в рыболовстве составляла 32366 рублей, что превышало уровень среднемесячной заработной платы в экономике края на 19,3%.

Уровень рентабельности продукции на крупных и средних предприятиях в рыболовстве составил по итогам 2008 года 6,5%.

Эффективному развитию рыболовства препятствует ряд специфических проблем, наиболее значимые из них:

- обязательность использования системы установления общего допустимого улова (ОДУ) для всех без исключения видов водных биоресурсов;
- сокращение ОДУ высокорентабельных объектов промысла (минтая, трески, крабов);
- наличие существенного дисбаланса между разрешаемыми к использованию объемами водных биоресурсов в исключительной экономической зоне России и производственными мощностями для их изъятия;
- отсутствие нормативно-правовых актов, регламентирующих оборот долей и перераспределение квот на вылов водных биологических ресурсов;
- отсутствие дифференцированного подхода при взимании сбора за пользование водными биоресурсами;
- низкий уровень технологической обработки сырья;
- сокращение государственной поддержки рыбного хозяйства.



### ***Судоремонтная промышленность***

Удельный вес судоремонта в объеме обрабатывающих производств составляет около 15%.

Загрузка производственных мощностей в целом незначительна. Предприятия испытывают острый недостаток, как в оборотных средствах, так и в инвестиционных ресурсах. Судоремонтные предприятия в большинстве своем остаются непривлекательными как для внешних, так и для российских инвесторов.

На динамику выпуска продукции судоремонтных предприятий значительное влияние оказывает уровень тарифов на электроэнергию.

Сдерживающими факторами развития судоремонта являются:

- недостаточные темпы обновления основных производственных фондов, технологий и технологического оборудования;
- сохранение низкого уровня конкурентоспособности и инновационной восприимчивости отдельных видов работ;
- отсутствие необходимых финансовых ресурсов на приобретение основных и оборотных средств;
- недостаточный платежеспособный спрос на судоремонтные работы и рост конкуренции со стороны зарубежных фирм, предлагающих судоремонт на более выгодных условиях.
- сложившийся устойчивый дефицит квалифицированных кадров ИТР и рабочих основных специальностей для судоремонтных предприятий.

Система профессионального образования не обеспечивает подготовки квалифицированных рабочих кадров. Специальность судоремонтника остается малопривлекательной из-за тяжелых условий труда и низкой оплаты.

### ***Производство электроэнергии, газа и воды***

В 2008 г. на предприятиях по производству электроэнергии, газа и воды индекс производства составил 102,6%.

В 2008 году электростанциями края произведено 1672,3 млн. кВт/час электроэнергии и 3372,3 тыс. Гкал. теплоэнергии. Производство электроэнергии увеличено на 1,6% к уровню 2007 года, при этом выпуск ее гидроэлектростанциями увеличен на 2,7%, в то время как геотермальными электростанциями – снижен на 1,3%. Производство теплоэнергии сокращено в сравнении с уровнем 2007 года на 0,8%.

Основная часть энергетического производства Камчатки приходится на выработку тепловой энергии (см. Рисунок 7)

Основная доля производства электроэнергии на полуострове приходится на тепловые электростанции, однако в последние годы наметилась тенденция изменения структуры производства в сторону уменьшения доли тепловых электростанций (см. Рисунок 8).

В структуре вырабатываемой электроэнергии удельный вес электроэнергии произведенной с использованием нетрадиционных источников энергии составляет около 30%. В 2008 году удельный вес убыточных

предприятий составил 68,6%. Рентабельность продукции составила в 2008 году – 27,2% (в 2007 году – 10,6%).

В структуре потребления электро- и теплоэнергии преобладает население и предприятия ЖКХ.

Рисунок 7. Структура производства и распределения воды, электро- и теплоэнергии.



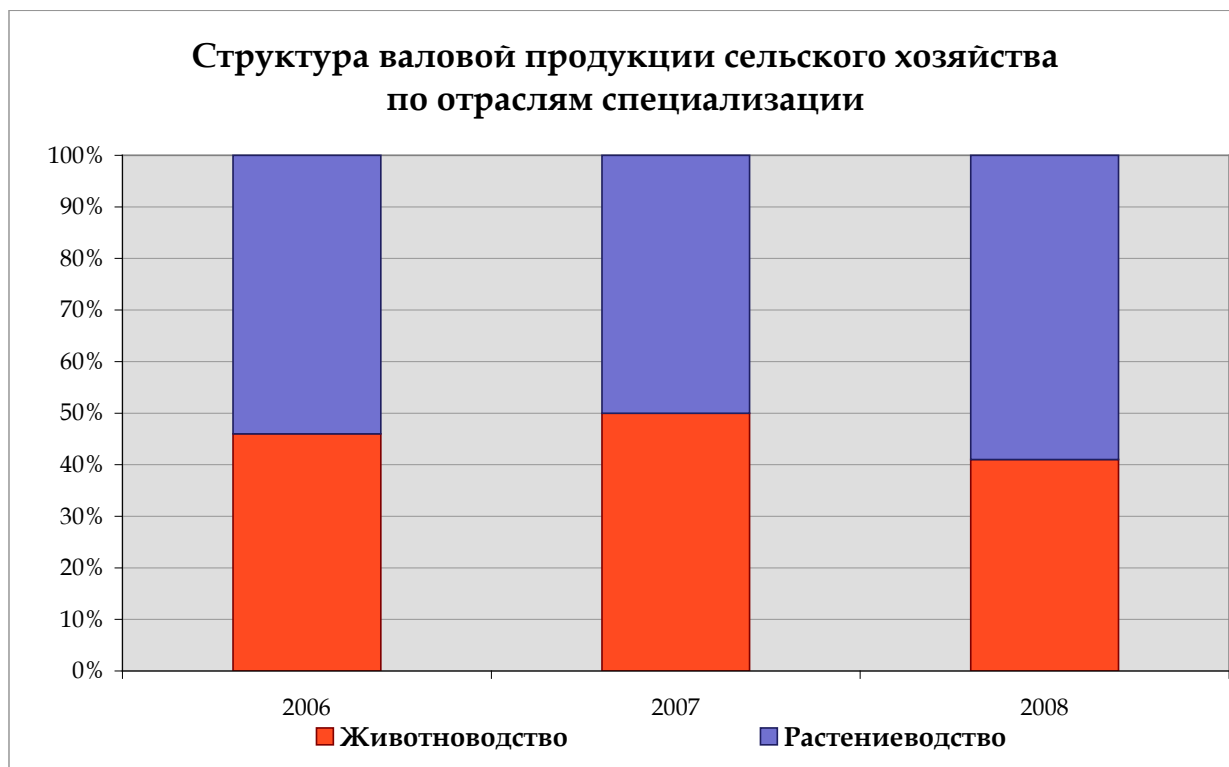
Рисунок 8. Структура производства электрической энергии (в 2006 г.).



### ***Агропромышленное производство***

Отраслевая структура сельского хозяйства включает молочную, мясную, птицеводческую, картофелеводческую и овощеводческую отрасли, которые формируют пять основных продовольственных рынков, среди которых рынок яйца, картофеля и овощей могут полностью обеспечить потребность Камчатского края продукцией собственного производства.

Рисунок 9. Структура сельскохозяйственного производства.



Рынок продуктов питания Камчатки слабо обеспечен продукцией собственного производства: молочной продукцией – на 28,4%, мясной – на 11%. Потребление молока и молочных продуктов ежегодно увеличивается, в основном, за счет увеличения его ввоза на территорию края.

На 01.01.2008 года, производство сельскохозяйственной продукции осуществляли 45 организаций различных форм хозяйствования, 408 крестьянских (фермерских) хозяйств и более 60 тысяч приусадебных и индивидуальных хозяйств населения. Число убыточных хозяйств в 2008 году – 1 предприятие. Рентабельность по всей хозяйственной деятельности за 2008 год – 14,3%.

### ***Оленеводство***

Северное оленеводство является основной отраслью традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Севера Камчатского края, составляет основу формирования уклада и образа жизни этих народов, обеспечивает сохранение их этноса и культуры. Данная отрасль оказывает существенное влияние на формирование продовольственной базы для населения Камчатского края.

Оленеводство отличается особой специфичностью, так как ведется на огромной территории в экстремальных природно-климатических условиях. В настоящее время оно частично обеспечивает потребности жителей края в мясе и шкурах для нужд коренного населения, обеспечивает частичную занятость населения севера территории края.

## Инфраструктурная обеспеченность

### Транспорт

Работа транспортного комплекса края в 2008 году характеризуется, по данным Росстата, ростом грузооборота организаций в целом всеми видами транспорта на 25,5% по сравнению с 2007 годом.

Рисунок 10. Объем перевозок всеми видами транспорта.



В 2008 году всеми видами транспорта перевезено пассажиров 100697,7 тыс. человек, или 102,7% к 2007 году. Положительная динамика обусловлена, в основном, увеличением объема перевозок автомобильным транспортом (см. Рисунок 10). Автомобильным транспортом перевезено 100650,4 тыс. человек, воздушным транспортом – 40,2 тыс. человек, морским транспортом – 7,1 тыс. чел. (102,7%, 103,9%, 97,3% к уровню 2007 года соответственно).

Число пассажиров, отправленных за пределы края в 2008 году авиапарком других компаний, составило 229,9 тыс. человек, или 92,4% к уровню 2007 года.

Трубопроводный транспорт начал развиваться в Камчатском крае в начале XXI века в связи с освоением газоконденсатных месторождений. С 2000 года функционирует газопровод от Кшукского газоконденсатного месторождения до села Соболево и поселка Крутогоровский. В 2003 году по данному трубопроводу транспортировано 7,3 тыс. тонн природного газа, в 2004

году – 6,6 тыс. тонн, в 2005 году – 7,1 тыс. тонн, в 2006 году – 7,6 тыс. тонн, в 2007 году – 7,2 тыс. тонн. Грузооборот трубопроводного транспорта составил в 2007 году 664 тыс. т-км (94,3% к уровню 2006 года).

В соответствии с Программой перевода электро- и теплоснабжения Камчатского края на нетрадиционные возобновляемые источники энергии и местные виды топлива ведется строительство газопровода от Кшукского газоконденсатного месторождения до краевого центра. Окончание строительства газопровода планируется в 2010 году.

### ***Транспортная связанность***

Общая протяженность всех автомобильных дорог (включая ведомственные) в Камчатском крае на 01.01.2008 года составила 1981 км, в том числе, с твердым покрытием – 1692 км (85,4%). В общей протяженности автомобильных дорог, дороги общего пользования составляют 90% (1778 км), из них твердое покрытие имеют дороги протяженностью 1593 км, из которых усовершенствованное – 353 км.

Удельный вес дорог с твердым покрытием в суммарной длине автомобильных дорог общего пользования составляет 89,6%, дороги с усовершенствованным покрытием в общей длине автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляют одну пятую. Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 1000 кв. км территории составляет 3,43 км.

Существующая сеть автомобильных дорог общего пользования края соответствует направлению сложившихся транспортных связей.

Автомобильная дорога «Мильково – Ключи – Усть-Камчатск» является частью основного территориального маршрута Петропавловск-Камчатский – Усть-Камчатск. Она имеет важное социально-экономическое и стратегическое значение для развития полуострова Камчатка. Дорога связывает северные районы края с краевым центром, морским портом и аэропортом «Елизово». По дороге осуществляется перевозка горючего, твердого топлива, строительных материалов, товаров народного потребления в сельскохозяйственные районы края, а также производимой сельскохозяйственной продукции и деловой древесины в краевой центр и морской порт.

На данный момент г. Петропавловск-Камчатский, где расположен главный морской порт, имеет устойчивую автомобильную связь только с четырьмя муниципальными районами. Сообщение с п. Палана осуществляется по недостроенному автозимнику.

Все работы по строительству и реконструкции региональной дорожной сети ведутся в рамках федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года»; с участием, главным образом, федерального бюджета (90%), федерального субсидирования на строительство и модернизацию автомобильных дорог общего пользования, в том числе, дорог в поселениях, а также краевого бюджета.

Количество работающих в дорожном хозяйстве около 1000 чел. На автомобильных дорогах находятся 22 дорожные дистанции, 5 асфальтобетонных заводов, 34 карьера для добычи дорожно-строительных материалов.

Увеличение транспортной нагрузки, происходящее в последнее время, ведет к ускоренному разрушению дорожных покрытий, требует дополнительных средств на их усиление. Недостаточность средств влечет за собой ежегодный недоремонт, в результате чего физический износ дорог не восстанавливается.

В настоящее время на территориальных автомобильных дорогах края находится более 150 мостов общей протяженностью около 6000 погонных метров, в том числе в неудовлетворительном состоянии более 20 мостов общей протяженностью около 800 погонных метров. Серьезной проблемой является состояние мостов на дорогах, построенных несколько десятилетий назад. Их габариты и техническое состояние не удовлетворяет современным требованиям по параметрам и нагрузкам. Имеются мосты, проработавшие по 25-30 лет и более без капитального ремонта. Усугубляющим состояние мостов фактором является повышение сейсмического районирования с 8 до 9 баллов для транспортных сооружений. Таким образом, большинство мостов края не отвечает требованиям по сейсмостойкости и нуждаются в усилении.

Из-за неразвитой сети автомобильных дорог Камчатского края и отсутствия линий морских пассажирских перевозок, для жителей многих труднодоступных населенных пунктов края авиация является единственным средством транспорта, позволяющим добраться до районного или краевого центра. Таким образом, учитывая сложный горный рельеф местности, большую удаленность и разрозненность населенных пунктов Камчатского региона друг от друга и от краевого центра, альтернативы воздушному транспорту не было и нет по настоящее время.

### ***Авиaperезовки***

Все пассажирские перевозки за пределы полуострова организованы исключительно по воздушным линиям.

Авиатранспортная система Камчатского региона состоит из аэропорта федерального значения «Петропавловск-Камчатский» и сети аэропортов местных воздушных линий, расположенных в населенных пунктах края. По состоянию на 1 января 2008 года в государственном реестре зарегистрированы 12 аэродромов местных воздушных линий (МВЛ), из них 6 обеспечивают воздушные перевозки в Корякском округе.

Базовый аэропорт «Петропавловск-Камчатский» – единственный на Камчатке, способный принимать воздушные суда первого класса с большой взлетной массой и обеспечивать функционирование регулярных авиапассажирских перевозок всех видов: международных, межрегиональных и местных.

Аэропорт находится на аэродроме совместного базирования воздушных судов, принадлежащих как к гражданской, так и к государственной авиации.

Аэродром имеет две искусственные взлетно-посадочные полосы (ИВПП-1 и ИВПП-2), принадлежащие Министерству обороны РФ. Действующая взлетно-посадочная полоса № 2 эксплуатируется в состоянии износа, близкого к предельным значениям. Взлетно-посадочная полоса № 1 выведена из эксплуатации в 1977 году и подлежит реконструкции. Данный объект включен в Федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России».

Износ аэропортов предельный, требуется реконструкция аэродромных покрытий и зданий, обновление светосигнального оборудования, средств посадки и управления воздушным движением. Коэффициент износа основных средств аэропортов местных воздушных линий составляет более 75%.

В настоящее время на территории Камчатского края выполняют полеты три эксплуатанта коммерческой авиации, из них два государственных авиапредприятия. Это Федеральное государственное унитарное Петропавловск-Камчатское авиационное предприятие (ФГУПКАП), Федеральное государственное унитарное Корякское авиационное предприятие (ФГУП КорАП) и ООО Авиакомпания «Камчатские авиалинии».

На территории Камчатского края эксплуатируется 7 типов воздушных судов (ВС), из них, 5 типов самолетов (Як-40, Л-410, Ан-28, Ан-26, Ан-74) и 2 типа вертолетов (Ми-8, Ми-2). Общий парк ВС насчитывает 44 единицы. Самолетный парк составляет 18 единиц, вертолетный – 26 единиц.

В период до 2012 года из-за выработки ресурса будет списан весь парк самолетов Як-40, на которых выполняется основной объем пассажирских перевозок по местным авиалиниям в Камчатском крае.

### ***Морской транспорт***

Предприятия морского транспорта являются важнейшим звеном транспортного комплекса Камчатского края. Завоз основной массы грузов на территорию края осуществляется через морской порт Владивостока. Петропавловск-Камчатский морской порт является местом доставки почти всех грузов на Камчатский полуостров. Далее грузы доставляются в районы по автомобильным дорогами. Объем переработки грузов с 2851,3 тыс. тонн в 1994 году снизился до 401,2 тыс. тонн 1998 году, и только с 2001 года портовая переработка грузов начала расти, и к 2006 году достигла объема в 810 тыс. тонн.

Морской порт Петропавловск-Камчатский является единственным портом, имеющим технические возможности для обработки морской регулярной контейнерной линии Владивосток – Петропавловск-Камчатский. В настоящее время перегрузочные машины грузового терминала порта практически полностью выработали свой ресурс. Для обеспечения необходимой производительности при обработке грузов порту требуется модернизация оборудования.

В морском торговом порту из 12 имеющихся причалов в полной мере для грузовых операций используются 4 причала. Согласно паспортам причальных сооружений, все причалы требуют ремонта.

Морской рыбный порт в настоящее время имеет 4 единицы самоходного флота и 2 единицы плашкоутов. Имеет место высокий уровень износа плавсредств – 73%. У рыбного порта имеется 12 причалов общей протяженностью 1571 погонных метров. Причалы находятся в эксплуатации с 1954 года и требуют капитального ремонта.

Судоходной компанией, обеспечивающей основной грузопоток на Камчатский полуостров, является ОАО «ДВМП» (порт приписки Владивосток). Суда ОАО «ДВМП» ежегодно доставляют на Камчатку около 600 тыс. тонн грузов. Средний возраст судов, работающих на направлении Владивосток – Петропавловск-Камчатский около 25 лет. Морские суда, принадлежащие в прошлом ОАО «Камчатское Морское Пароходство» в количестве 5 единиц были переведены в ООО «Камчатморфлот».

В порту Петропавловск-Камчатский приписано 94 судна торгового флота общим дедвейтом 648011 рег. тонн. Средний возраст судов 26 лет.

В Камчатском крае регулярные пассажирские морские перевозки не выполняются с 1992 года. До 1992 года пассажирские перевозки осуществляло Камчатское морское пароходство теплоходами вместимостью до трехсот пассажиров каждый. В настоящее время потребность на регулярные морские перевозки растет, так как связь между труднодоступными населенными пунктами Камчатского края, большинство из которых прибрежные, осуществляется в основном воздушным транспортом. Отсутствие регулярных морских пассажирских перевозок серьезно сдерживает развитие туризма в Камчатском крае, одной из перспективных отраслей региональной экономики.

### **Связь**

Уровень телефонизации считается одним из показателей благосостояния населения. По данному показателю Камчатка в 2006 году входила в первую десятку в России по обеспечению городского и сельского населения.

В силу недостаточности развития и высоких тарифов междугородной и международной телефонной связи, ее услуги не получили достаточно широкого распространения. В среднем, по краю в 2006 году предоставлено 23285 тысяч исходящих междугородных и международных телефонных соединений, из которых международные составляют лишь 2235.

На рынке услуг связи все более заметными становятся услуги сухопутной радиосвязи с подвижными объектами. Общая численность абонентов сетей сухопутной радиосвязи с подвижными объектами на 1.01.2007г. составила 384 тыс. против 4,6 тыс. на начало 2001года.

В 2006 году на территории края стал более доступным «Интернет» по выделенным DSL каналам, с 2003 года по 2006 год в 6,5 раз выросло количество информации передаваемой по сети Интернет и составило 47308 Гбайт.

### **Тарифная политика**

В 2008 году тариф на электроэнергию для населения составлял 2,50 руб. за кВт/час. В сравнении с другими регионами Дальневосточного федерального округа тариф для населения на Камчатке остается самым высоким и превышает уровень тарифов в других регионах ДВФО от 1,1 до 2,2 раз. Уровень тарифов



для населения в Сахалинской области был ниже в 1,2 раза, в Магаданской области – в 1,1 раза, в Хабаровском крае – в 1,3 раза, в Амурской области – 1,5 раз, в Приморском крае – в 2,2 раза. С 1 января 2009 года тарифы для населения в Камчатском крае увеличены на 16,0% и составили 2,90 руб. за кВт/час.

## Социально-демографическая ситуация

### Демография и миграция

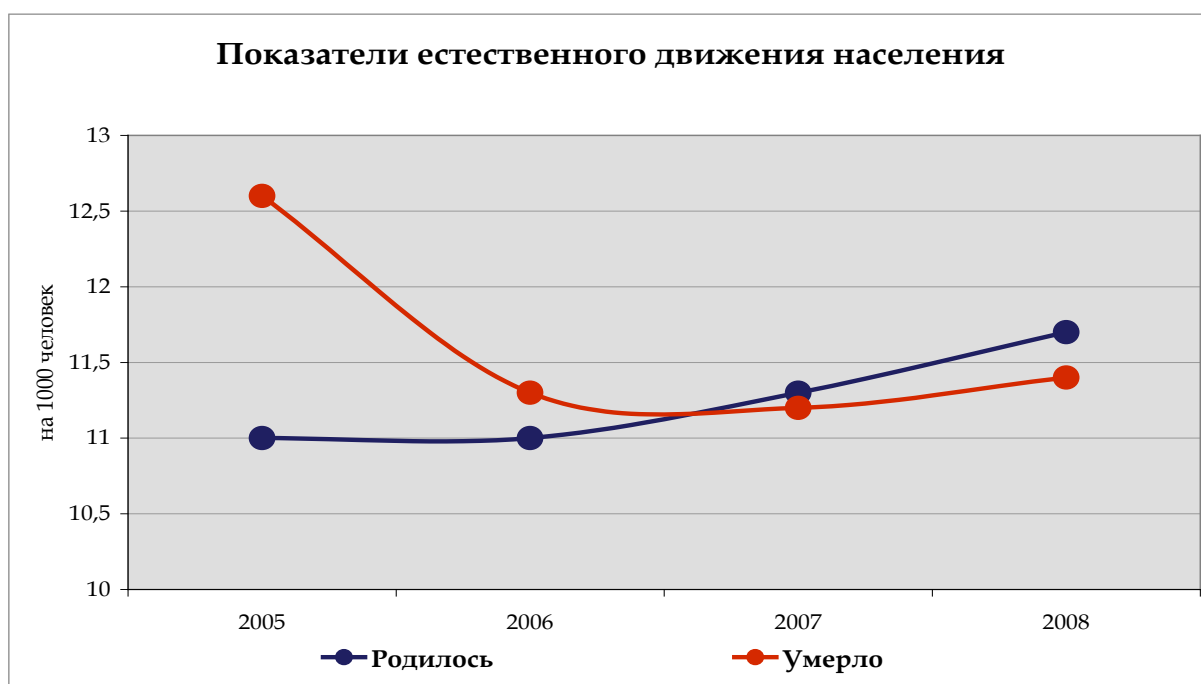
Развитие демографической ситуации в Камчатском крае в целом отражает тенденции демографического развития Российской Федерации и указывает на устойчивый характер процесса депопуляции (сокращение численности населения).

Неизменное сокращение численности населения Камчатского края наблюдается с 1991 года. За период 1991-2008 год численность постоянного населения сократилась на 135 тысяч человек или на 28,2%. Ранее естественный прирост населения был обусловлен высокими темпами рождаемости, обеспечивающими увеличение численности вплоть до 1991 года.

По оценке, среднегодовая численность постоянного населения Камчатского края в 2009 году составит 342,7 тыс. человек или 99,4% уровня 2008 года. Численность населения Камчатского края на 1 января 2009 года составила 343,5 тысячи человек, из них 270,7 тысяч (78,8%) – горожан и 72,8 тысячи (21,2%) – сельских жителей. В 2008 году в сельской местности края, по данным территориального органа Росстата, проживало 71,2 тыс. человек, или 20,7% общей численности населения Камчатского края.

В Камчатском крае естественная убыль наблюдается с 1993 года по 2006 год (см. Рисунок 11). Исключением был 1998 год, в котором естественный прирост населения составил 71 человек.

Рисунок 11. Естественное движение населения.



По итогам 2008 года количество родившихся превысило количество умерших на 96 человек. В крае родилось 4022 малыша, это на 91 младенца или на 2,3% больше, чем за 2007 год. На каждую 1000 населения в 2008 году приходилось 11,7 рождений (в 2007 году – 11,3) – это одно из самых больших значений данного показателя, зарегистрированное с начала падения уровня рождаемости в 1993 году.

Главным фактором низкого уровня естественного прироста населения являются высокие темпы роста смертности населения, из-за которых наметившаяся незначительная тенденция роста рождаемости не вносит в демографическую ситуацию достаточно устойчивых положительных сдвигов.

В течение 2008 года в регионе умерло 3926 человек, что на 1,6% выше уровня предыдущего года. Общий коэффициент смертности составил 11,4 промилле, против 11,2 промилле в 2007 году.

Миграционный отток продолжает оказывать доминирующее влияние на процесс депопуляции жителей Камчатки.

Роль миграции в изменении численности населения полуострова всегда была значительной и составляла от 80% до 95% от общих потерь населения. В 2008 году, учитывая естественный прирост населения, 100% потерь пришлось на миграционный отток.

В 2008 году миграционная убыль составила 2226 человек против 1522 человек в 2007 году, увеличившись на 46,3% относительно предыдущего года.

Миграция оказывает большое влияние и на половозрастную структуру населения края. Наиболее высокой подвижностью обладает население в трудоспособном возрасте. Лица данной группы составляют три четверти всей миграции края.

В 2008 году доля трудоспособного населения в составе выбывших на 4,5 процентных пункта ниже доли прибывших (соответственно, 74,3% и 78,8%).

Рост числа выезжающих пожилых людей является следствием стремления этой категории мигрантов ограничить время своего проживания на Севере по возможности периодом работы. В 2008 году доля населения старше трудоспособного возраста в составе выбывших с территории на 5,2% превысила долю прибывших (соответственно 13,2% и 8,0%). Кроме того, наблюдается тенденция увеличения доли населения старше трудоспособного возраста в составе выбывающих, при сохранении в целом стабильной доли прибывающих. Доля населения моложе трудоспособного возраста в составе выбывших ниже доли прибывших на 0,7% (12,6% и 13,2% соответственно).

Самым популярным у внутренних мигрантов на протяжении последних лет был и остается краевой центр. Основная часть мигрантов перемещается из сельской местности в городскую. Из сельской местности в городскую переместилось 882 человека, в то время как в село переехало 500 горожан, что составило 37,9% и 21,5% внутрирегиональных мигрантов соответственно.

Сложившиеся параметры возрастной структуры населения и его воспроизводства таковы, что население в среднесрочной перспективе будет продолжать сокращаться.

Миграционная убыль населения может смениться миграционным приростом за счет привлечения дополнительных трудовых ресурсов на территорию края.

### ***Рынок труда***

Численность экономически активного населения за 2008 год сократилась на 2,4 тыс. человек и составила 203,4 тыс. человек. В целом, численность экономически активного населения составила 60% от общей численности постоянного населения.

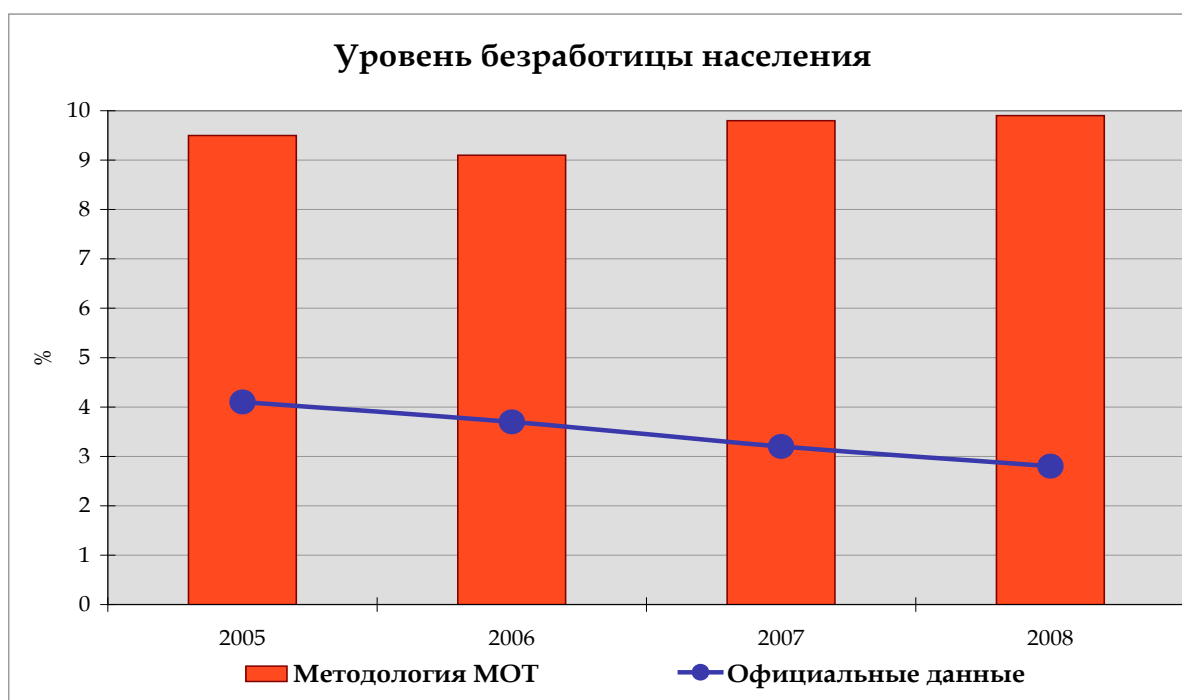
В структуре работающих наибольшая доля лиц занята в госуправлении и обеспечении военной безопасности – 16,4%. В учреждениях образования трудилось 12,1% численности занятых, в рыболовстве – 10,5%, в учреждениях здравоохранения – 9,5%, в транспорте и связи – 9,2%, в обрабатывающих производствах – 7,9%, в производстве и распределении электроэнергии, газа и воды – 7,4%, в операциях с недвижимым имуществом (преимущественно в сфере управления жилищным фондом) – 6,8%, в торговле и ремонте – 4,7%.

Уровень безработицы в 2008 году, взятый как отношение количества безработных граждан, рассчитанного по методике МОТ, к экономически активному населению составил 8,9%. Общая численность безработных, рассчитанная по методологии МОТ, составила 18,3 тыс. человек.

Численность официально зарегистрированных безработных в среднем за 2008 год составила 5,8 тыс. человек (2,8% экономически активного населения), что на 13,4% меньше аналогичного показателя 2007 года (6,7 тыс. чел.). Численность граждан, имеющих статус безработного, по состоянию на конец 2008 года уменьшилась во всех районах края за исключением Алеутского.

По официальным данным безработица имеет тенденцию к снижению в течение 2006-2007 гг., что связано с общим экономическим ростом.

Рисунок 12. Уровень безработицы.



Высокий уровень безработицы во многих районах края обусловлен тем, что потребность в рабочей силе, заявленная на рынке труда этих районов, продолжает снижаться или отсутствует вовсе. Так, если напряженность на рынке труда на 01.01.2009 года в целом по краю составила 1,8 человека на одно вакантное рабочее место, то в Мильковском районе этот показатель достигает 13,8 человека. В Тигильском районе заявки работодателей на подбор кадров на постоянные рабочие места отсутствуют.

Заявленная работодателями потребность в работниках в течение 2008 года, по сравнению с прошлым годом, выросла на 13,8%, и составила 16957 единиц, всего находилось в базе данных с начала года 19783 вакансии, что на 12,4% больше, чем в 2007 году. В общем количестве заявок от организаций произошло увеличение доли заявок на рабочие профессии.

Удельный вес трудовых ресурсов в общей численности постоянного населения составит 72% против 71,5% в 2008 году. По прогнозируемой динамике, численность трудовых ресурсов будет иметь тенденцию к снижению.

Предполагается, что количество официально зарегистрированных безработных будет снижаться. Уровень официально зарегистрированной безработицы оценивается на уровне 2,8%.

Рисунок 13. Структура предложений на рынке труда.



Одной из проблем, связанной с трудоустройством граждан, остается негативное влияние несоответствия спроса и предложения рабочей силы в профессионально-квалификационном разрезе, а также предложение со стороны работодателей низкой заработной платы (до 30% вакансий имеют уровень заработной платы, который не соответствует размеру прожиточного минимума). Средний размер заработной платы заявленных работодателями вакансий в органы государственной службы занятости населения в ноябре-декабре 2007 года составил 11439 рублей, что на 11,6 процента ниже уровня заработной платы января 2007 года (12245 рублей).

Коэффициент напряженности, определяемый как отношение численности незанятых граждан, зарегистрированных в органах государственной службы занятости населения, к количеству заявленных свободных рабочих мест и вакантных должностей, по состоянию на 1 января 2008 года составил 2,6 (по состоянию на 1 января 2007 года – 3,0), по России – 1,5, по ДФО – 2,6.

По регионам Дальневосточного федерального округа наиболее высокий коэффициент напряженности на рынке труда в Магаданской области – 7,2; Амурской области – 5,9; наиболее благоприятная обстановка сложилась в Сахалинской области и Чукотском автономном округе, где коэффициент напряженности – 1,4.

### ***Культура и образование***

На начало 2008/2009 учебного года сеть общеобразовательных учреждений Камчатского края представлена 6 вечерними и 124 дневными учреждениями, из которых 12 начальных, 10 основных, 97 средних (полных) общеобразовательных школ, 5 специальных (коррекционных) общеобразовательных учреждений.

В 2008 году в экспериментальном режиме реализовывался проект «Дистанционное образование школьников Камчатского края с использованием сети Интернет», в котором приняли участие школьники Елизовского, Усть-Большерецкого, Тигильского, Олторского муниципальных районов.

Продолжается работа по реализации инновационных программ и распространению передового опыта в общеобразовательных учреждениях на базе 13 федеральных и краевых экспериментальных площадок. В 2008 году проведено 17 открытых мероприятий на базе экспериментальных площадок для всех образовательных учреждений края.

Выявлены основные проблемы при организации профильного обучения, требующие решения в 2009 году и последующих периодах:

- слабое учебно-методическое обеспечение, отсутствие учебников и учебно-методической литературы по ряду профильных предметов;
- недостаточное развитие модели сетевого взаимодействия, зарекомендовавшей себя в условиях модернизации российской школы как наиболее перспективной. Причинами, сдерживающими развитие данной модели в крае, является несовершенство ее нормативного обеспечения, нежелание школ терять свой ученический контингент и уменьшение учебной нагрузки учителей школ.

Профессиональное образование Камчатского края в 2008 году представлено 29 образовательными учреждениями. Общий контингент студентов и учащихся составляет 24,285 тыс. человек.

В Камчатском крае в 2008 году насчитывалось 13 образовательных учреждений начального профессионального образования и 6 учреждений среднего профессионального образования, в которых обучалось порядка 6 тыс. человек.

31% учреждений начального профессионального образования расположен в районах края, значительно удаленных от краевого центра. Данный вид профессионального образования является единственно доступным для жителей многих сел и поселков.

В 2008 году из учреждений начального профессионального образования выпущено 1300 учащихся. Подготовка рабочих кадров в образовательных учреждениях начального профессионального образования ведется по 34 группообразующим профессиям.

Система среднего профессионального образования в Камчатском крае включает в себя 6 образовательных учреждений. Численность учащихся в 2008 году, по сравнению с предыдущим годом, сократилась с 4 818 до 4 530 учащихся.

Система высшего профессионального образования Камчатского края состоит из 12 образовательных учреждений, из которых девять являются филиалами ВУЗов других территорий; четыре – негосударственных образовательных учреждения.

Численность студентов высших учебных заведений на начало 2008/2009 учебного года составляет 16 509 человек, что на 2% меньше, чем в 2006 году. На первый курс обучения в 2008/2009 учебном году принято 3683 человека (на 1,6% меньше, чем в 2007/2008 учебном году), из них за счет бюджетных средств обучаются 736 человек. Таким образом, 76% студентов от общей численности, обучающихся в высших учебных заведениях, обучаются платно.

Подготовка специалистов осуществляется по 57 специальностям высшего профессионального образования.

Сложившаяся система профессионального образования не в полной мере отвечает потребностям рынка труда края, обладает низкой инвестиционной привлекательностью, характеризуется фактическим отсутствием ответственности учебных заведений за конечные результаты образовательной деятельности.

Проблема слабой реакции системы профессионального образования на внешние факторы во многом связана с проблемой дефицита преподавательских и управленческих кадров необходимой квалификации. Недостаточно развиты механизмы привлечения граждан, общественных и профессиональных организаций к решению вопросов формирования и реализации образовательной политики.

Существуют и продолжают развиваться механизмы определения, поддержки и распространения, лучших образцов инновационной образовательной деятельности, к которым можно отнести:

- конкурсный отбор общеобразовательных школ и лучших учителей в рамках реализации приоритетного национального проекта «Образование»;
- конкурсы профессионального мастерства;
- организация стажерских площадок;

- участие в научных конференциях, ярмарках, выставках, семинарах, мастер-классах;

- диссеминация инновационного опыта образовательных учреждений и учителей, в т.ч. через издание методических материалов».

В Камчатском крае не созданы условия для развития независимых форм оценки качества образования, механизмов определения, поддержки и распространения, лучших образцов инновационной образовательной деятельности.

### ***Культурная сеть***

В Камчатском крае насчитывается 112 публичных (общедоступных) библиотек, из них 3 библиотеки находятся в ведении субъекта Российской Федерации: КГУ «Камчатская краевая научная библиотека им. С.П.Крашенинникова»; КГУ «Камчатская краевая детская библиотека им.В.Кручины»; КГУ «Корякская централизованная библиотечная система им. Кеккетына». По сравнению с 2007 годом число библиотек сократилось на 4 учреждения.

Пополнение книжного фонда библиотек новыми экземплярами осуществляется медленно, но, не смотря на это книжный фонд, приходящийся в среднем на одну библиотеку, по-прежнему на 19% превышает аналогичный среднероссийский показатель. В среднем на одного жителя края приходится 8 экземпляров книг библиотечного фонда, что на 20% выше, чем в среднем по России. Международный стандарт для публичных библиотек предусматривает обеспеченность – 2 тома на одного жителя.

На территории Камчатского края действует 13 музеев, из них 3 музея находятся в ведении субъекта Российской Федерации: КГУ «Камчатский краевой объединенный музей»; КГУ «Камчатский краевой художественный музей»; КГУ «Корякский окружной краеведческий музей».

Театральную деятельность на Камчатке осуществляют 2 профессиональных театра: Камчатский театр кукол и Камчатский театр драмы и комедии. Театрами в 2008 году проведено 290 мероприятий, которые посетили 36,5 тыс. человек (снижение на 5,9% обусловлено проведением плановой реконструкции здания Камчатского театра драмы и комедии).

В Камчатском крае 78 культурно-досуговых учреждений, в которых работают 676 любительских объединений, с количеством участников 12230 чел., в том числе в сельской местности – 434 объединения.

Отсутствие в Камчатском крае организаций, имеющих лицензию на проектирование и производство ремонтно-реставрационных работ на объектах культурного наследия, не дает возможности осуществлять реставрационные работы, поэтому консервация и ремонт объектов культурного наследия являются наиболее выполнимыми мероприятиями по сохранению памятников истории и культуры в Камчатском крае. Значительное количество памятников истории и культуры находятся в неудовлетворительном состоянии и требуют

срочного ремонта либо консервации. Продолжают изнашиваться особо ценные недвижимые объекты культурного наследия. На грани исчезновения находятся 12 памятников монументального искусства и мемориальных захоронений.

Средняя заработная плата в отрасли в 2007 году составила 15300 рублей (здравоохранение – 24500, образование – 18280).

Таблица 1. Средняя заработная плата по учреждениям Камчатского края (рублей).

<b>Тип учреждения</b>	<b>2005 год</b>	<b>2006 год</b>	<b>2007 год</b>
Библиотечные работники	7666	10340	11012
Музейные работники	7727	9886	10079
Работники культурно-досуговых учреждений	6566	8346	10407
Театрально-зрелищные учреждения (творческий персонал)	9770	15149	17659
Художественные и музыкальные школы, школы искусств (преподаватели)	12453	15480	19970
ССУЗы (преподаватели)	15837	18522	23273
Сквозные профессии	4820	6120	9120
<b>Средний размер заработной платы по отрасли «культура»</b>	<b>9263</b>	<b>12000</b>	<b>15300</b>

### ***Здоровье***

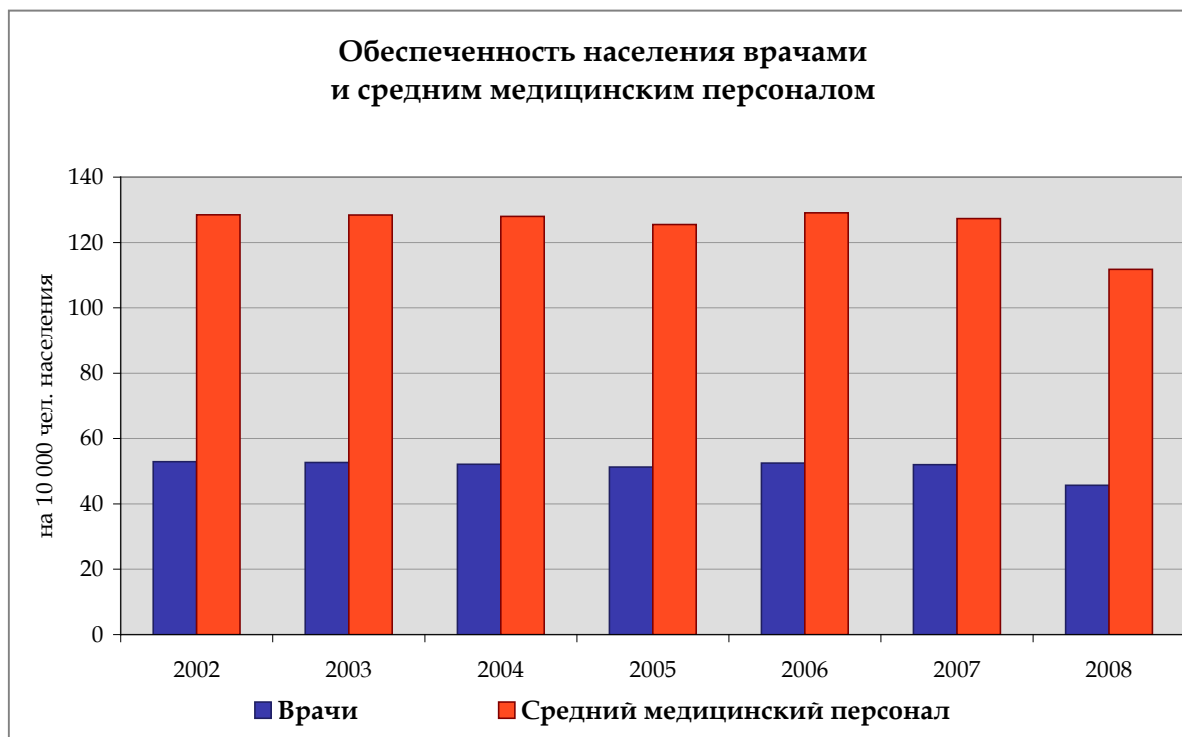
В 2008 году отмечен небольшой рост общей заболеваемости (на 3,2%), а также рост впервые зарегистрированной заболеваемости (на 1,3%) по сравнению с уровнем 2007 года за счет активизации работы по увеличению доступности медицинской помощи путем диспансеризации и профилактических осмотров. В результате дополнительной диспансеризации населения было выявлено 3624 заболеваний, в том числе 205 по классам болезни эндокринной системы и нарушения обмена веществ, 5 злокачественных заболеваний, 1 случай туберкулеза. Уровень впервые зарегистрированной заболеваемости на Камчатке составил 824,1 случаев на 100 тысяч человек населения (2007г. – 809,3), он превышает значение среднероссийского показателя на 5,2%.

Сохраняется большой дефицит медицинских работников. Значительное уменьшение численности медицинских кадров по Камчатскому краю связано с тем, что в 2008 году исключены из отчетности предприятия Минобороны России на основании письма Росстата № 8-0-19/147 от 04.03.2009г.

Общая укомплектованность составила 62,3%, из них врачей – 53,8% и средних медицинских работников – 69,3% (см. Рисунок 14). Коэффициент совместительства в 2008 году составил 1,51, в том числе по врачам и медицинским сестрам соответственно 1,7 и 1,36.



Рисунок 14. Обеспеченность медицинским персоналом.



Как результат целевой подготовки специалистов для учреждений здравоохранения на территорию Камчатки вернулись для работы, начиная с 2000 года, 42 специалиста. На базе лечебных учреждений края в 2008-2009 учебном году обучается 46 врачей – интернов.

### ***Уровень и качество жизни***

Социально-экономическая дифференциация населения велика, хотя ее размах ниже показателей, регистрируемых в целом по Российской Федерации. Индикаторы, характеризующие социально-экономическую дифференциацию населения в 2007 году, по предварительным данным, прерывают наметившуюся тенденцию сглаживания разрыва между слоями населения по уровню обеспеченности.

Так, коэффициент концентрации доходов (индекс Джини) повысился с 0,344 в 2006 году до 0,372. Соотношение дохода 10% наиболее и наименее обеспеченного населения (коэффициент фондов) увеличилось с 11,1 – в 2003 году до 11,66 – в 2007 году.

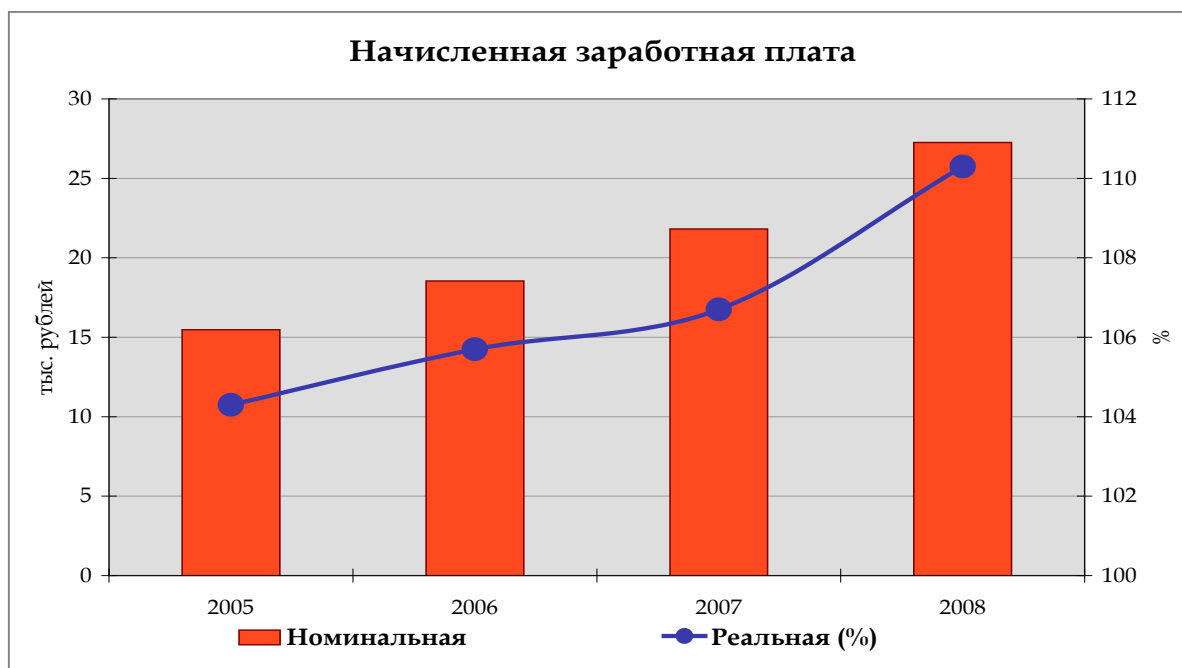
Наибольшая доля фонда оплаты труда сформирована в традиционных и наиболее значимых для региона видах деятельности.

Наибольшие выплаты населению в виде заработной платы производят органы государственного управления и обеспечения военной безопасности – 21,5% совокупной суммы фонда оплаты. В рыболовстве сформировано 12,7% ФОТ, на транспорте и связи – 9,2%, в образовании – 8,7%, в здравоохранении – 7,8%, в производстве и распределении электроэнергии, газа и воды – 7,7%, в обрабатывающих производствах – 7,0%, в операциях с недвижимым имуществом (преимущественно в сфере управления жилищным фондом) – 6,5%, в финансовой деятельности – 4,5%, в строительстве – 4,1%, торговле и ремонте – 3,4%, в

организациях, предоставляющих прочие коммунальные, социальные и персональные услуги – 2,8%, в добыче полезных ископаемых – 2,2%, в сельском хозяйстве – 1%, гостиницы и рестораны – 0,9% (все данные за 2008 г.).

В 2008 г. среднемесячная заработная плата составила 27254,2 рублей (124,9% к уровню предыдущего года). Уровень реальной заработной платы составил 110,35% (к 2007 году).

Рисунок 15. Динамика роста заработной платы.

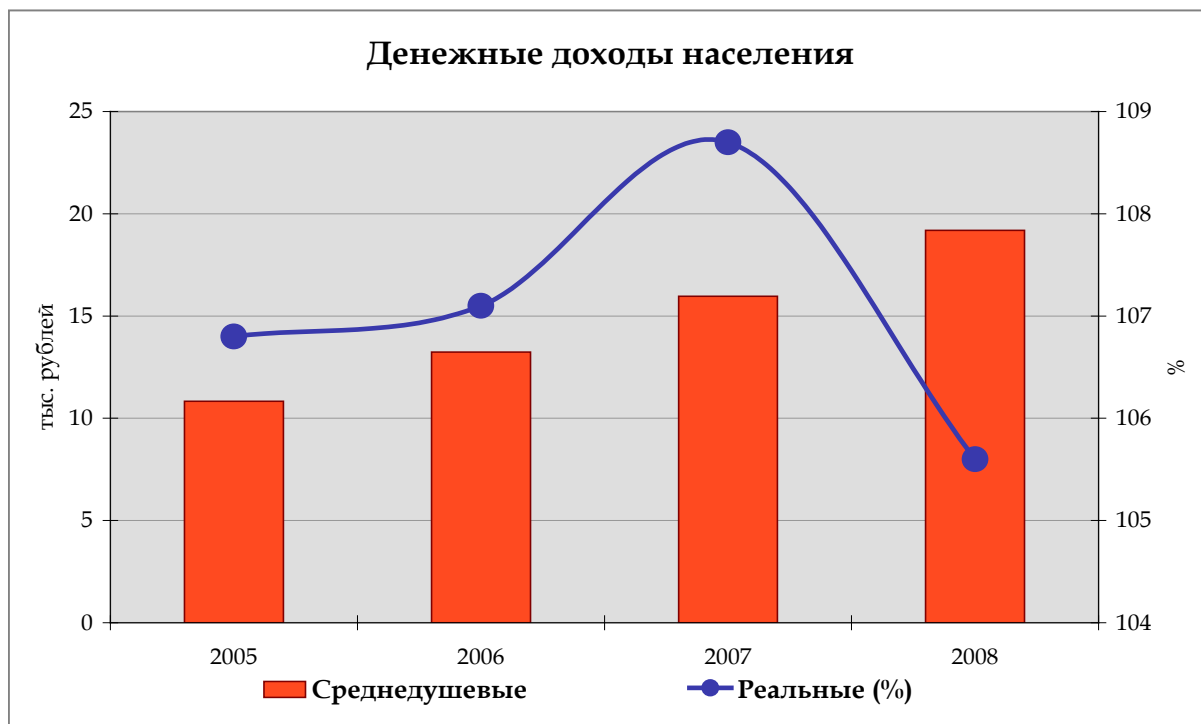


При росте заработной платы, связанном с общим ростом экономики (см. Рисунок 15), сохраняется высокая межотраслевая дифференциация заработной платы. Наиболее высокий уровень сложился в сфере финансового посредничества 55105 рублей (в 2 раза выше среднего значения). Выше среднемесячной сложилась заработная плата в следующих видах деятельности: добыча полезных ископаемых – 39489 рублей (1,4 раза), госуправление и обеспечение военной безопасности, обязательное соцобеспечение – 35280 рублей (1,3 раза), рыболовство и рыбоводство – 33613 рублей (1,2 раза), производство и распределение электроэнергии, газа и воды – 27702 рубля.

Ниже средней заработная плата работников: транспорта и связи – 26289 рублей (98,3%), по операциям с недвижимым имуществом – 24837 рублей (91,3%), обрабатывающих производств – 22937 рублей (84,7%), здравоохранения – 22170 рублей (81,6%), строительства – 21721 рубль (79,7%), образования – 19170 рублей (70,3%), оптовой и розничной торговли – 19223 рубля (70,5%), сельского хозяйства – 16372 рубля (60,6%), гостиниц и ресторанов – 15468 рублей (56,8%), культуры – 15300 рублей (56,1%).

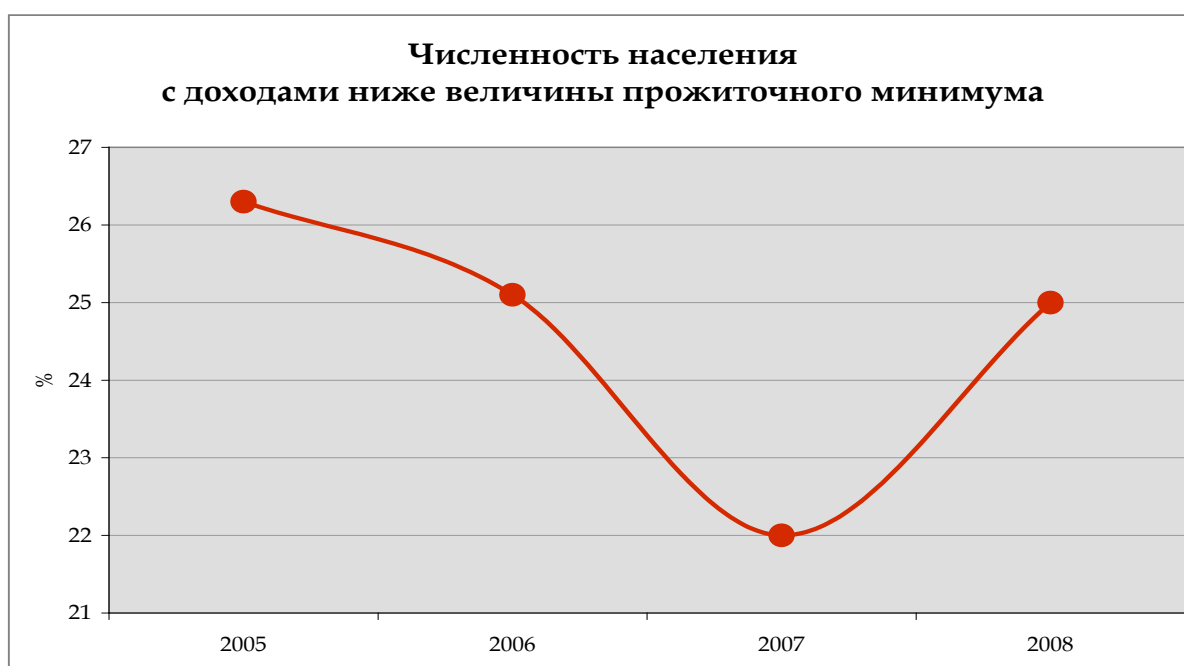
В оценке 2009 года предусматривается опережающий рост заработной платы по сравнению с ростом потребительских цен. Номинальная величина роста оплаты труда ожидается на уровне 117,7% к 2008 году, реальная – 102,6%. Среднегодовая начисленная заработная плата в среднем по региону ожидается порядка 31965 рублей.

Рисунок 16. Доходы населения.



В 2008 г. реальные располагаемые доходы оказались на 5,0 процентных пункта ниже уровня предыдущего года – 103,8% к 2007 году (см. Рисунок 16). Номинальный среднедушевой доход – 19193 рублей. По сравнению с доходом за 2007 год его величина выросла на 20,2%. Показатель интенсивности роста доходов, по обозначившейся закономерности, был ниже среднероссийского на 2,6 процентных пункта. Снижение вызвано начавшимся экономическим кризисом. При этом начался рост числа населения с низким уровнем доходов (см. Рисунок 17).

Рисунок 17. Динамика численности населения с низкими доходами.



Среднегодовая величина прожиточного минимума в 2008 году в Камчатском крае в среднем на душу населения составила 9438 рублей.

Расходы и сбережения в 2009 году, по оценке, составят 85201,43 млн. рублей с темпом роста к предыдущему году, на 0,3% опережающим рост доходов. Доля расходуемых в границах региона денежных ресурсов и денег, направляемых в прозрачный сектор финансового рынка, составит 92% доходов. Прирост денег на руках у населения сложится в сумме 7182,87 млн. рублей. Динамика потребительских расходов будет сохранять устойчиво высокие темпы. Прирост расходов на конечное потребление составит 119%. Доля расходов на товары и услуги в доходах незначительно повысится против уровня 2008 года с 52,0% до 53,0%, общая сумма составит 49090,67 млн. рублей.

На протяжении последних лет Камчатский край стабильно входит в пятерку регионов с самым высоким размером прожиточного минимума.

Покупательная способность доходов населения региона и темпы ее роста существенно ниже среднероссийских показателей и показателей ДВФО. При этом доля населения с доходами ниже прожиточного минимума в северных районах края, в частности в Корякском округе, в 2005 году составила 30,3%, в 2006 году – 52,1%. 93% пенсионеров края получают пенсии ниже прожиточного минимума пенсионера.

В 2008 году в крае принят Закон Камчатского края «О потребительской корзине в Камчатском крае» в соответствии с которым определяется величина прожиточного минимума.

В новую потребительскую корзину внесены изменения в состав и объемы потребления по всем группам продуктов питания, непродовольственных товаров и услуг, увеличены расходы на приобретение предметов первой необходимости санитарии и лекарств.

В отличие от ранее действующей потребительской корзины в минимальный норматив пенсионера включены затраты на пользование транспортом в оздоровительных и хозяйственных целях.

## **Финансово-инвестиционная ситуация**

### ***Инвестиционная привлекательность***

С 2005 года наметилась тенденция роста объема инвестиций в основной капитал.

В 2007 году объем инвестиций в основной капитал (включая инвестиции в основной капитал крупных и средних организаций, субъектов малого предпринимательства, индивидуальных застройщиков, объем неформальной деятельности) составил 13019,2 млн. рублей, что в сопоставимых ценах больше на 33,5% по сравнению с 2006 годом.

К числу отраслей, в которых в 2007 году инвестиционные процессы протекали наиболее интенсивно, относятся: сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство, производство и распределение электроэнергии, газа и воды.

Значительная инвестиционная активность наблюдалась в ряде обрабатывающих производств, ориентированных на конечный спрос. В частности, объем инвестиций в основной капитал в 2007 году превысил

показатель 2006 года в организациях, производящих транспортные средства и оборудование, в 2 раза.

Основной целью инвестирования предприятий в основной капитал в 2007 году, явилось поддержание производственных мощностей и расширение существующего производства с неизменной номенклатурой продукции; цели, связанные с повышением эффективности производства, а именно внедрение новых производственных технологий, экономия энергоресурсов, автоматизация или механизация существующего производственного процесса.

Исходя из целей, доминирующей формой инвестиций в основной капитал в видовой структуре в 2007 году, также как и в 2006 году, являлись вложения на приобретение и монтаж машин, оборудования, транспортных средств.

Наибольшая доля предприятий, осуществлявших вложения в машины и оборудование, отмечалась по виду деятельности – производство пищевых продуктов, включая напитки. Максимальный удельный вес предприятий, использовавших вложения в форме лизинга и аренды, был зафиксирован среди предприятий по производству транспортных средств и оборудования, связи.

Общий объем накопленных иностранных инвестиций в экономике края по состоянию на начало 2009 года составил 398,8 млн. долларов США или 150,2% к соответствующему периоду прошлого года. В течение 2008 года в экономику региона по статистическим данным (с учетом рублевого поступления, пересчитанного в доллары США) поступило 199,7 млн. долларов США, что в 5,3 раза превышает показатель 2007 года. Это свидетельствует о повышении инвестиционной привлекательности Камчатского края для иностранных инвесторов.

Основными назначениями инвестиций в основной капитал в 2008 году являлись: поддержание производственных мощностей и расширение существующего производства с неизменной номенклатурой продукции; повышение эффективности производства, путем внедрения новых производственных технологий, экономии энергоресурсов, автоматизации или механизации существующего производственного процесса.

Значительная часть инвестиций (59,1%) в 2008 году, также как и в 2007 году (59,3%), направлялась на новое строительство. При этом на 4,1 процентных пункта возрос объем инвестиций в основной капитал, направляемый на модернизацию и реконструкцию, объем инвестиций, направляемый на приобретение новых основных средств, уменьшился на 3,9 процентных пункта и составил в 2008 году 28,7% против 32,6% в 2007 году.

В структуре инвестиций в основной капитал по видам основных фондов в 2008 году увеличилась доля инвестиций (до 61,5% против 47,3% в 2007 году) в здания (кроме жилых) и сооружения.

В 2008 году по видам экономической деятельности по сравнению с 2007 годом заметно выросли инвестиции в основной капитал в таких отраслях, как производство и распределение электроэнергии, газа и воды, транспорт и связь, а также операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг.

В 2008 году наметилось снижение инвестиций в основной капитал в таких видах деятельности, как рыболовство и рыбоводство, здравоохранение и предоставление социальных услуг. По сравнению с 2007 годом заметно

снизились вложение денежных средств в предприятиях добычи полезных ископаемых, строительства.

После объединения Камчатской области с Корякским автономным округом, Агентством «Эксперт» 18.12.2007 года Камчатскому краю был присвоен самый низкий рейтинг 3D (низкий потенциал и экстремальный риск). В своем XIV рейтинге инвестиционной привлекательности регионов России в 2008-2009 годах (Презентация от 15 декабря 2009 года) Агентство «Эксперт» указало рейтинг края (актуализация по итогам 2008 года от 15.12.2008) категории 3C2 (незначительный потенциал – высокий риск).

Хотя объединение Камчатской области с Корякским автономным округом негативно отразилось на учитываемых в рейтинге параметрах, можно видеть явные позитивные результаты комплекса мероприятий, проводимых Правительством Камчатского края для создания благоприятного инвестиционного климата (в сфере законотворческой деятельности, принимаемых мер государственной поддержки, работы Инвестиционного совета, формирования и продвижения положительного имиджа региона и других).

На территории Камчатского края в 2008 году реализовывались 22 федеральные целевые программы (далее – ФЦП), в том числе инвестиционные мероприятия по 11 ФЦП, в числе которых ФЦП «Жилище», «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», «Социальное развитие села до 2010 года» и другие. В рамках ФЦП в регион предусматривалось по всем источникам финансирования направить финансовых ресурсов в объеме 9 487,54 млн. рублей, в т.ч. на реализацию инвестиционных мероприятий – 9 170,07 млн. рублей. На долю средств бюджета Камчатского края и муниципальных образований на реализацию ФЦП приходилось 8,7% годового назначения или 825,21 млн. рублей, при этом в 2007 году эта доля составила 26,4% годового назначения или 841,3 млн. рублей.

Уровень федерального финансирования ФЦП за 2008 год составил 72,5% от годового лимита или 3 864,06 млн. рублей, против 84,3% (1 924,76 млн. рублей) профинансированного в 2007 году. При этом финансирование инвестиционных мероприятий из федерального бюджета (72,2% от годового лимита или 3 812,07 млн. рублей) практически начало осуществляться во второй половине 2008 года, значительный объем ассигнований (1 935,95 млн. рублей) на строительство мини-ТЭЦ в Корякском округе и реконструкцию высоковольтных линий в пос. Палана поступил только в декабре 2008 года.

### **Внешнеэкономическая деятельность**

За последние годы продолжилась тенденция расширения внешнеэкономического сотрудничества со странами Дальнего Зарубежья.

Непосредственными участниками внешнеэкономической деятельности выступают около 400 предприятий и организаций Камчатского края.

В динамике объем внешнеторгового оборота (с учетом услуг) сформирован следующим образом: в 2003 году – 511,7 млн. долларов США, в 2004 году – 509,6 млн. долларов США, в 2005 году – 607,3 млн. долларов США, в 2006 году – 649,3 млн. долларов США, в 2007 году – 793,9 млн. долларов США.

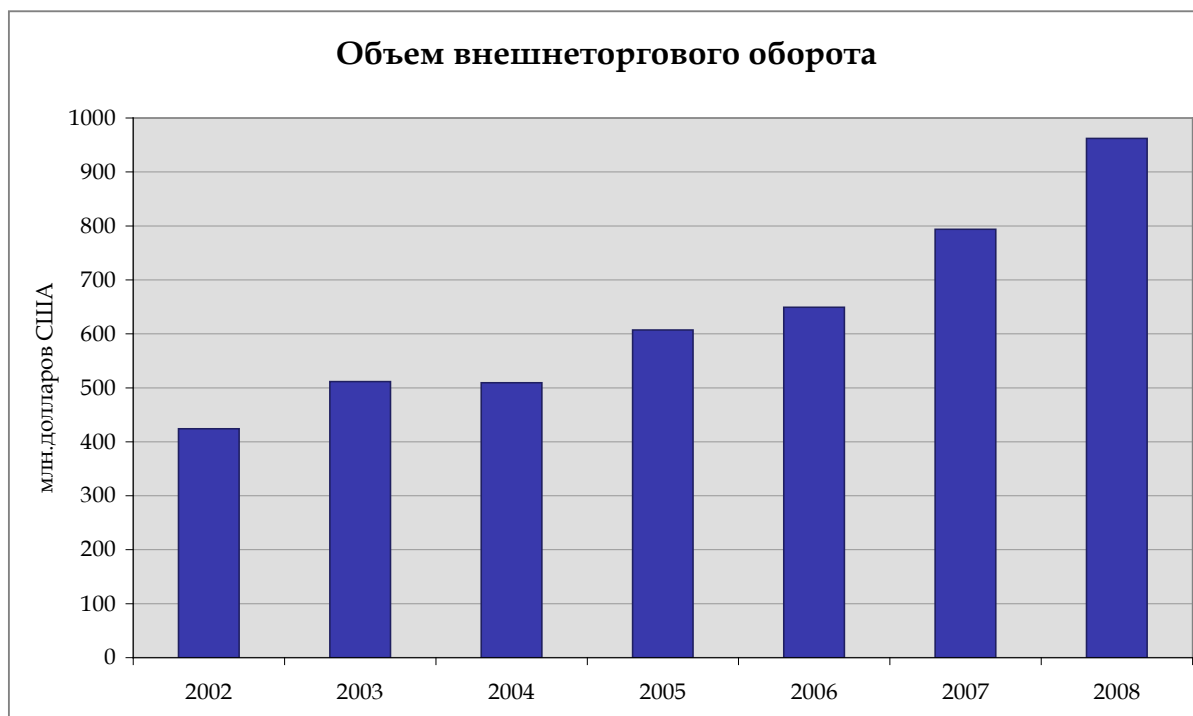
Суммарный объем экспорта и импорта товаров составлял: в 2003 году – 455,2 млн. долларов США, в 2004 году – 451,5 млн. долларов США, в 2005 году – 549,2 млн. долларов США, в 2006 году – 549,4 млн. долларов США, в 2007 году – 645,7 млн. долларов США. Объем международных услуг сформирован следующим образом: в 2003 году – 56,5 млн. долларов США, в 2004 году – 58,1 млн. долларов США, в 2005 году – 58,1 млн. долларов США, в 2006 году – 99,9 млн. долларов США, в 2007 году – 148,2 млн. долларов США.

Для экономики Камчатки торговые связи со странами АТР имеют стратегическое значение. Доля этих стран в общем объеме внешнеэкономических сделок в 2008 году составила 88,0% (в 2002 году – 85,8%). Внешнеторговый оборот Камчатского края со странами АТЭС за период с 2002 года увеличился в 2,2 раза, с 325,1 млн. долларов США в 2002 году до 719,1 млн. долларов США в 2008 году.

Внешнеэкономическая деятельность предприятий и организаций края осуществлялась с 45 странами, в числе которых 3 – страны СНГ и 42 – страны Дальнего Зарубежья. Основными торговыми партнерами Камчатского края на протяжении последних лет являются Республика Корея, Япония, США, Китай.

Внешнеторговый оборот Камчатского края за 2008 год составил 962,3 млн. долларов США, что превысило уровень 2007 года на 21,2%. Объем экспорта сформировался в размере 593,1 млн. долларов США (121,0% к уровню 2007 года), объем импорта – 369,2 млн. долларов США (121,6%).

Рисунок 18. Внешнеторговый оборот.



Превышение объемов экспортных операций над импортными (см. Рисунок 18) способствовало образованию активного баланса с положительным салдо внешнеторгового оборота в размере 223,9 млн. долларов США (за 2007 год также положительное – 186,5 млн. долларов США). Доля экспорта во внешнеторговом обороте составила 61,6%, доля импорта – 38,4%.

Структура экспорта товаров формируется преимущественно рыбопродукцией, драгоценными камнями и металлами (ломом черных металлов), судами и другими плавучими средствами, предназначенными на лом. Основным экспортным товаром края, как и ранее, остается рыбная продукция, удельный вес которой в объеме экспорта товаров составляет около 90% (см. Рисунок 19).

Образованию положительного сальдо (см. Рисунок 20) способствовал тот факт, что стоимость основной статьи экспорта – рыбы и морепродуктов – составила 520,8 млн. долларов США и превысила стоимость импорта в 1,4 раза.

Рисунок 19. Структура экспорта.

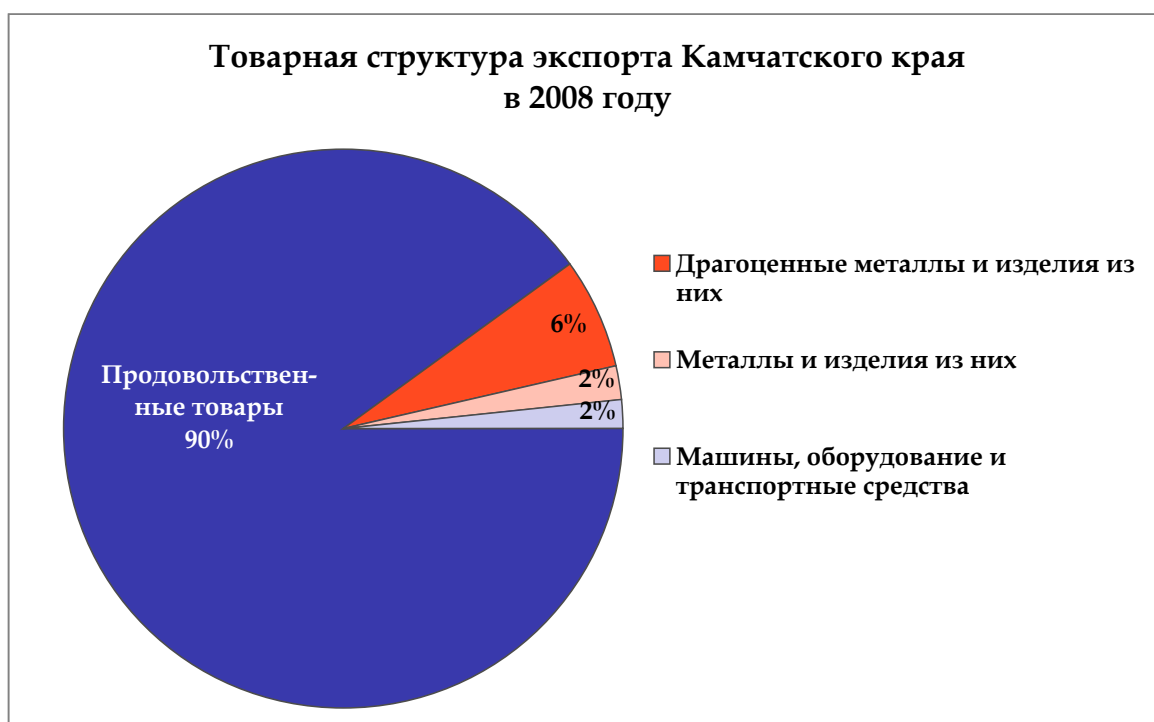


Рисунок 20. Динамика экспортно-импортных операций.





92,3% поставленной в 2008 году рыбной продукции за рубеж направлено в виде сырья и полуфабрикатов низкой степени переработки (рыба мороженая, мороженые ракообразные и моллюски). В объеме экспорта рыбной продукции более 97% занимает пищевая рыбная продукция с консервами, около 3% приходится на непищевую продукцию – рыбную муку.

Основными потребителями камчатской рыбной продукции являются страны Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества – Республика Корея, Япония, США, Китай. Экспортные поставки рыбной продукции в страны СНГ составили 1754,61 тыс. долларов США и пришлись на 1 страну – Украину.

На международном рынке рыбной продукции работали 66 камчатских предприятий. На долю организаций Петропавловск-Камчатского городского округа пришлось 73,6% всего экспорта рыбопродукции Камчатского края, Корякского округа – 10,8%, Елизовского района – 6,2%, Усть-Большерецкого района – 5,3%, Соболевского – 2,2%, Усть-Камчатского – 1,8%, Алеутского – 0,1%.

Экспорт услуг сложился в размере 10,8 млн. долларов США (138,2% к уровню 2007 года). В структуре экспорта услуг 56,1% приходится на транспортные услуги (6,1 млн. долларов США). Наибольший удельный вес в области оказания услуг на транспорте приходится на водный транспорт (70,4%). Наибольшая доля объема (47,9% общего объема морских услуг) приходится на страны Азии, на страны Америки приходится 18,8% общего объема морских услуг. Объем услуг в области воздушного транспорта составил 1,8 тыс. долларов США, все они предоставлены американским предприятиям.

Кроме транспортных услуг, иностранные фирмы пользовались услугами туристических агентств – 3,1 млн. долларов США (29,1% от общего объема экспортируемых услуг), услугами гостиниц и ресторанов – 1,4 тыс. долларов США (13,2%), услугами связи – 161,4 тыс. долларов США (1,5%).

Услугами туристических агентств воспользовались представители 15 стран мира, наибольший объем экспорта туристических услуг приходится на США (28,8%), Японию (24,1%), Швейцарию (11,5%), Германию (8,2%).

Импорт машин, оборудования и транспортных средств в товарной структуре занимает 29,8% (см. Рисунок 21), поставки которых сложились в объеме 70,2 млн. долларов США и, в основном, осуществлялись из Японии, Республики Корея и Китая.

Увеличивается прямой импорт продовольственных товаров. В 2008 году он увеличился в 2,2 раза по сравнению с 2007 годом и составил 6,2 млн. долларов США. Доля продовольствия, импортируемого из стран СНГ, составляет 0,2% от общего объема ввозимых продуктов питания.

Удельный вес продовольственных товаров в объеме импорта составил 2,6% (в 2007 году – 1,7%). До 1998 года доля продовольствия в импорте товаров Камчатского края составляла более 10%.

Тем не менее, на продовольственном рынке Камчатского края продолжает лидировать импортная составляющая в формировании ресурсов мяса и мясопродуктов, молока и молокопродуктов. По-прежнему большинство продовольственных товаров завозится из стран Дальнего Зарубежья, через

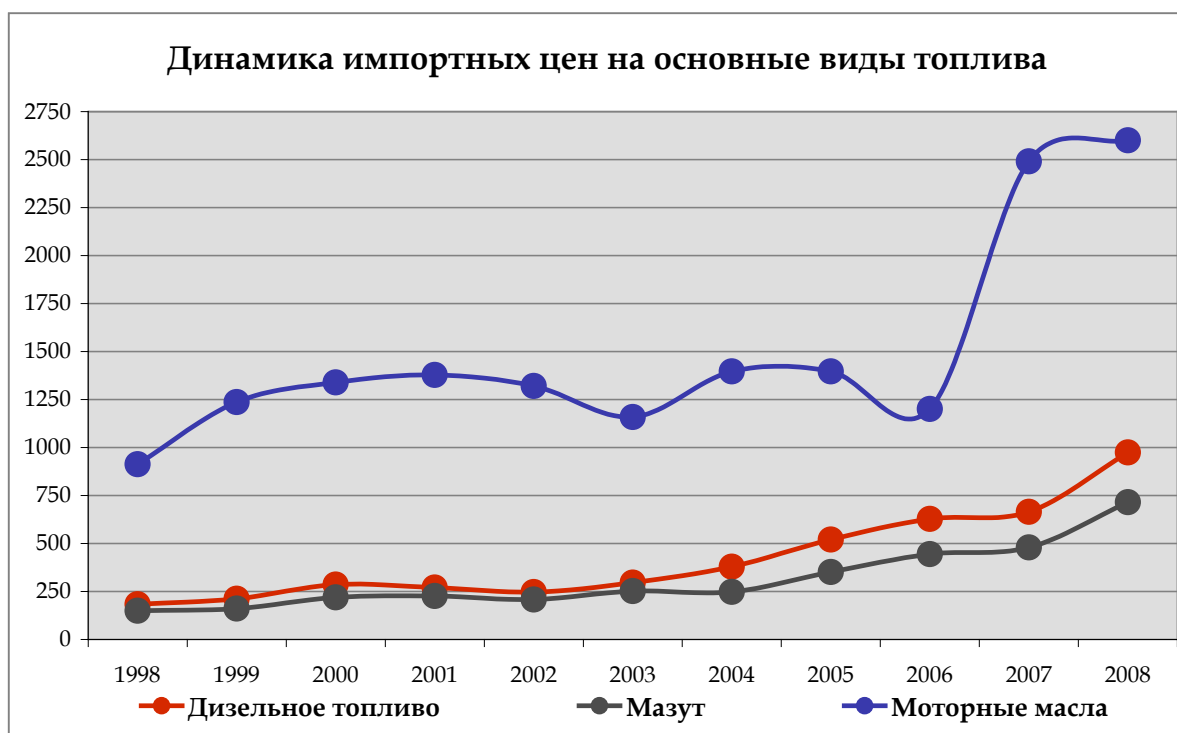
порты Приморья, минуя оформление через Петропавловск-Камчатскую таможню.

Рисунок 21. Структура импорта.



Поставщиками топлива на Камчатку в 2008 г. являлись компании 11 стран. На долю Сингапура, Республики Корея, Кипра и США приходится, соответственно, 41,9%, 28,1%, 11,5% и 11,4% от стоимости закупленного топлива. Сложившаяся динамика в определенной мере обусловлена спецификой производства в рыбной промышленности.

Рисунок 22. Динамика цен на импортное топливо.



В последние годы происходил рост цен всех видов топлива (см. Рисунок 22), особенно значительно росла цена моторных масел.

Объем импорта услуг составил 134,1 млн. долларов США (95,5% к уровню 2007 года). Основным видом услуг, оказываемых предприятиям Камчатского края за рубежом, являются транспортные услуги (98,2% или 131,7 млн. долларов США), по сравнению с 2007 годом их объем сократился на 5,6%. Камчатские суда обслуживались в 13 странах мира. На долю Сингапура пришлось 37,6% общего импорта морских услуг, Республики Корея – 34,1%, на долю Японии – 1,6%, США – 11,0%, Кипра – 10,5%. Услуги в области воздушного транспорта предприятия региона получали в незначительных объемах от компаний США (32,6 тыс. долларов США).

### **1.1.2. Камчатский край в контексте общестранового тренда развития территорий**

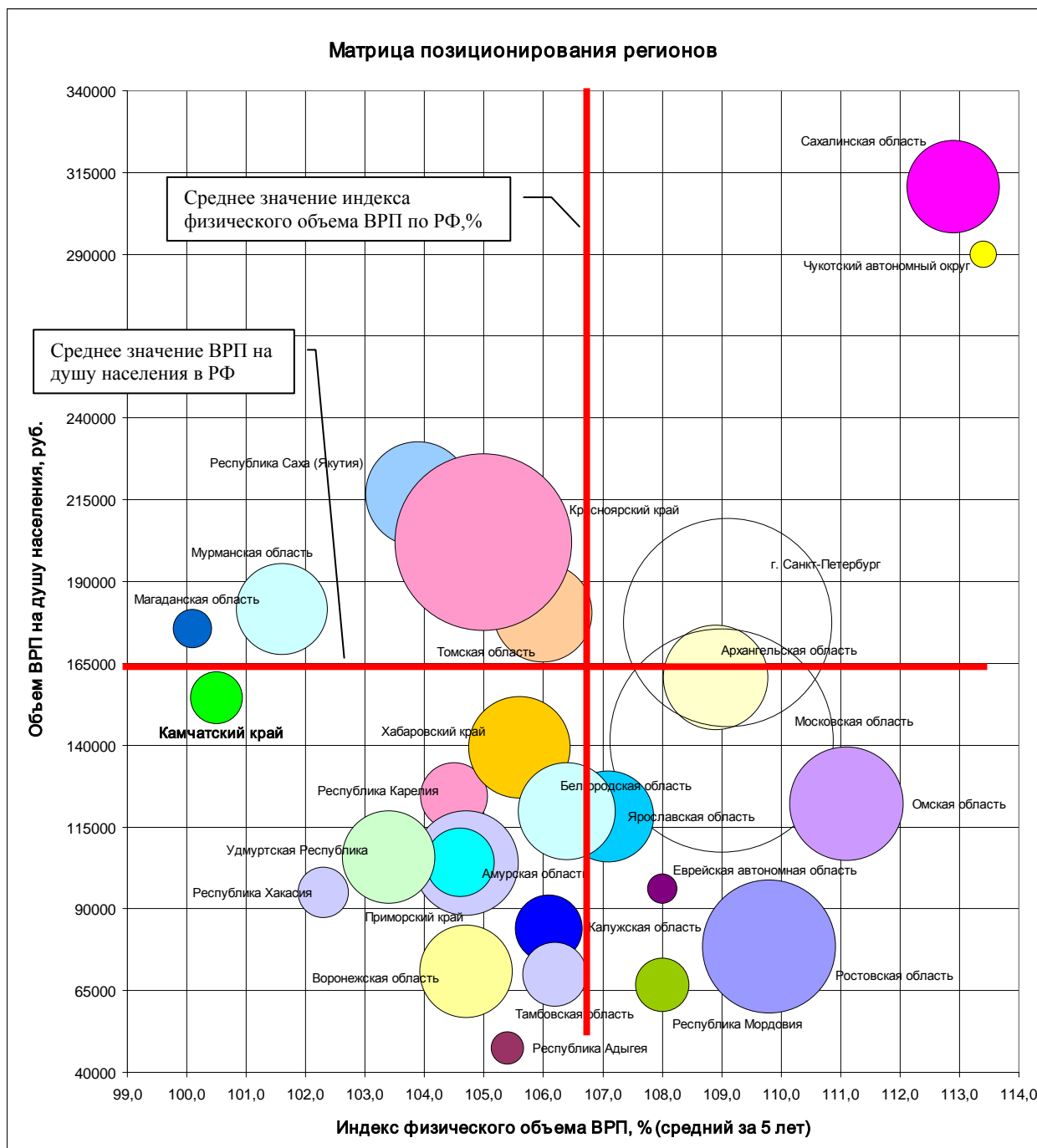
Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020-2030 годов (Прогноз), представленный Министерством экономического развития РФ в 2008 году, задает ряд направлений и явных ограничений в системе стратегического планирования развития регионов России. Заданные им ориентиры учитываются в прогнозной части Стратегии Камчатского края.

Следуя данному документу, экономический подъем в последние предкризисные годы сопровождался усилением межрегиональной дифференциации, как по уровню жизни населения, так и экономического развития. Устойчивой тенденцией является растущая концентрация экономики России в сильнейших регионах, на которые уже приходится треть общероссийского валового регионального продукта (ВРП). Доля десяти ведущих субъектов Российской Федерации в экономике страны возросла до 54%. При этом в ряде регионов наметилось относительное ухудшение экономической ситуации. Особенно оно заметно в регионах Дальневосточного федерального округа, в котором отставание по темпам роста дополняется оттоком населения.

Идентификация позиционирования региона и основных проблем, стоящих перед экономикой и обществом Камчатского края возможна на основе сравнительного анализа его социально-экономического положения.

Представленная на Рисунке 23 «пузырьковая» диаграмма наглядно демонстрирует уровень развития различных регионов России. Центр каждого «пузырька» – региона показывает: по оси «Х» – с каким средним за пять лет (с 2002г. до 2007г.) темпом росла экономика региона; по оси «Y» – какова эффективность экономической деятельности в регионе (объем валового продукта приходящийся на одного человека); а диаметр «пузырька» демонстрирует «силу» региональной экономики – ее валовой продукт. Перекрестье красных линий на диаграмме показывает средние для России значения сравниваемых показателей.

Рисунок 23. Сравнительная оценка уровня развития регионов РФ.



Из данных рис. 23 можно видеть, что:

Экономика Камчатского края имеет эффективность (Y) на уровне средних значений по России и существенно (в 2-3 раза) более эффективна, чем большинство сравнимых (не более чем в 2 раза отличие по ВРП) по масштабу ВРП регионов (регионы – Амурская, Калужская, Тамбовская, Магаданская области, республики Мордовия, Карелия). Обращает внимание, что все названные регионы (кроме Магаданской обл.) при соизмеримости экономического масштаба имеют кратно большее, чем на Камчатке, число жителей. Или, иначе говоря, – кратно меньшую эффективность.

Темп роста (X) экономики Камчатского края за последние годы один из самых низких по стране (уступает только Магаданской области)

Можно предположить, что стабильно низкий темп роста на фоне высокой удельной эффективности деятельности демонстрирует серьезные проблемы Камчатского края с организацией хозяйственной деятельности, с возможностями выхода на эффективные рынки сбыта, с инвестиционными ограничениями. С учетом данных Рис.3 (в структуре ВРП доминирует рыболовство и рыбоводство) – можно предположить, что наибольшие проблемы с развитием на Камчатке имеет именно доминирующий вид деятельности.

Камчатка, как и другие регионы России с мало освоенными труднодоступными территориями и значительной внутрорегиональной дифференциацией, должна не только найти свою уникальную специализацию в общегосударственном механизме, но и с учетом этой специализации формировать свою особую и конкурентоспособную экономическую систему, опирающуюся на свой особый механизм ее формирования.

Одним из системных факторов социально-экономической дифференциации регионов России является *демографический* – прежде всего, изменение численности и качественного состава населения. В соответствии с Прогнозом в среднесрочной перспективе только 6-7 процентов регионов сохранят естественный прирост населения.

Камчатский край уже сейчас имеет существенные трудности в кадровом обеспечении даже той деятельности, которая доминирует в формировании валового регионального продукта (ВРП) и является традиционной специализацией региона – лов и переработка рыбы. Без радикального изменения ситуации кадровая проблема может принять катастрофический характер.

Другой системный фактор межрегиональной дифференциации, отраженный в Прогнозе – пространственные *дисбалансы в развитии инфраструктуры*.

- слабое развитие транспортной инфраструктуры в восточной части страны, в том числе, связывающей восточные регионы между собой, отсутствие выхода в опорную транспортную сеть страны (отсутствие железнодорожного сообщения с крупными городами северо-востока страны);
- недостаточное развитие сети морских портов, способных обеспечить полноценную интеграцию российской в мировую экономику;
- практическое отсутствие в регионах крупных аэропортов-хабов и неразвитость сети региональных аэропортов;
- недостаточная пропускная способность и невысокое качество автомобильных дорог;
- отсутствие современных пограничных переходов, обеспечивающих полноценное экономическое взаимодействие приграничных территорий.

Названные проблемные позиции справедливы и критичны непосредственно для Камчатки. Очевидно, что предложение решения этих проблем в региональной стратегии будет соответствовать государственным интересам.

*Приоритетный долгосрочный сценарий пространственного развития России* в Прогнозе связан с инновационным сценарием, для реализации которого принципиально важно решить такую задачу, как повышение уровня территориальной мобильности населения и бизнеса.

Реализация данной задачи связана, прежде всего, с развитием транспортной и необходимой социальной инфраструктуры (прежде всего накоплением жилого фонда, повышением гибкости его распределения и перераспределения). Развитие транспортной инфраструктуры, в соответствии с Прогнозом, будет осуществляться на основе крупных транзитных (портовых) узлов, а также авиационных и железнодорожных узлов, в том числе с ориентацией на обслуживание транзитных потоков и стыковку внутрирегиональных транспортных коммуникаций с международными транспортными коридорами. Развитие транзитно-портовых узлов будет предусматривать:

- специализацию морских портов и создание на их базе транспортно-логистических комплексов, интегрированных в единую транспортную систему с железнодорожным и автомобильным транспортом;
- развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и складских зон, ориентированных на переработку грузов;
- выстраивание общей системы управления, как через тарифно-институциональную политику, так и через модернизацию системы государственного управления портовыми комплексами.

Развитие авиaperевозок будет связано с формированием сети авиационных узлов – хабов. Получит дальнейшее развитие система стыковки региональных рейсов с рейсами, определяющими основные пассажиропотоки. Сдерживающим фактором развития региональной сети авиaperевозок может сказаться отсутствие самолетов вместимостью до 20 пассажиров.

Можно видеть, что интересы и потенциальные возможности Камчатского края совпадают с названными в Прогнозе направлениями развития и приоритетами в страны в целом. Это создает дополнительные возможности с точки зрения формирования источников обеспечения и механизмов исполнения стратегии.

### **1.1.3. Геополитические и макрорегиональные вызовы, конкурентные преимущества Камчатского края**

Возможности стратегического развития Камчатского края обусловлены рядом разномасштабных социально-экономических процессов, в которые включена территория полуострова. Без учета этих тенденций и их взаимовлияния невозможно выявить конкурентные преимущества региона и определить приоритеты стратегического развития.

Во-первых, Камчатка вовлечена в глобальный контекст и не может оставаться в стороне от ведущих тенденций мирового развития и особенно тех процессов, которые разворачиваются в АТР и в северной части Тихого океана.

Во-вторых, будучи частью территории России, Камчатский край включен в основные социально-экономические процессы, разворачивающиеся в Российской Федерации и, в частности, регионах Дальневосточного федерального округа.

В-третьих, Камчатка имеет ряд специфических особенностей и ресурсов, которые могут стать ресурсами развития региона.

Конкурентные преимущества территории формулируются исходя из ведущих тенденций современного мира, которые активно влияют на социально-экономическую ситуацию в российских регионах.

К основным, ведущим и долгосрочным тенденциям мирового развития можно отнести:

1. Глобальную конкуренцию между регионами (территориями), особенно приграничными или находящимися на стыке экономических макрорегионов и социокультурных систем (цивилизаций).
2. Растущую мировую конкуренцию за основные виды ресурсов: энергоносители, транспортные инфраструктуры, человеческий капитал, продовольствие, питьевую воду, рекреацию (оздоровление и лечение) и туризм.
3. Кризисные явления в мировой экономике и рост экономической мощи стран АТР.

### **Дальний Восток России и АТР**

Формирующаяся политика России в отношении АТР означает, что российские приоритеты в отношении Дальнего Востока и Камчатки размыты и неоднозначны. Однако устойчивым остаются такие базовые принципы внешней политики как: сохранение территориальной целостности, военно-оборонительные задачи на тихоокеанском побережье РФ, создание экономического плацдарма в АТР.

Развитие Дальнего Востока России в последние годы происходит в соответствии с общестрановыми тенденциями социально-экономического развития. Однако темпы роста на Дальнем Востоке устойчиво отстают как от общенациональных, так и от темпов роста Сибирского Федерального округа. При этом экономически слаборазвитые и малонаселенные районы Сибири и Дальнего Востока оказываются «один на один» с гигантским экономическим и демографическим потенциалом соседних государств, который оказывает на них все большее влияние.

Таблица 2. Значимость различных макрорегионов мира в мировой торговле, в%

<b>Макрорегионы мира</b>	<b>1986</b>	<b>1996</b>	<b>2006</b>	<b>2010 (прогноз)</b>
<b>Азиатско-Тихоокеанский регион / АТР / (АТЭС), в том числе:</b>	43,4	50,6	51,6	53,5
- азиатская часть АТР (АТЭС – НАФТА), включая Россию	21,2	30,8	32,2	34,3
- северо-американская часть АТР (НАФТА)	22,2	19,8	19,4	19,2
<b>Европейский Союз (ЕС)</b>	44,3	39,2	38,2	36,8
<b>Остальной мир</b>	12,3	10,2	10,2	9,7

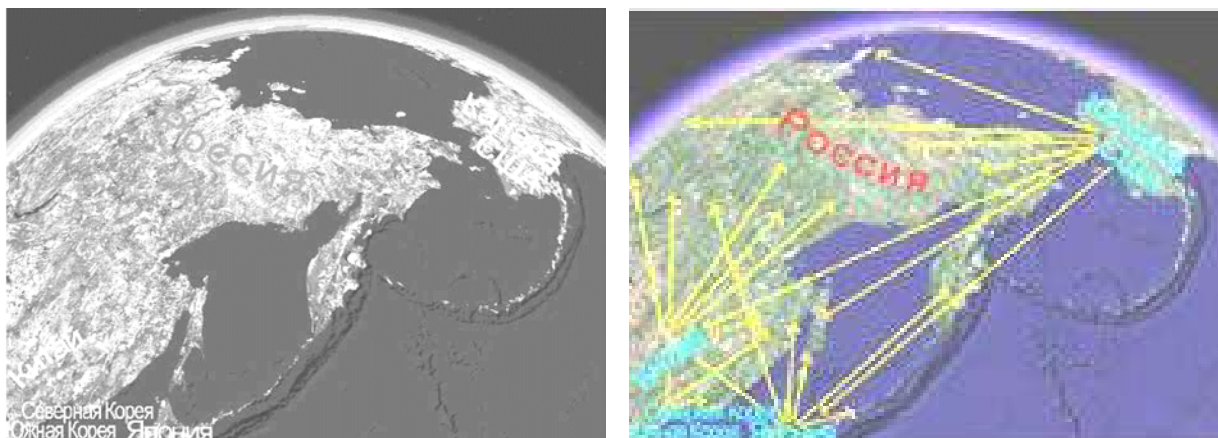
На протяжении последних 20-25 лет значимость Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в мировой экономике постоянно растет и тенденция эта очень устойчива. При этом на долю только 40 государств, расположенных в АТР, приходится более 3/5 населения Земли. Международное сотрудничество между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) осуществляется в рамках форума «Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество» (АТЭС). В настоящее время его участниками являются Австралия, Бруней, Вьетнам, Гонконг, Индонезия, Канада, КНР, Республика Корея, Малайзия, Мексика, Новая Зеландия, Папуа-Новая Гвинея, Перу, Россия, Сингапур, США, Таиланд, Тайвань, Филиппины, Чили, Япония.

При этом, доля России во внешнеторговых операциях стран АТР находится в районе 1%.

В настоящий момент в северной части Тихого океана формируется новый экономический мегарегион, включающий в себя:

- штат Аляска (США);
- прибрежные провинции западных территорий Канады;
- субъекты Российской Федерации, входящие в состав Дальневосточного федерального округа (Чукотский автономный округ, Камчатский, Хабаровский и Приморский края, Сахалинская область; с большой вероятностью процессы, происходящие в экономическом мегарегионе северной части Тихого океана, окажут влияние на Республику Саха (Якутия), Амурскую область и Еврейскую автономную область);
- северо-восточные провинции Китайской Народной Республики;
- Республика Корея;
- Корейская Народно-Демократическая Республика;
- северные префектуры Японии (прежде всего, острова Хоккайдо) и префектуры японских территорий, расположенных южнее.

Рисунок 24. Территории экономического мегарегиона, формирующегося в северной части Тихого океана.



В результате глобализации мировой экономики, особенно благодаря наращиванию Россией объемов международного сотрудничества в области энергетики, добычи ресурсов и транспорта, пространство жизненных интересов Китая, Кореи и Японии все больше и дальше распространяется на восточные



территории РФ, которые выступают в большей степени объектами происходящих здесь процессов, чем их субъектами. Странами Северо-Восточного побережья Тихого океана, особенно Южной Кореей и Японией, в настоящее время начинают реализовываться проекты, направленные на установление собственного доминирования (финансово-экономического и культурно-идеологического) в экономическом мегарегионе. В том числе, предполагается доминирование над территорией российского Дальнего Востока. Существуют программы<sup>4</sup> вовлечения граждан России в экономическое, культурное и социальное пространство сопредельных государств, несмотря на значительную разницу в менталитетах.

### **Дальний Восток России в межрегиональном взаимодействии**

В настоящее время планирование социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа, как и других федеральных округов, осуществляется, как правило, на уровне субъектов Российской Федерации в пределах их административных границ (республик, краев, областей). При этом в составе одного субъекта часто находятся различные по классификационным признакам территории. Стоит также отметить, что наиболее крупные (комплексные) инвестиционные проекты Дальнего Востока планируются к реализации в рамках более чем одного региона.

Конечно, границы выделяемых районов федерального округа будут условными. Более того, по мере экономического развития отдельных территорий или просто совершенствования транспортно-логистической системы в целом, которая в силу безусловной товарности современной экономики является необходимым условием непрерывного и сбалансированного роста, рамки экономических районов будут смещаться за счет выделения территорий со своими специфическими особенностями экономического развития или вхождения тех или иных участков одних районов в состав других. Однако стратегически значимым условием является то, чтобы при формировании и последующей трансформации трансграничных экономических областей центры их кластеризации входили в состав Российской Федерации, а российские территории не попадали в зону экономического притяжения регионов, у которых точки кластеризации, а, следовательно, и центры управления находятся на территориях других стран и/или обеспечивают их национальные интересы.

В составе Дальневосточного федерального округа РФ можно отметить пять экономических районов (см. Рисунок 25) со сходными характеристиками, такими как:

- экономико-географическое положение;
- текущий уровень социально-экономического развития;
- сложившийся или формирующийся центр (центры) кластеризации;
- транспортно-логистическая инфраструктура, интегрирующая эти районы в социально-экономический комплекс Дальневосточного федерального округа и Российской Федерации.
- геополитическое положение.

---

<sup>4</sup> В первую очередь, программы КНР по включению территории Дальнего Востока в зону их реальных жизненных интересов.

Рисунок 25. Схема экономических районов Дальневосточного федерального округа

Таким образом, выделяются следующие экономические районы:

1. Северный (Полярный) дальневосточный экономический район (Северная часть Якутии, Чукотка);
2. Центральный дальневосточный экономический район (Центральная Якутия, западная континентальная часть Магаданской области, северо-западная континентальная часть Хабаровского края).
3. Южный дальневосточный экономический район (Южная Якутия, Амурская область, западная и южная континентальные части Хабаровского края, Еврейская автономная область).
4. Охотский (Восточный) дальневосточный экономический район (восточная (прибрежная) часть Магаданской области, восточная (прибрежная) часть Хабаровского края, Сахалинская область, Камчатский край).
5. Приморский (Юго-восточный) дальневосточный экономический район (Приморский край).



Выделенные экономические регионы, в частности Южный, Приморский и Охотский, нуждаются в экономическом районировании второго уровня и выделении субрайонов. Это обусловлено тем, что:

- эти регионы имеют более высокий уровень экономического развития и большую плотность населения по сравнению с Центральным и Северным дальневосточными экономическими районами;
- часть территорий данных экономических регионов вовлекается в области тяготения трансграничных экономических районов, точки кластеризации и управления которых находятся за пределами России;
- большую часть территории Охотского (Восточного) дальневосточного экономического района занимают моря, а точнее – прибрежные экономические зоны, контролируемые Российской Федерацией.

#### **Охотский (Восточный) дальневосточный экономический район**

Основные характеристики Охотского (Восточного) дальневосточного экономического района (см. Рисунок 26). На данной территории:

- благоприятные природные условия имеются только на юге района;
- слабо развиты промышленность и сельское хозяйство;

- основную часть территории составляют острова и полуострова;
- большая часть экономической и неэкономической деятельности, в том числе и добыча углеводородного сырья, связана с морем;
- экономика основана на добыче углеводородов, рыбы и морепродуктов, редких и цветных металлов;
- основным видом транспорта является морской;
- плотность населения низкая (наблюдается концентрация в точках кластеризации);
- точками кластеризации являются города-порты Ванино, Южно-Сахалинск, Магадан, Петропавловск-Камчатский (одна из специфических особенностей этого экономического района, территории которого расположены на берегах Охотского моря, заключается в том, что он не имеет и не может иметь единой точки кластеризации);
- транспортная инфраструктура слабо развита; прямое железнодорожное сообщение с другими регионами Российской Федерации и с сопредельными (по отношению к стране в целом) государствами отсутствует;
- условия жизнедеятельности почти повсеместно зависят от северного завоза.

Рисунок 26. Охотский (Восточный) дальневосточный экономический район

Перспективы развития ОДЭР связаны с ростом деятельности предприятий, извлекающих добавленную стоимость из эксплуатации биосферных ресурсов, а именно – добычи углеводородов и руд, в том числе цветных металлов, а также добычи рыбы и морепродуктов.

Также эффективным станет формирование и расширение точек кластеризации, что зависит от развития транспортной инфраструктуры и предприятий транзитной экономики.

Развитие транспортно-логистического сектора, обеспечивающего трансконтинентальный транзит из Китая, Южной Кореи, Японии (в случае реализации проектов прямого железнодорожного сообщения с Японией через пролив Лаперуза). Развитие транспортно-логистического сектора Камчатского края, находящегося в узловой точке трансконтинентального международного транспортного коридора, обеспечивающего трансконтинентальный транзит из Америки, Европы, стран АТР.



## **Основные преимущества Камчатского края в макрорегиональном контексте**

Территория Камчатского края, как опорная точка России в выражении ее геоэкономических интересов в АТР, выполняет ряд стратегических функций, основными из которых являются следующие:

- обеспечение эффективного комплексного освоения биоресурсов внутренних рек и водоемов, смежных морей и акватории северной части Тихого океана, включая вопросы безопасности деятельности и влияния на иностранное присутствие в зоне экономических интересов;
- доминирование в макрорегионе в транспортно-коммуникационном и связанным с этим сервисным обслуживанием российских межрегиональных и международных морских и воздушных перевозок;
- инфраструктурная, ресурсная и сервисная поддержка российской деятельности по освоению шельфа смежных морей и Арктики.

### **Транспортные коммуникации**

В рамках глобального рынка региональная конкурентоспособность во многом определяется развитостью транспортной или транспортно-логистической системы. Наибольшее преимущество получают территории, которые находятся на пересечении транспортно-коммуникационных магистралей, т.е. имеющие транзитный потенциал, поскольку в современной мировой экономике постоянно растет обмен грузо- и пассажиропотоками.

Уже давно на Дальнем Востоке транзитные перевозки превалируют над перевозками в пределах округа. 75% от общего числа перевозок по дальневосточным маршрутам приходится на транзитные перевозки из других регионов России, стран СНГ и межконтинентальный транзит стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и Западной Европы.

Почти все транспортные проекты, заявленные к реализации на Дальнем Востоке, призваны увеличить потенциал округа в качестве транспортного коридора Восток – Запад (Тихий океан – Европа)<sup>5</sup>. Пока в этот транспортный коридор включен только Транссиб. Рост международных перевозок сдерживают нехватка портовой инфраструктуры и слабое развитие логистических сервисов.

Практически тотальная транспортная недоступность (за исключением южных территорий округа) характеризует Северные и Восточные территории РФ (см. Рисунок 27). В этих условиях Камчатский край выступает стратегически важным субъектом федерации, за которым – перспектива России создать эффективную трансконтинентальную систему Северного морского пути (СМП).

---

<sup>5</sup> К началу 2008 г. торговый оборот между Европой и Азией составлял 600 миллиардов долларов в год, из которых только 1% обеспечивался транспортной инфраструктурой РФ, то есть использовался 5-7 процентов транзитного потенциала страны.

Рисунок 27. Транспортная система Евразии (основные магистрали)

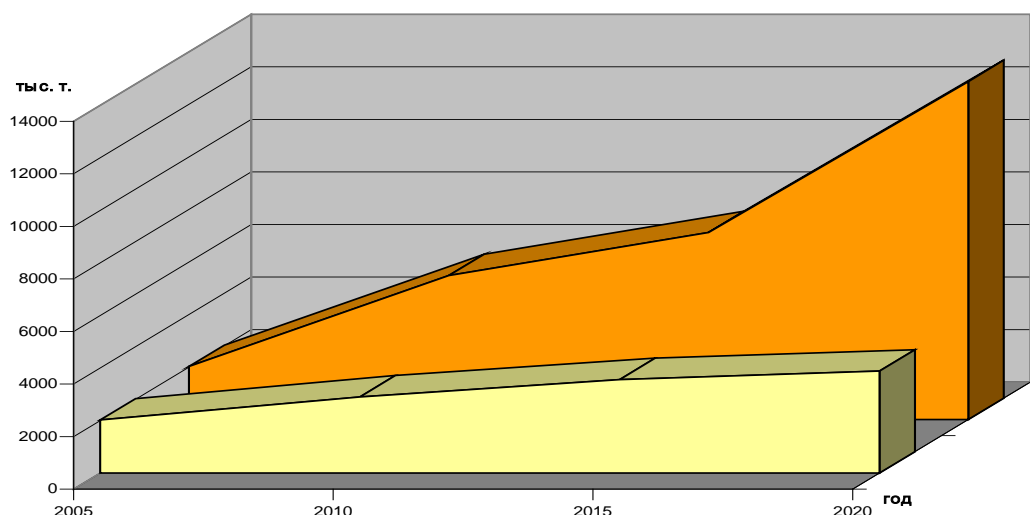


Рост грузоперевозок в морях Северного Ледовитого океана, прежде всего, связан с развитием добычи минеральных и энергетических ресурсов (см. таблицы 2, 3 Приложение 4). Наиболее масштабные инвестиционные проекты связаны с освоением нефтегазовых ресурсов побережья Арктики и шельфа, а также минеральных ресурсов Приполярного и Полярного Урала. Таким образом, в средне- и долгосрочной перспективе главными факторами динамичного развития регионов, примыкающих к Северному морскому пути, станут их природно-ресурсный потенциал и географическое положение по отношению к крупнейшим мировым рынкам.

Несмотря на мировой финансовый и экономический кризис планируется модернизация и сооружение новых морских портов и отгрузочных терминалов, строительство ледоколов и транспортных судов, создание технологического флота для геологоразведки и обслуживания сооружений на шельфе. Нагрузка на СМП будет усиливаться, благодаря новым железнодорожным подходам к Белому, Баренцеву и Карскому морям, а также морю Лаптевых (смешанный железнодорожно-водный путь через Якутск). Климатические изменения в Арктике станут оказывать возрастающее воздействие на технологии создания объектов инфраструктуры, модернизацию флота, формы расселения, экологическую политику. Основные грузопотоки будут связаны с дудинским направлением, работающим в круглогодичном режиме, вывозом углеводородов из Обь-Енисейского региона, экспортом лесоматериалов из Игарки и Тикси, завозом грузов

с Запада и Востока. Значительную роль станут играть перевозки по СМП на судах «река-море» плавания. Возрастет завоз в п. Харасавэй, а также транспортировка углеводородов в Баренцевом и Белом морях, не относящихся к Севморпути, но входящих в единую Арктическую транспортную систему. Так, перевозки нефти по Баренцеву морю (в том числе с месторождений Варандей и Приразломное) к 2020 г. превысят 20 млн.т. Начнется освоение Штокмановского газоконденсатного месторождения.

Рисунок 28. Прогноз динамики объемов грузоперевозок по трассе Северного морского пути до 2020 г. по инерционному и активному сценариям.



Новые железные дороги меридионального направления, выходящие к портам Белого, Баренцева, Карского морей и моря Лаптевых увеличат грузовой потенциал Севморпути и откроют прямой выход в Западную Европу. Более сложные последствия может иметь строительство железнодорожной линии «Салехард – Надым – Новый Уренгой» с выходом на Игарку и Норильск, поскольку возникнет риск оттока грузов с наиболее развитого на СМП дудинского направления. Здесь морскому транспорту придется конкурировать с железнодорожным по тарифам, скорости, логистике и надежности доставки грузов.

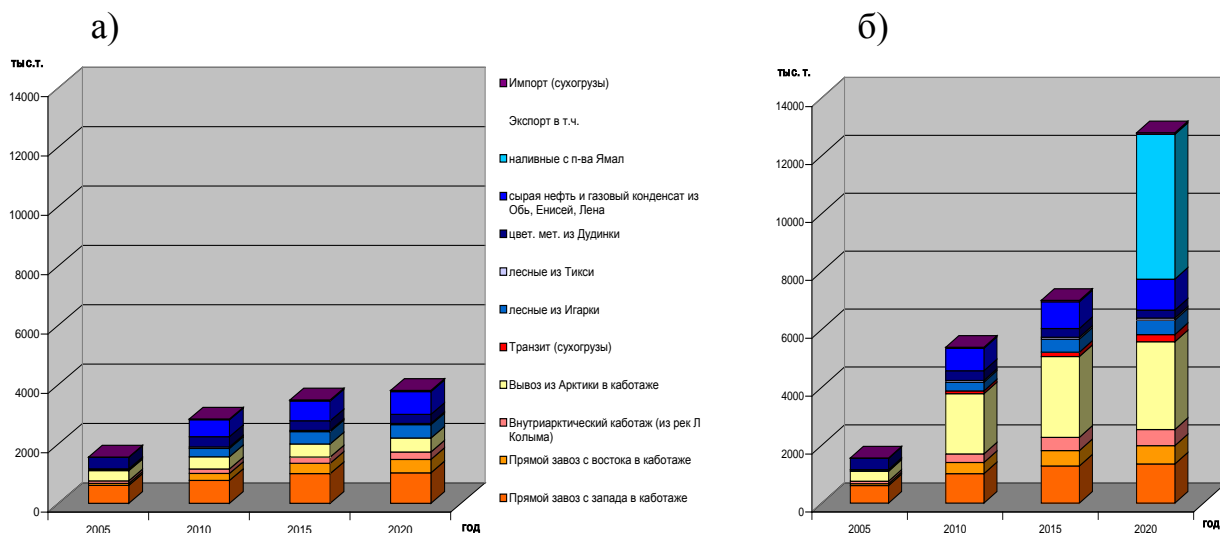
По прогнозам СОПСа, на СМП произойдет существенный рост грузопотоков с помощью морских и речных судов. В перспективе до 2020 года прогнозируемые объемы морских грузопотоков по трассам СМП составят от 10,6 млн. т до 20,1 млн. т.

Транспортная значимость СМП будет возрастать, в первую очередь по причине снижения себестоимости перевозок, объясняемой:

- сокращением затрат на ледокольное обеспечение;
- уменьшением затрат на составляющую по транспортному флоту (дорогостоящее ледовое подкрепление транспортных судов, обслуживающих грузоперевозки, будет постепенно снижаться);
- улучшением логистики доставки грузов по назначению за счет повышения скоростей движения транспортных средств, как в самостоятельном плавании, так и при ледокольной поддержке;

- расширением сроков навигации вплоть до круглогодичного и бесперебойного (по расписанию), что, безусловно, повысит значимость и надежность грузоперевозок;
- большим снижением дальности грузоперевозок, особенно в сравнении с южными вариантами плавания.

Рисунок 29. Прогноз структуры грузоперевозок по трассе Северного морского пути до 2020 г. по инерционному (а) и активному (б) сценариям



В совокупности перечисленные особенности морских перевозок по трассам СМП может превратить его в важнейшую транспортную магистраль мира.

При устойчивом и длительном (50-60 лет и более) потеплении на смену небольшим транспортным средствам с мощным ледовым подкреплением придут более крупные, но облегченные суда ледового класса новых поколений. Другими словами, устойчивое потепление увеличит продолжительность безледовой навигации, открывая возможность использования судов с незначительным ледовым подкреплением (облегченных и недорогих в эксплуатации и строительстве), либо вообще без него. Дополнительный импульс к развитию получит судоходство типа «река – море». Можно также предвидеть увеличение продолжительности сроков навигации, повышение скорости движения транспортных средств, уменьшение дальности перевозок и вовлечение в систему СМП новых маршрутов, изменяющих конфигурацию трассы. Одновременно возродится транзит по Севморпути, обладающий огромным и недооцененным потенциалом, в силу выгодного географического расположения Российской Федерации. Первоначально транзитные рейсы будут выполняться в сезонном режиме, однако сроки мореплавания будут расширяться вплоть до круглогодичных и бесперебойных («как раз вовремя»).

Возможные изменения климатических условий способны превратить СМП в транзитную транспортную артерию круглогодичного действия, востребованную мировым сообществом (см. Рисунок 30).

Рисунок 30. Перспективы включения Севморпути в глобальные транспортные коммуникации



В сложившейся ситуации Камчатка способна взять на себя адекватную ее потенциалу роль среди дальневосточных регионов, обеспечив тем самым динамично развивающиеся торгово-экономические связи России со странами АТР и Европы в рамках активизации трансрегиональной коммуникации Севморпути. В этих условиях Камчатский край выступает стратегически важным субъектом Федерации, непосредственно влияющим на перспективную возможность России создать эффективную трансконтинентальную систему Северного морского пути и обеспечить коммуникационный контроль над значимой частью мировой торговли. В Петропавловске-Камчатском объективно сформированы предпосылки для создания мощной транспортно-логистической инфраструктуры с современными терминальными комплексами, центрами инновационного, сервисного и коммерчески-делового обслуживания, соответствующим международным правилам и стандартам комплексом транспортно-экспедиционного обслуживания и организацией непрерывного транспортно-технологического процесса. Становясь в перспективе не только крупнейшим российским транспортным (портовым) комплексом, но и важнейшим звеном международной транспортной системы.

Развиваемые возможности коммуникационной, сервисной и, частично, производственной деятельности обеспечат поддержку российской деятельности по освоению шельфа смежных морей и Арктики.

### **Тенденции развития морской деятельности**

В XXI веке значение Мирового океана в жизнедеятельности человечества резко возрастает. Морехозяйственный комплекс играет одну из ведущих ролей



в формировании общемирового валового продукта. В структуре всемирной торговли лидирующие позиции занимают товаропотоки, проходящие через морские транспортно-коммуникационные магистрали. В ближайшее время, согласно прогнозам Всемирной продовольственной организации ООН, последует резкий скачок спроса на продукцию морского промышленного рыболовства. По оценкам ФАО, наращивается промысел ВБР в конвенционных районах Мирового океана, а особенно за пределами их действия. Начинается полномасштабное освоение минеральных и энергетических ресурсов континентального шельфа и активизируется работа по обеспечению доступа к ресурсам глубоководного дна, объявленного «общим наследием человечества», которые обусловлены истощением запасов полезных ископаемых континентальной части Земли. Все шире вовлекаются в промышленный оборот альтернативные энергоисточники с использованием геотермальной, циркуляционной океанической, волновой, планетарной гравитационной (приливы и отливы) энергии. Глобальная климатоформирующая функция Мирового океана и его главенствующее значение в экосистемной динамике, видимо, определяющие переход от меридиональной циркуляции макросиноптических процессов к зональной, учащающиеся морские природные катаклизмы и антропогенные катастрофы побуждают человечество к интенсификации фундаментальных исследований его природы. Прибрежными государствами активно развивается высокодоходный (в некоторых странах – бюджетформирующий) морской туристско-рекреационный бизнес. Любая военная стратегия прибрежных государств в обязательном порядке содержит морскую компоненту.

Одной из основных тенденций современного мира, отражающейся в морских политиках различных стран, стал переход к комплексному развитию приморских территорий. В рамках такого подхода, опирающегося на стратегическое прогнозирование и долгосрочное планирование морской деятельности, активно развиваются функциональные направления морской политики (или ее отраслевые срезы), в которых основные усилия сосредотачиваются на решении приоритетных, ключевых проблем. Особых успехов в продвижении правовых основ комплексной (интегрированной) морской политики добился Европейский Союз, учет опыта которого, при надлежащей адаптации, востребован в России, как на федеральном, так и на региональном уровнях.

Эти процессы происходят на фоне все большего надгосударственного управления и регулирования всемирной морской деятельности, при котором наметился значительный разрыв между ведущими морскими державами и остальными прибрежными государствами по уровню технологической оснащенности и возможностям комплексного изучения, освоения и использования пространств и ресурсов Мирового океана. В некоторых влиятельных политических группах морских держав преобладает стремление к консервации и усугублению такого положения, что достигается путем активных действий протекционистского характера, а также провозглашением новой морской политики, основанной на широко декларируемых принципах

предосторожного подхода и устойчивого развития морепользования, а также необходимости повсеместного перехода к глобальной системе океанического управления.

Одновременно ключевым понятием процесса международного разделения труда становится конкурентоспособность, напрямую увязанная с экономической безопасностью, которая пришла на смену концепции повышения эффективности морепользования и с которой, в принципе, жестко связана. Причем следует учитывать, что в процессе обретения глобальной конкурентоспособности отдельных приморских территорий-лидеров морская деятельность играет ключевую роль.

Искусственное придание собственным морехозяйственным комплексам асимметричных конкурентных преимуществ осуществляется путем ужесточения природоохранной политики в ключевых районах Мирового океана, возведения непреодолимых заградительных международно-правовых норм с использованием элементов эстоппеля (например, при промышленной добыче водных биоресурсов в конвенционных районах и зонах за пределами действия международных конвенций). Одновременно морскими державами предпринимаются разнообразные протекционистские меры с целью повышения конкурентоспособности всех видов морской деятельности, а также товаров и услуг своих морехозяйственных комплексов, равно как и сфер, их производства. Подобные тенденции наблюдаются и во всех отраслевых срезах океанопользования.

В морских перевозках укрепляется стремление к защите своих транспортно-транзитных рынков, напрямую увязанное с проблемой обеспечения транспортной безопасности. Такие протекционистские меры, как грузовые преференции и резервирование грузовой базы за национальным судоходством – обычная международная практика, характерная не только для ведущих морских держав.

Состояние и тенденции развития морского промышленного рыболовства в мире в настоящее время характеризуются усилением соперничества стран, осуществляющих промысел водных биологических ресурсов, за право их использования. Большинство развитых морских держав и развивающихся прибрежных государств рассматривают рыбопромышленный комплекс как компонент их экономик, имеющий стратегическое значение и обеспечивающий продовольственную безопасность, который способствует социально-экономическому развитию приморских территорий. В этой связи практически всеми государствами, имеющими протяженную береговую линию, проводится протекционистская политика по отношению к рыболовству и обеспечивается создание таких правовых и экономических условий, которые бы позволяли рыбному хозяйству эффективно функционировать в условиях обостряющейся внешней конкуренции.

Среднедушевое потребление рыбопродукции в Российской Федерации сократилось по сравнению с 80-ми годами прошлого века почти в 2 раза и составляет на сегодняшний день 12,6 кг в год при рекомендуемом Российской академией медицинских наук объеме 23,7 кг. Этот показатель в ведущих

морских державах достигает: в Японии – 64,7 кг, Норвегии – 47,4 кг, США – 22,6 кг, Китае – 25,7 кг. Около 33% внутреннего потребления рыбных товаров в России обеспечивается за счет импорта, существенная часть которого фактически становится реэкспортом водных биологических ресурсов, выловленных российскими рыбопромысловыми судами и поставленных зарубежным компаниям в виде сырья. Тем самым увеличиваются трансграничные издержки, связанные с обеспечением страны рыбной продукцией.

В освоении морских минеральных и энергетических ресурсов наблюдается ряд тенденций. В целом общий рост потребности в минеральном сырье в мире и все возрастающая степень истощения его запасов на континентальной части Планеты обусловили активизацию поисково-разведочных работ на высоколиквидные виды полезных ископаемых, в первую очередь на нефть и газ на континентальном шельфе и его океанических склонах. Там, где ранее перспективные бассейны лишь предполагались (Ангола и Бразилия), теперь открыты крупнейшие месторождения углеводородов. Ряд стран, не обеспеченных континентальными энергетическими и минеральными ресурсами, не только удовлетворили свои потребности за счет шельфа, но и стали крупными экспортёрами нефти и газа (Норвегия, Великобритания, Нигерия, Ангола, Габон, Австралия, Вьетнам и др.). В настоящее время более 35% общемировой добычи нефти и 32% газа приходится на континентальный шельф, а к 2010 году, по различным прогнозам, она возрастет до 50-60%, причем значительный объем углеводородного сырья сосредоточен в Арктике. На этом фоне отчетливо видно отставание России, на шельфе которой промышленное освоение минеральных и энергетических ресурсов только начинается.

В ближайшие десятилетия география центров роста добычи углеводородов претерпит значительные изменения в зависимости от комбинации ценового, политического и технологического факторов. Практически весь прирост энергоресурсов прогнозируется в пределах стран, не входящих в Европейский Союз (ЕС) и Организацию экономического сотрудничества и развития (ОЭСР).

В целом на мировом шельфе установлено более 6000 платформ, из них около 4000 – в Мексиканском заливе, 950 – в Юго-Восточной Азии, 700 – на Среднем Востоке и примерно по 400 – в Европе и Западной Африке. В настоящее время добычу осуществляют 54 страны, включая и Россию, на шельфах различных морей которой установлено несколько стационарных платформ. Приведенные данные свидетельствуют о том, что необходимость интенсификации освоения Российской Федерацией шельфовых месторождений морских полезных ископаемых назрела, и в перспективе будет возрастать.

В области производства судостроительной продукции гражданского назначения по общему дедевету заказанной морской техники Россия занимает нишу примерно в 0,6% от суммарного объема заказов трех лидеров мирового судостроения (Япония, Южная Корея, Китай), уступая таким странам, как

Румыния, Вьетнам и находясь на одном уровне со стремительно развивающимся судостроением Турции и Ирана.

Россия существенно отстает по общему уровню технологии и организации работ от мировых лидеров судостроения. В результате удельная трудоемкость производства в отрасли в 3-5 раз выше, чем за рубежом, а продолжительность постройки судов в 2-2,5 раза дольше. Трудоемкость строительства танкеров дедевейтом 40-50 тыс. т составляет: в Японии около 325 тыс. чел. часов, в Южной Корее – 350 тыс. чел. часов, в Западной Европе – 550 тыс. чел. часов, в США – 625 тыс. чел. часов, в России – 1000 тыс. чел. часов. Такая ситуация сложилась, прежде всего, в результате технологического отставания российских судостроительных производств от мирового уровня, отсутствия конструкторских заделов для строительства конкурентоспособных специализированных судов, а также морального устаревания и физического износа основных фондов судостроительной и судоремонтной промышленности.

Ведущие морские державы уже влияют, и будут усиливать свое влияние на решение политических, международно-правовых и других практических вопросов морской деятельности государств. Тем самым она обретает функции одного из системообразующих факторов развития глобальной политической организации миропорядка.

Усугубляющееся технологическое отставание большинства прибрежных государств предопределяет им путь догоняющего развития. Те из них, которые отличаются высокими темпами роста экономики (как и развитые морские державы), наращивают ударную мощь военно-морских сил, интенсифицируют морехозяйственную деятельность, сосредоточивают политические и административные усилия на консолидации секторального управления и преодолении конфликтности между видами морской деятельности. Основное внимание уделяется формированию и реализации новой морской политики для получения всех выгод от комплексного использования морских пространств и ресурсов в средне- и долгосрочной перспективе.

### 1.1.4. SWOT-анализ

Сильные стороны (S)	Слабые стороны (W)
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Геостратегическое положение региона в АТР и наличие военной инфраструктуры.</li><li>2. Уникальные запасы возобновляемых биологических, а также минеральных ресурсов, в т.ч. углеводородов.</li><li>3. Уникальные экологические ресурсы и природные ландшафты (край является одним из наиболее благополучных в экологическом отношении регионов России; 12% территории занято особо охраняемыми природными территориями разного уровня, из которых 8% включены в Список всемирного природного наследия ЮНЕСКО под номинацией «Вулканы Камчатки»).</li><li>4. Относительно высокий уровень жизни занятого населения.</li><li>5. Наличие энергетических ресурсов, в т.ч. возобновляемых.</li><li>6. Высокий экспортный потенциал рыбопромышленной промышленности и круглогодичный доступ к ресурсам.</li><li>7. Наличие достаточного количества водных ресурсов высокого качества.</li><li>8. Возможность для рыбоводства и культивирования марикультур.</li><li>9. Петропавловск-Камчатский – наиболее высокоширотный незамерзающий порт на восточном участке Северного морского пути, расположенный в центре освоения ресурсов Охотского моря и российского участка Тихого океана.</li><li>10. Активный рынок жилья и наличие свободных территорий для развития градостроительства.</li><li>11. Относительно высокий образовательно-квалификационный уровень населения.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Удаленное положение региона, ограниченная транспортная доступность и отсутствие четко выраженной политики федерального центра в отношении Камчатского края.</li><li>2. Высоко дотационный бюджет, зависимость от федерального центра.</li><li>3. Высокая тектоническая активность.</li><li>4. Значительные пространственные дисбалансы регионального развития (опустение территорий, наличие монофункциональных поселений).</li><li>5. Неблагоприятная демографическая ситуация и дефицит квалифицированных кадров.</li><li>6. Высокий прожиточный минимум и сильная имущественная дифференциация населения.</li><li>7. Зависимость электро- и теплоэнергетики от привозного топлива.</li><li>8. Моноотраслевая, базирующаяся на рыболовстве, структура экономики.</li><li>9. Низкий уровень внедрения новых технологий и высокий уровень износа основных фондов.</li><li>10. Отсутствие протекционистской политики в отношении российского рыболовства и криминализированность в рыбной отрасли.</li><li>11. «Закрытый» для иностранных судов режим порта, отсутствие пункта пограничного пропуска.</li><li>12. Неразвитая туристская инфраструктура с низким уровнем комфорта.</li><li>13. Сложная планировочная структура и низкое качество городской среды; инженерная инфраструктура, не учитывающая специфику местных условий.</li><li>14. Недостаточная эффективность научно-исследовательской деятельности и несоответствие количества и качества выпускаемых специалистов потребностям региональной экономики.</li></ol>

Возможности (О)	Угрозы (Т)
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Сохранение уникальных природно-экологических ресурсов и повышение степени их использования в научных, познавательных и рекреационных целях.</li> <li>2. Расширение рынка продукции местных производителей.</li> <li>3. Создание условий Авачинского кластера (морехозяйственная и портово-сервисная деятельность).</li> <li>4. Создание современных пунктов пропуска через государственную границу в аэропорту, морских портах и портопунктах.</li> <li>5. Восстановление транспортного флота.</li> <li>6. Реализация газового проекта.</li> <li>7. Восстановление грузоперевозок по Северному Морскому пути.</li> <li>8. Развитие экологического, оздоровительного и научно-познавательного видов туризма; использование бальнеологических ресурсов региона.</li> <li>9. Формирование Авачинской (Петропавловско–Елизовско-Вилючинской) городской агломерации и развитие современной урбанистической среды.</li> <li>10. Формирование региональных брендов.</li> <li>11. Создание региональной научно-инновационной системы и системы подготовки кадров.</li> <li>12. Реализация программ по сейсмоусилению зданий и сооружений. Обновление системы государственного управления органов власти Камчатского края.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Опустение территорий.</li> <li>2. Снижение рождаемости, старение населения и отток из региона молодежи.</li> <li>3. Рост дифференциация доходов населения.</li> <li>4. Злоупотребление доминирующим положением на рынке со стороны естественных монополий.</li> <li>5. Нестабильность законодательной базы, регулирующей рыбопромысловую деятельность.</li> <li>6. Зависимость от мировой конъюнктуры цен на продукцию рыболовства; протекционистская политика иностранных государств.</li> <li>7. Опережающее развитие туристской инфраструктуры в других регионах Дальнего Востока.</li> <li>8. Рост тарифов на электроэнергию, газ и топливо и, как результат, повышение стоимости жилья и коммунальных услуг.</li> <li>9. Отсутствие четких приоритетов региональной и местной градостроительной политики.</li> <li>10. Рост криминализация экономики.</li> <li>11. Возникновение нештатных ситуаций на объектах оборонного ведомства, природные катаклизмы.</li> <li>12. Усиление зависимости региона от федерального центра.</li> <li>13. Недостаточное финансирование со стороны федерального бюджета.</li> </ol>

Целью SWOT анализа является проявить:

- Насколько сильные стороны позволяют использовать внешние возможности.
- Могут ли сильные стороны позволить избежать внешних угроз.
- Насколько слабые стороны мешают использованию внешних возможностей
- Насколько слабые стороны препятствуют избеганию внешних угроз

Оценка Сильных и Слабых сторон региона по отношению к Возможностям и Угрозам внешней среды определяет наличие у Камчатского края стратегических перспектив и возможность их реализации.

Обобщение результатов SWOT анализа демонстрирует основные проблемы, стоящие перед экономикой и обществом Камчатского края и стратегические риски его развития в средне- и долгосрочной перспективе.

### **1.1.5. Основные проблемы, стоящие перед экономикой и обществом Камчатского края и стратегические риски его развития в средне- и долгосрочной перспективе**

Основные вызовы и проблемы, стоящие перед Камчаткой:

1. Рост глобальной и межрегиональной конкуренции.
2. Неопределенность региональной и дальневосточной политики РФ.
3. Слабая включенность Камчатки в мировые рынки товаров и услуг.
4. Географическая и транспортная удаленность региона от базовых коммуникаций и рынков страны.
5. Зависимость региона от внешнего снабжения товарами и ресурсами, обеспечивающими базовые процессы жизнедеятельности.
6. Низкая инфраструктурная обеспеченность рыбопромысловой и транспортно-коммуникационной деятельности.
7. Низкая плотность населения на фоне миграционной неопределенности и дефицита современных квалифицированных кадров.
8. Энергетическая замкнутость региона и высокая стоимость энергетического обеспечения его экономики и социальной сферы.

Все это является ограничением для интенсификации социально-экономического развития и требует принятия таких стратегических решений, которые могут обеспечить создание и реализацию опережающих (прорывных) проектов и мероприятий.

Экономический потенциал Камчатского края локализован, главным образом, в трех зонах опережающего экономического роста – Авачинская агломерация, Западно-Камчатская зона, Корякская горнодобывающая зона.

Авачинская агломерация по географическому положению является базовой для обеспечения геополитических интересов России в северной зоне АТР и расширения деятельности Российской Федерации по комплексному освоению природных ресурсов севера Тихого океана и восточной части Арктического сектора России.

На территории Авачинской агломерации будет создана портовая особая экономическая зона в Петропавловске-Камчатском. Основным направлением специализации этой зоны может стать переработка водных биологических ресурсов, а так же перевалка грузов и судоремонт.

Другим направлением развития агломерации будет туристско-рекреационный кластер, основой для которого станут природно-рекреационный потенциал Камчатки. В пределах агломерации будет локализована туристско-

логистическая деятельность, включая погранично-таможенную инфраструктуру. Авачинская агломерация станет одним из базовых центров развития рекреации, активного отдыха и круизного туризма.

Западно-Камчатская зона расположена на полуострове Камчатка с прилегающей к нему акваторией и шельфом. Ее специализация – биоресурсная и минерально-сырьевая деятельность, включая перерабатывающие производства.

Специализация Корякской горнодобывающей зоны – горнодобывающее производство (золото, уголь, цветные металлы). В рамках развития данной зоны будет обеспечено освоение нескольких горнорудных ареалов, строительство горнометаллургических комплексов и необходимой инфраструктуры.

В настоящее время горнопромышленный комплекс Камчатского края находится на этапе формирования. Освоение Агинского золоторудного месторождения и медно – никелевых руд месторождения Шануч началось в 2006 году. На добывающий сектор экономики приходится порядка 5% объемов отгруженной продукции по всем видам деятельности региона.

Реализация инвестиционных проектов в зонах опережающего развития будет способствовать развитию агропромышленного комплекса Камчатского края, специализирующегося на производстве овощей открытого грунта и животноводстве с преобладающим развитием оленеводства. Приоритетной целью развития животноводства является обеспечение детских учреждений и учреждений социальной сферы диетической продукцией местного производства. Перспективным направлением является организация тепличного производства на базе геотермальных источников для круглогодичного обеспечения населения овощами закрытого грунта.

Не совпадают с границами зон опережающего экономического роста четыре опорные зоны туристско-рекреационного кластера Камчатки: Петропавловск-Камчатская, Елизовская, Быстринская, Алеутская. Каждая из них будет различаться по специализации туристско-рекреационной деятельности. Специализацией Петропавловск-Камчатской зоны является культурно-исторический и круизный туризм, Елизовской – экологический и научный, Быстринской – этнографический, Алеутской – комплексный характер (этно-экологический, научный, исторический, спортивный). Получит развитие инфраструктура уникальных туристических маршрутов на территории края, включенной в Список объектов всемирного природного и культурного наследия ЮНЕСКО под названием «Вулканы Камчатки». Дополнительный стимул развитию туризма придаст организация и продвижение на международном рынке круизного маршрута «Восточное кольцо России».

Устойчивое развитие северных территорий Камчатского края предполагает: развитие традиционных и нетрадиционных видов занятости коренных народов Севера; формирование сети факторий; создание сети предприятий, ориентированных на переработку продукции зверобойного промысла и оленеводства, дикорастущих объектов флоры, выпуск сувенирной



и меховой продукции, увеличение рабочих мест для представителей коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока, обеспечение традиционной пищей; создание комплексной сети заготовительных пунктов, формирование условий комфортного проживания, повышение доступности и качества медицинских и образовательных услуг. Ставится задача уже в среднесрочной перспективе значительно повысить уровень и качество жизни коренного населения, поэтапно довести его до среднекраевых, а в дальнейшем до сопоставимых со среднероссийскими показателей. В этих целях будут выработываться и применяться специальные меры адресного субсидирования коренного населения с низким уровнем доходов.

Принципиальные риски для развития Камчатского края основаны на особенностях его геополитического положения, присущих ему инфраструктурных и ресурсных ограничениях. Ограничения и особенности – это всегда дополнительные риски, в том числе с учетом более узкого поля выбора решений.

Являясь, формально, полуостровом – Камчатка фактически функционирует как остров – связь с материком возможна только по воде или по воздуху. Это накладывает принципиальные ограничения на масштаб и форму межрегиональной и международной торговли, на возможности кооперации, на стоимость сырья и комплектующих в любых воспроизводственных цепочках и многое другое. Это требует создания автономной энергосистемы. Это существенно ограничивает возможности перемещения людей и ресурсов. Коммуникационная доступность региона очень ограничена.

Особенности геологического строения региона и климатических условий (горы, реки, вулканы, высокая сейсмоактивность, длительная и снежная зима): практически исключают возможность создания надежного транспортного обеспечения большинства территорий; исключают (ограничивают) возможность применения целого ряда технологий и оборудования; сильно удорожают любое строительство.

Коммуникационные, технологические, ресурсные, энергетические и строительные ограничения сдерживают возможности освоения территорий, их заселения, развития ряда отраслей и видов деятельности.

Названные ограничения предъявляют относительно более высокие требования к эффективности проектов, в том числе и сырьевых, с учетом большего числа обременений и издержек. Снижается круг экономически оправданных видов деятельности и возможностей привлечь инвесторов.

Проблемы создания конкурентоспособных социальных условий ограничивают возможности привлечения специалистов и повышения эффективности деятельности в различных сферах.

Весь комплекс проблем сужает диапазон возможностей формирования высоко конкурентоспособной экономики в регионе.

Требуется поиск «нишевых» стратегий, учитывающих особенности региона и создающих стратегически долгосрочные предпосылки для конкурентоспособной деятельности.

Перечень объективных ограничений, потребность в «нишевых» стратегиях и необходимость использования немассовых технологий – диктуют необходимость создания специфических организационно-структурных решений по организации и управлению развитием и, как правило, явную территориальную локализацию проектов.

«Стратегически узкими местами» в любой стратегии развития региона будут: коммуникации (инфраструктура), кадры и энергия.

Относительная сложность условий и различные ограничения из названных выше требуют значительно большего, чем в других местах уровня предоставления гарантий по проектам и государственной поддержки проектов.

Особенно высокой становится значимость кластерного подхода в организации крупных проектов (дополнительные и мультипликативные эффекты, минимизация транзакционных издержек, пониженный уровень рисков) и применения механизмов государственно-частного партнерства (снижение рисков, гарантии, дополнительные формы поддержки и стимулирования).

Анализ показал, что внутренних факторов развития Камчатского края недостаточно для преодоления тенденции социально-экономической деградации.

Принципиальной проблемой долгосрочного планирования развития региона является нахождение такого варианта, при котором комбинация внутренних и внешних факторов развития сложится в устойчивую системную связь и предоставит возможность использовать ранее недоступные внешние ресурсы. При этом, в силу крайней ограниченности своих ресурсов, необходимо, чтобы плата за ресурсы внешние была незначительна или отсутствовала. Отметим, что такое решение недоступно ни в одном из вариантов проектов или их комбинации (в том числе и кластерных) подразумевающих использование внутренних ресурсов региона (минерально-сырьевых, биологических, рекреационных, любых) с целью их добычи, преобразования, эксплуатации.

При всей кажущейся недоступности такого решения задачи – это возможно. Основу системных условий, в которых появится «бесплатный» доступ к внешним ресурсам, составляет комбинация из географического положения региона, геополитической ситуации в стране и мире, состояния и тенденций мировой торговли, активной глобализации, значительных климатических изменений, тенденций в энергетике и технологиях, состояния Российских и международных коммуникаций и транспортных коридоров, направленности ряда российских стратегических проектов и программ, совпадения интересов в межрегиональных взаимоотношениях и некоторых других. Сложный комплекс системных условий для нахождения решения задачи может быть представлен в виде достаточно краткого описания: Камчатка должна продемонстрировать возможность и обеспечить доступность ее использования в качестве опорной, сервисной точки, обслуживающей крупные потоки межрегиональной и международной торговли. Предпосылки таких возможностей подробно рассмотрены в морехозяйственном блоке Стратегии (прил. 4) и в главе, посвященной созданию морехозяйственного кластера в рамках базового сценария развития Камчатского края.

### **1.1.6. Система целей развития Камчатского края**

Развитие Камчатского края, как и любого региона, не может быть сведено к какой-то одной характеристике экономического, политического или социального плана.

В общем виде, стратегической целью развития Камчатского края можно назвать формирование в нем развитой экономики и комфортной среды обитания населения, а также достижение не менее чем среднероссийского уровня социально-экономического развития.

Для достижения этой обобщенной цели необходимо обеспечить опережающее, по сравнению со среднероссийскими темпами, социально-экономическое развитие региона и решить ряд первоочередных задач:

- создание условий для развития перспективной экономической специализации Камчатского края, обеспечивающей предпосылки конкурентоспособности региона на основе экономико-географического, природно-ресурсного, индустриального, кадрового, научного потенциала в рамках взаимоувязки с федеральными и отраслевыми стратегиями развития, стратегиями социально-экономического развития субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, стратегическими программами крупных компаний;
- формирование устойчивой системы расселения, опирающейся на зоны опережающего экономического роста с высоким уровнем комфортности среды обитания человека;
- формирование нормативной правовой базы, определяющей условия ценовой, тарифной, таможенной, налоговой, бюджетной политики, которая обеспечивает экономический рост; конкурентоспособность продукции, товаров и услуг в соответствии с выбранной экономической специализацией; снижение барьеров для экономической и социальной интеграции региона в мирохозяйственные связи, активного взаимодействия с остальными регионами России;
- формирование численности населения и трудовых ресурсов в объемах, необходимых для решения экономических задач, стоящих перед регионом, повышение качества человеческого капитала;
- сохранение и поддержка традиционного образа жизни коренных малочисленных народов Камчатского края.

Общую целевую установку стратегического развития региона целесообразно дополнить рядом функциональных целей, поддающихся формализации и пригодных для использования в качестве контрольных параметров состояния развития края. Такие контролируемые цели представлены в разделе, описывающем систему исполнения и контроля Стратегии.

## **1.2. Сценарии социально-экономического развития Камчатского края на долгосрочную перспективу**

В любом из нижеперечисленных вариантов Стратегия социально-экономического развития Камчатского края до 2025 года будет нацелена на решение задач повышения качества жизни населения, обеспечения экономической конкурентоспособности территории, создания условий эффективного использования всего комплекса ресурсов региона, содействия более полной интеграции Камчатки в российскую и мировую экономическую систему.

### **О сценариях развития**

Опираясь на предварительно полученные экспертные данные о состоянии края и тенденции приведенного выше развития дальневосточных и северных территорий Российской Федерации, можно предложить для Камчатки соответствующую иерархию направлений социально-экономического развития, используя сценарный подход.

### ***Инерционный сценарий***

Инерционный сценарий строится преимущественно на участии Камчатского края во внешних экономических процессах, когда основные центры управления и получения прибыли остаются за пределами территории региона.

При реализации сценария инерционного развития сохранится концентрация экономической активности в Петропавловске-Камчатском при усилении поляризации между городами и остальными территориями. Сохранятся имеющиеся региональные зоны роста: в районе Авачинской губы, с выходом на территории, прилегающие к рекам и автодорогам; районные центры с ближайшими территориями; рыбодобывающие районы. Наряду с Авачинской губой наиболее высоких темпов роста сможет достичь район перспективной газодобычи на шельфе (прогноз опережающего роста ВРП 8-12%).

Данный сценарий обеспечит сопоставимые со среднероссийскими темпы экономического роста, но сохранит проблему качества роста. Будет происходить снижение темпов убыли населения, связанное в основном с закреплением некоторых категорий населения на территории региона. Усилится социальная нагрузка на бюджет из-за старения населения и слабой коммерциализации социальных услуг и ЖКХ.

В этом сценарии минимизированы управленческие риски. Однако стратегическое планирование затруднено, поскольку управленческие решения принимаются исходя из кратко- и среднесрочной конъюнктуры.

В тоже время, в регионе сохранится сопоставимо высокий уровень стоимости жизни, покупательная способность среднедушевых доходов населения будет расти недостаточными темпами и только после 2011 года превысит 2-х кратную величину прожиточного минимума, а 3-х кратная величина прожиточного минимума может быть превышена после 2020 года. Степень дифференциации показателей качества жизни населения северной и

южной частей региона снизится. Незначительный прирост численности населения в крае с определенной вероятностью можно ожидать только после 2020 года.

В целом, инерционный вариант не обеспечивает достижение стратегических целей социально-экономического развития. Однако сценарий способен решить задачу по частичной модернизации промышленной базы и более активного включения Камчатки в процессы развития АТР, но это будет зависеть от активности субъектов развития этого мегарегиона.

### *Сценарий энерго-сырьевого развития*

Сценарий ориентирован на преимущественное развитие предприятий, входящих в вертикальные корпоративные или государственные холдинги. В частности, возможно появление точки экономического роста в зоне перспективной газодобычи на шельфе, связанной с формированием нового крупного поселения и строительством предприятий по сжижению газа, обслуживанию платформ и портовой деятельности.

Сценарий энерго-сырьевого развития, в основном, характеризуется теми же региональными тенденциями, что и инерционный сценарий. Реализация в его рамках системы крупных проектов по развитию транспортной и энергетической инфраструктур придаст пространственному развитию более динамичный характер и снизит риски и издержки, связанные с энергообеспечением.

Наибольший рост будут демонстрировать следующие направления регионального развития: формирование новых связей территориально-производственной кооперации (энерго-сырьевой специализации); развитие новых зон добычи полезных ископаемых за счет активизации геолого-разведывательных работ; реализация крупных проектов перспективной газодобычи на шельфе и прилегающих территориях. Регионы Авачинской губы получают импульс опережающего развития. Темп роста ВРП региона может опережать рост ВВП России на 12-15%.

Сохранится макрорегиональная специализация региона в основных существующих направлениях морехозяйственной деятельности. Возможно усиление позиций в портовом и судоремонтном сервисах, а также агропищевом и строительных секторах региональной экономики. Наряду с развитием туризма, это приведет к росту доли услуг в экономике края.

При реализации данного сценария будет происходить умеренный, но устойчивый рост ВРП при благоприятной динамике в стране и макрорегионе. Центры прибыли, как в первом сценарии, останутся за пределами территории.

В рамках данного сценария усиливается неравномерность пространственного развития региона. Основной импульс развития получают территории Авачинской губы, куда продолжится приток населения. Повышение стандартов «качества жизни» будет связано с успешностью отдельных предприятий и будет касаться их персонала.

Социальная нагрузка на бюджет возрастет. Демографические показатели изменятся в соответствии с общероссийскими тенденциями, численность населения может стабилизироваться.

### ***Инновационно-кластерный сценарий***

Сценарий *инновационного развития* на основе кластерной политики характеризуется монополярностью точек роста.

Ключевым условием формирования пространственных кластеров, которые конкурентоспособны на макрорегиональных рынках, является их системная организация. Они будут строиться на базе традиционных специализаций региона (портовая деятельность, рыбодобыча и рыбопереработка, туризм) с расширением видов деятельности и применением управленческих и технологических инноваций.

Важнейшее значение при реализации данного сценария будет иметь инфраструктурное развитие и формирование городской агломерации на территориях прилегающих к городу Петропавловску-Камчатскому.

Основной упор будет связан с реализацией проектов качественно нового портового комплекса, судоремонтных производств, предприятий обслуживающих транспортные потоки всех типов, новых энергомощностей, мультимодального логистического центра и информационного узла. Не менее значимо будет создание инфраструктуры услуг: финансовых, юридических, страховых, медицинских, образовательных и инновационных.

Конфигурация пространственного развития практически не становится более разнообразной и привязана к зоне Авачинской губы сложившимися коммуникационным, портовым и производственным, энерго-сырьевым и финансовым очагами развития. Появление новых возможностей инновационного роста не повлияет радикально на пространственное развитие края. Важнейшее значение будет иметь инфраструктурный эффект формирования городской агломерации, связанный с реализацией проектов строительства нового крупного портового комплекса, ремонтных производств, инфраструктурных предприятий, обслуживающих большие транспортные потоки, новых энергомощностей, мультимодального логистического центра и информационного узла, объектов финансовой, юридической, страховой, медицинской, образовательной и инновационной инфраструктуры.

Импульс опережающего развития получают поселения в составе агломерации в районе Авачинской губы, где будет происходить концентрация человеческого капитала и опережающий рост качества жизни, за счет реализации следующих направлений развития:

- Формирование в Петропавловске-Камчатском конкурентоспособного транспортно-логистического узла Дальнего Востока России;
- Формирование туристического кластера, управление которым, включая логистику турпотоков, находится в Петропавловске-Камчатском;
- Создание производств, обеспечивающих развитие высокотехнологичных отраслей в рыбной промышленности, на транспорте, в судостроении и ремонте, в энергетике;

- Формирование инновационной инфраструктуры, которая, в том числе, скажется на развитии современной городской среды;
- Формирование адекватной потребностям края образовательной инфраструктуры и высокого сервиса сферы культуры.

По данному сценарию темп роста ВРП региона может опережать рост ВВП России на 15-25% в прогнозном периоде.

Серьезная проблема в реализации данного сценария связана с трудностями психологической перестройки менеджмента и структуры управления регионом для преодоления инерции деятельности. Потребуется серьезные усилия для синхронизации действий всех уровней власти (включая муниципальные) и различных хозяйствующих субъектов.

### 1.3. Целевой сценарий развития Камчатского края

Целевой (или оптимальный) сценарий социально-экономического развития должен отвечать ряду условий, существенно важных для Камчатского края в части решения наиболее значимых проблем стратегического развития.

Условия целевого сценария:

- экономический рост должен быть направлен на повышение качества жизни на территории края;
- социально-экономическое развитие края должно сопровождаться ростом человеческого капитала;
- территории края должны получить свою возможную специализацию;
- обеспечение положительного эффекта в развитии края на протяжении всего прогнозного периода стратегии (до 15 лет) с перспективой пролонгации тренда;
- реалистичность: соотнесенность базовых положений сценария, как с внутренними ресурсами территории, так и с внешними процессами.

Целевой сценарий ориентирован на инновационно-кластерный подход к развитию территории. Тем не менее, он может быть дополнен элементами других двух сценариев. Так инерционный сценарий может быть актуальным для отдельных территорий, находящихся в стороне от основных процессов развития и имеющих минимальные ресурсы для включения в них. Это могут быть, прежде всего, северные территории Камчатского края.

В регионе существует выраженная территориальная локализация размещения наиболее перспективных отраслей. Такая ситуация позволяет говорить о возможности проведения кластерной политики, как основы в реализации стратегии развития Камчатского края. В наличии есть необходимые базовые компоненты: территориальная локализация технологически взаимосвязанных производств, коммуникационной и сервисной инфраструктуры, рынка труда, социальной инфраструктуры; присутствует общность интересов в учебном и научном обеспечении развития, единство правовой среды. Это позволяет говорить о возможности создания на этой территории общего для всех заинтересованных сторон (стейкхолдеров), включая представителей властей, специального правового поля и необходимых организационно-структурных решений, позволяющих сформировать региональный кластер под условным названием Авачинский кластер.

В поддержку выбора кластерного подхода выступают и дополнительные факторы: возможность использования значительной части общих элементов упомянутого кластера для формирования другого, функционально отличающегося кластера в сфере туристско-рекреационной деятельности. Возможности и перспективы развития туристско-рекреационной деятельности на Камчатке уже хорошо проанализированы и отражены в различных региональных документах последних лет. Перспективность этого направления развития не вызывает сомнений, тогда как конкретное содержание отдельных элементов и механизм реализации потребует доработки, применительно к кластерному подходу.



Все предлагавшиеся ранее стратегические разработки региона построены по отраслевому принципу, что подразумевает существенно иное правовое и организационно-структурное решение системы исполнения стратегии. Отраслевой подход в недалеком будущем вызовет у края соответствующие сложности во взаимодействии с федеральным центром, поскольку федеральная поддержка сегодня все больше направлена на комплексные проекты странового масштаба, реализация которых возможна только на принципе межотраслевого взаимодействия. Следовательно, означенный подход способен стать серьезным тормозом на пути регионального развития.

Перспективность формирования двух региональных кластеров опирается не только на мультипликативные эффекты от внутрикластерных взаимодействий, широко описанных во многих исследованиях и подтвержденных обширной практикой, но также на получение дополнительных эффектов от значительной общности, используемой ими инфраструктуры. Это включает: увеличение масштаба однотипных работ, возможности более глубокой специализации, единство кадрового и ресурсного обеспечения, упрощение координации и администрирования, большую инвестиционную привлекательность и многое другое.

Обращает внимание, что рост функциональной специализации сервисов в кластере позволяет также повысить их «прозрачность» для властей и бюджета, снизить риски функционирования и создать более работоспособные (узкоспециализированные) правовые регуляторы, обеспечить более эффективную координацию деятельности.

Также, несомненно, произойдет повышение эффективности деятельности и конкурентоспособности всех участников кластера за счет: снижения рисков деятельности во внутрикластерных процессах; взаимной заинтересованности участников в синхронном развитии, а значит оптимизации масштаба деятельности, уровня специализации и координации этого процесса; большей, чем вне кластера инвестиционной привлекательности организаций-участников; использования различных мер государственной поддержки кластера и другие эффекты.

Кластеры опираются на общий для них рынок кадров и заинтересованы в его сбалансированном развитии и эффективном использовании. Если у «смежника» по кластеру не будет специалистов должного уровня, это нанесет ущерб и потребителям услуг внутри кластера. Если качество товаров или процессов какого-то участника ниже остальных, то и качество взаимозависимого результата будет ниже. Необоснованное повышение цены одним участником негативно повлияет на всю кластерную сеть связей, но в отличие от обычной ситуации (независимых производителей) вызовет объединенное корректирующее воздействие всего кластера на нарушителя или его замещение другим участником и создание ему комфортной среды для интеграции и развития. Формирующаяся в кластере сеть связей способна влиять на развитие каждого своего элемента сильнее любого закона в силу своей многофакторности и осознанной ориентированности на рост конкурентоспособности кластера в целом.

Общность объектов инфраструктуры и стремления к повышению эффективности позволяет создавать в кластере высокотехнологичные центры коллективного пользования, с дорогим оборудованием недоступным каждому в отдельности.

Взаимозависимые участники кластера заинтересованы в повышении качества социальной среды своего существования.

Важно и то, что другие отраслевые направления и деятельность не вошедшие в кластерные структуры, тем не менее, получают дополнительные преимущества от развития кластеров, пользуясь элементами их инфраструктуры, конкурентоспособными товарами и услугами. Все вместе повышает конкурентоспособность региона в целом.

Так к основной деятельности Авачинского кластера могут быть отнесены: рыбопромысловая деятельность, обслуживающее ее портовое хозяйство, различные предприятия, перерабатывающие рыбу и морепродукты, грузовые и пассажирские перевозки с использованием транспортных предприятий агломерации Петропавловск-Камчатский – Елизово, перевалка транзитных грузов, обеспечение «северного завоза», погрузка-разгрузка, хранение, упаковка и другие. Для обеспечения выше названной деятельности будут осуществляться с различной мерой развития и значения, следующие виды работ, услуг и процессов: обеспечение навигации, безопасности, связи, различные виды финансовых услуг, страхование, услуги юридические, консалтинговые, маркетинговые, логистические, различные формы лизинга, аренды, проката, информационные сервисы, широкий спектр транспортных слуг, включая авиаперевозки (для быстрой доставки различных грузов, товаров, людей, почты и т.д.), услуги гостиниц, офисов, жилых помещений, предприятий торговли, питания, развлечений. Нужны дороги, тротуары, объекты среды отдыха и культуры, сувениры, печатная продукция, мебель, оргтехника, автомобили и самолеты, катера и лодки, обеспечение тепло и электроснабжения, водопровод и т.д. и т.п. Также очевидно, что всю эту деятельность выполняют люди, а значит, возникает целый пласт задач по их социально-экономическому, товарному и технико-технологическому обслуживанию и обеспечению, в том числе, и посредством дополнительной загрузки работой всех выше названных производств и сервисов. Несомненна и потребность в профессиональной подготовке и переподготовке кадров, их интеллектуальному и культурному развитию.

В свою очередь, второй – туристический кластер (туриндустрия), в своей деятельности в большей или меньшей степени использует практически всю выше названную «обслуживающую» инфраструктуру – сервисы.

Путешественник, турист, исследователь и т.д. изначально прилетит или приплывет в район Авачинской бухты, где неизбежно воспользуется названными товарами и услугами. И даже отправившись в отдаленную зону отдыха или заповедник Камчатки, они будут все также опираться на сервисную и производственную среду Авачинской агломерации, поддержанной двумя указанными кластерами.

Таким образом, хотя базовые товары и услуги двух кластеров отличаются (что и задает их специализацию), но они имеют значительную общность с точки зрения использования объектов инфраструктуры и поддерживающих их сервисов. А раз это так, то появляется возможность: увеличения масштаба этой сервисной деятельности, вытекающих из этого возможностей более глубокой специализации, оптимизации процессов для снижения транзакционных издержек и так далее.

Содержание стратегии не ограничивается названными кластерами и будет включать все принципиально значимые функциональные компоненты (отрасли, сектора, виды деятельности). В то же время, принятие кластерного подхода подразумевает выстраивание явной иерархии целей, задач и соответствующих им проектов. Создание кластеров должно сформировать принципиально иной, более высокий уровень конкурентоспособности территории, что создаст предпосылки для большей эффективности и инвестиционной привлекательности проектов других функциональных (отраслевых) направлений.

Для реализации кластерной политики будут необходимы специфические организационно-структурные решения и проекты правовых актов для формирования соответствующей институциональной среды (включая проект Регионального закона о кластерной политике).

Относительно сложная системная организация кластеров требует декомпозиции на стадии разработки программ социально-экономического развития Камчатского края. Основным результатом такой декомпозиции – система инвестиционных площадок как конкретных элементов системы исполнения кластерной стратегии региона.

Кластерная политика и формы ее реализации в России еще не имеют устоявшихся форм, вследствие чего регионы должны подходить к этим вопросам с различными самостоятельными решениями. Механизмы кластерной политики, как правило, включают оценку инвестиционных потребностей для их осуществления, включены в стратегические программы развития регионов и служат основой для переговоров с федеральными властями о выделении соответствующих ресурсов для исполнения стратегических программ.

Если в долгосрочной перспективе наиболее привлекателен и эффективен инновационно-кластерный сценарий, то в краткосрочной перспективе может быть целесообразным использование элементов второго, энерго-сырьевого сценария. Он обеспечивает достаточно стабильное развитие в течение первых 5–7 лет, которые необходимы для того, чтобы инновационно-кластерный сценарий набрал «проектную мощность». Такой подход также может быть оправдан для отдельных территорий края, где могут быть начаты крупные проекты по освоению шельфа компаниями-монополистами.

Одна из важнейших характеристик целевого сценария состоит в своевременных переходах от одних преобладающих элементов к другим, что будет определять этапность выбранной стратегии. Такая конструкция предполагает последовательное накопление различных ресурсов, которые лягут в основание каждого последующего этапа<sup>6</sup>.

Содержательную основу целевого сценария составляет, так называемый, «Морехозяйственный блок» Стратегии, в котором раскрыты основные механизмы привлечения инвестиций в развитие Авачинского кластера, на

---

<sup>6</sup> На каждой фазе реализации стратегии используется системный подход, предполагающий работу со всеми видами ресурсов регионального развития.

инфраструктурном и сервисном фундаменте которого успешно может функционировать туристический кластер.

Основное содержание «Морехозяйственного блока» Стратегии дано в приложении 4.

### **1.3.1. Система приоритетных направлений развития Камчатского края**

Достижение стратегических целей и, прежде всего, создания условий для реализации кластерной политики, как основного средства роста конкурентоспособности Камчатки, предполагает выделение следующих приоритетных направлений регионального развития:

- Морехозяйственная деятельность;
- Туризм;
- Создание агломерации;
- Минерально-сырьевой комплекс.

Каждое из этих направлений носит комплексный и системообразующий характер для регионального развития. Это, с одной стороны, требует для их развития межведомственного взаимодействия и установление межотраслевых взаимодействий. С другой стороны, выделение трех приоритетных межотраслевых направлений, фактически региональных мегапроектов, позволяет втянуть в стратегическое развитие максимальное число участников из разных сфер деятельности, создав тем самым синергетический эффект, повышающий конкурентоспособность всего региона, а не отдельных предприятий или отраслей экономики.

#### **Морехозяйственная деятельность**

В стратегической перспективе морехозяйственная деятельность будет оставаться системообразующей для развития территории и экономики Камчатского края.

Базовым приоритетом развития морехозяйственной деятельности является повышение ее роли и эффективности в комплексном обеспечении основных потребностей региона, модернизация и наращивание морского потенциала Камчатского края. При ее достижении поддерживается безопасность во всех сферах жизнедеятельности, а также в стратегических секторах и инфраструктурах (транспортная, продовольственная, энергетическая, экологическая и т.д.) регионального морехозяйственного комплекса. Особое внимание уделяется тем из инфраструктур и секторов, которые находятся в кризисном состоянии. Одновременно решаются первоочередные текущие (тактические) задачи социально-экономического развития Камчатского края с опорой на морскую деятельность, снятия нормативных и правовых, а также инфраструктурных ограничений росту, интенсификации международного сотрудничества.

Для развития морехозяйственного комплекса Камчатки в рамках целевого сценария необходимо решить следующие основные задачи:

- Разработать типовую программу комплексного развития приморских территорий Камчатского края и внедрения специальных экономических зон;
- Разработать проекты развития транспортно-портовой инфраструктуры, осуществляющих первичную переработку проходящих через них грузопотоков;
- Создать программу внедрения в существующие региональные транспортные системы Камчатского края высокоскоростных экологически совместимых судов многоцелевого назначения скегового типа на воздушной подушке или использующих экранный эффект (ЭП), обеспечивающих круглогодичную навигацию на акваториях с суровыми климатическими условиями;
- Разработать новые транспортные схемы с применением такого флота для осуществления Северного завоза, транспортного сообщения по крупным рекам с отдаленными труднодоступными населенными пунктами, обеспечения потребностей разведки и разработки углеводородных месторождений на континентальном шельфе, оперативного оказания помощи в антропогенных авариях и природных катастрофах;
- Разработать систему мероприятий по интенсификации разведки и разработки месторождений минеральных и энергетических ресурсов на континентальном шельфе с их первичной или глубокой переработкой;
- Выработать программы адаптации морской деятельности к глобальным климатическим изменениям, включая механизмы вовлечения в хозяйственное использование нетрадиционных источников энергии, создание мобильных, надежных, безопасных экономически эффективных энергосистем для удаленных и изолированных районов с децентрализованной энергосистемой на базе плавучих атомных теплоэлектростанций (ПАТЭС);
- Разработать программы развития регионального судоремонтного комплекса, направленные на диверсификацию производимых операций и расширение спектра потребителей, в том числе за счет иностранных судоходных компаний;
- Разработать и реализовать ряд инновационных мероприятий, направленных на выявление региональных точек роста, в которых целесообразно создание институтов инновационного развития: технопарков, центров трансфера технологий, перечень инвестиционных предложений и проектов внедрения новых технологий и высокотехнологичных материалов в морепромышленный комплекс Камчатского края.

Повышение эффективности морехозяйственной деятельности связано с использованием инфраструктурных, человеческих и других типов ресурсов, сконцентрированных в районе Авачинской губы.

В рамках целевого сценария стратегическое развитие морехозяйственной деятельности Камчатского края можно разбить (с определенной степенью условности) на три этапа.

На первом (до 2015 г.) наивысший приоритет отдается наращиванию и качественному совершенствованию морского потенциала в интересах обеспечения базовых потребностей региона, а также диверсификации морской деятельности и приданию ей инновационных импульсов.

На втором (до 2020 г.) – переходу на инновационную траекторию устойчивого развития регионального морехозяйственного комплекса и превращению морепользования в основной фактор социально-экономического роста Камчатского края.

На третьем (до 2025 г.) – активизации субрегионального и международного сотрудничества в области морской деятельности с целью формирования общего социального и экономического пространства с прилегающими регионами и диверсифицированного вхождения в общероссийскую и глобальную систему разделения труда.

В стратегической перспективе перманентно и последовательно необходимо:

- совершенствование эффективности и качества регулирования морской деятельности Камчатского края;
- повышение инвестиционной привлекательности и совершенствование инновационных механизмов организации морепользования, включая внедрение технологических, организационных и институциональных нововведений, диверсификацию источников финансирования комплексных инвестиционных проектов и т.д.;
- повышение социальной мотивации к развитию морской деятельности и участию в морепользовании.

Опорной точкой по активному включению Камчатки в процессы морехозяйственной деятельности является Авачинская агломерация (см. ниже) и порт Петропавловск-Камчатский. Портовое хозяйство и связанные сервисы, включая: погрузку-выгрузку, перевалку, хранение, упаковку, таможенное оформление, логистику, финансовые, страховые, лизинговые, юридические, гостиничные, транспортные услуги, включая авиаперевозки и др., – образуют необходимое инфраструктурное обеспечение рыбопромысловой и транспортно-коммуникационной деятельности. Низкая стоимость издержек и высокое качество инфраструктурных услуг – ключевые элементы привлекательности Петропавловска-Камчатского в качестве макрорегионального центра рыбопромысловой и транспортно-коммуникационной деятельности. Это основа для формирования конкурентно-преимущественной среды в регионе, позволяющей претендовать Камчатке на роль конкурентоспособного транспортно-логистического узла в международных грузовых перевозках.

Прогнозируемые объемы грузоперевозок морским транспортом через Петропавловск-Камчатский представлены в Таблице 3.

Повышение конкурентоспособности морского транспорта на внутреннем рынке морских перевозок в случае реализации активного сценария позволит увеличить грузопоток морских портов Камчатского края к 2025 г. до 75-80 млн.т.

Таблица 3. Сценарии роста грузопотока (млн. т) через порт Петропавловск-Камчатский.

Сценарии	2008 г.	2010 г.	2015 г.	2020 г.	2025 г.
Инновационно-кластерный	0,9	2,5 <sup>7</sup>	12-18 <sup>8</sup>	50-60 <sup>9</sup>	75-80 <sup>10</sup>
Энерго-сырьевой <sup>11</sup>	0,9	0,9	2-4	8-11	15-20
Инерционный <sup>12</sup>	0,9	0,8	0,9-1,1	1,3-1,6	2-3

В 2025 г. доля флота под Государственным флагом Российской Федерации в перевозках национальных внешнеторговых и транзитных грузов (грузовой базы, а также пассажиров) через региональную морскую транспортную систему превысит 20%, а в каботаже – 90%. В целом будет происходить совершенствование инфраструктуры морского транспорта, модернизация существующих и ввод в действие новых портовых мощностей, в том числе развитие международных транспортных коридоров, включая Севморпуть. С целью надежной защиты национальных интересов на этой стратегической транспортной магистрали России будет обеспечена централизация ее государственного управления.

При инерционном сценарии грузооборот морских портов Камчатского края к 2025 г., вероятно, возрастет незначительно, отечественный флот сможет перевозить только менее 2% региональной грузовой базы.

По аналогии с начатыми в последние годы инвестиционными проектами в области комплексного развития морских транспортных узлов: «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла», «Усть-Луга-2» (строительство и последующая эксплуатация многопрофильного перегрузочного комплекса «Юг-2» в морском торговом порту Усть-Луга), «Развитие порта Сочи на период до 2015 года» – общая стоимость реализации проекта по развитию порта Петропавловск-Камчатский составляет – 205 млрд. рублей, в том числе:

- федеральный бюджет – 125 млрд. рублей (61%);
- внебюджетные средства – 80 млрд. рублей (39%);

<sup>7</sup> Предполагается максимальное использование существующих мощностей порта, сонаправленное с реализацией проектов по их увеличению.

<sup>8</sup> Рост грузоперевозок по трассам СМП за счет активизации внутрироссийского транзита, а также увеличение каботажных перевозок Камчатского края.

<sup>9</sup> Петропавловск-Камчатский становится восточным аналогом Мурманского транспортного узла (МТУ), соответственно, способен обеспечить соответствующий грузооборот (согласно прогнозам развития МТУ его грузооборот уже к 2015 г. достигнет 60 млн. т), который формируется в том числе и за счет переключения части транзитных перевозок, ранее проходивших южным путем через Суэцкий канал, их объем предварительно оценивается в 40 млн. т. – это около 10% объемов перевозок этого маршрута в настоящее время.

<sup>10</sup> Дальнейшее наращивание транзитного потенциала СМП и переключение дополнительных транспортных потоков между Европой и Азией, а также становление порта Петропавловск-Камчатский как аналога порта Ванкувер – одного из крупнейших транспортных узлов северо-восточного побережья Тихого океана.

<sup>11</sup> Предполагает поступательное развитие порта и обеспечение внутрироссийского транзита по трассам СМП.

<sup>12</sup> Предусматривает развитие порта для решения задач внутрирегионального транспортного обеспечения и предусматривает полноценное использование и поддержание существующих на настоящее время мощностей.

- разработка обоснований инвестиций – 450 млн. рублей.

В целом реализация мероприятий морехозяйственного блока Стратегии потребует финансирования в объеме 3.160 млрд. рублей при ориентировочной пропорции федерального бюджета и внебюджетных средств – 55% и 45% соответственно.

### **Туризм**

Выбирая одним из приоритетов стратегического развития территории Камчатки туризм, или туристический кластер, надо отдавать себе отчет, что в настоящее время кроме наличия природно-экологических и этнокультурных ресурсов регион не имеет других конкурентных преимуществ на российском и мировом рынках туристическо-рекреационных услуг.

Основные конкурентные особенности, которые могут стать преимуществами и будущей туристической специализацией:

- 1) Особенности природных ресурсов для включения в туристический оборот.

Уникальными особенностями полуострова является вулканизм и особая экосистема (ее сохранность и первозданность в большей части территории региона). Горные склоны, пейзажи и даже бальнеологические ресурсы, а также современные услуги, могут быть только существенным дополнением к этой природной особенности Камчатки.

Спрос на такого рода ресурсы в количественном отношении не высок. Организация маршрутов и сервисов на основе указанных ресурсов требует высоко качественных инфраструктур и логистики, а при выполнении этих условий – обеспечивает положительный эффект, работающий на имидж всего региона.

Тем не менее, развитие санаторно-курортного комплекса Камчатки стоит рассматривать, как значимый элемент туристско-рекреационного потенциала края. В частности, одним из привлекательных как в инвестиционном, так и оздоровительном планах туристско-рекреационных территорий Камчатского края является Паратунская курортная зона<sup>13</sup>. Курорт «Паратунка» имеет статус лечебно-оздоровительной местности. Общая площадь территории в границах округа горно-санитарной охраны составляет 23,4 тыс. га (0,1% всей территории Камчатки) и включает в себя зоны различного функционального назначения.

Основная лечебная база курорта представлена слабо минерализованными кремнистыми термальными водами, которые являются одной из самых ценных бальнеотерапевтических групп минеральных вод, обладающих широким спектром лечебного действия, болезни сердечнососудистой системы, нарушения обмена веществ, кожные заболевания и т.д. По своему типу воды аналогичны водам Кульдура, Горячинска, Баден-Бадена. Согласно расчетам запасы минеральных вод практически неограниченны.

---

<sup>13</sup> На территории курорта действует 4 детских оздоровительных лагерей, 10 санаториев и профилакториев, около 40 туристических баз, несколько бассейновых комплексов, гостиница уровня 4 звезд.





Придание Паратунской курортной зоне статуса курорта федерального значения позволит:

- привлечь частных инвесторов, прежде всего за счет создания благоприятного налогового климата, а также маркетинга данной территории;
- привлечь средства федерального бюджета для создания базовых инфраструктур на данной территории.

Развитие Паратунской курортной зоны предполагается осуществлять на основе государственно-частного партнерства<sup>14</sup>.

## 2) Особенности территории.

Полуостров имеет большую меридиональную протяженность и сложный рельеф местности. Кроме этого, значительная его часть не освоена в инфраструктурном смысле и труднодоступна. Весь инфраструктурный базис жизнедеятельности сосредоточен в Петропавловске-Камчатском. В сложившейся ситуации, территория потенциальной агломерации должна стать, прежде всего, туристическим терминалом, поскольку основные туристические объекты полуострова расположены далеко за ее пределами. Последнее обстоятельство актуализирует задачи по благоустройству городской среды, модернизации и развитию инфраструктуры гостеприимства и т.д. В данном контексте, развитие туризма – это уже не развитие отрасли, а способ развития территории края и диверсификации (и модернизации) его экономики, что составляет целый комплекс организационно-управленческих задач.

## 3) Особенности доступности и потребительского спроса.

Географическое положение полуострова таково, что он более доступен для посещения иностранными туристами из стран АТР, в первую очередь, США, Японии, Китая, Австралии. Потенциальные потребители из развитых стран располагают большими средствами для оплаты того специфического туристического продукта, который может предложить Камчатка, кроме того, в этих странах уже сложилась культура проведения свободного времени. Последнее имеет тенденцию к все большей вариативности, поскольку такие виды туризма как приморский отдых, горнолыжный и круизный туризм стали не только привычными и стандартизированными видами проведения свободного времени, но сложились за вторую половину XX века в стабильные рыночные ниши. Все более популярными становятся такие виды туризма как этнокультурный, образовательный, научный и познавательный, оздоровительный и др. Поэтому для вхождения на рынок туристических услуг новым игрокам, какими бы уникальными ресурсами они не располагали, приходится предлагать туристические продукты и комплекс организационно-управленческих решений, которые будут иметь креативные (инновационные) характеристики.

---

<sup>14</sup> п. 5 протокола заседания Правительственной комиссии по вопросам регионального развития в Кисловодске от 10.08.2009 г. №4 рекомендовано развитие санаторно-курортных организаций на основе государственно-частного партнерства.

Таким образом, свободное время (имеющее стоимостное выражение) состоятельных слоев населения развитых стран (в большей степени стран АТР) – есть основной ресурс развития туризма на Камчатском полуострове.

С определенными ограничениями прототипом Камчатского туризма может быть Исландия и Аляска. Однако российскому региону надо еще обрести свою специфику через формирование устойчивого и однозначного бренда, подразумевающего не только естественную специфику территории, но и набор сервисов не ниже, чем в названных регионах.

Развитие туризма в Камчатском крае – долгосрочный процесс, который можно разделить на ряд основных этапов.

Во-первых, необходимы за счет механизмов ГЧП, модернизировать инфраструктуры и сервисы тех видов туризма и на тех территориях, которые пользуются наибольшим спросом. Параллельно с этим определиться с приоритетными видами туризма и со стандартами туристических услуг, а также с организационно-правовыми механизмами поддержки туризма в регионе, что может быть сделано в рамках разработки региональной программы развития туризма. На первом этапе могут получить преимущественное развитие только специальные (узко специализированные) виды туризма: научный, деловой, горнолыжный, охотничий. Эти виды ориентированы на спрос довольно узкого круга туристов, которые, как правило, более обеспеченные и менее требовательные к обычному комфорту люди. Речь идет как о российских, так и об иностранных туристах.

Во-вторых, определиться с минимально необходимой инфраструктурой для выбранных приоритетов и включенностью других сфер деятельности (отраслей) в обеспечение развития туризма в регионе. К ним могут быть отнесены, в первую очередь: улучшение коммунальных услуг, развитие качества и доступности медицинских услуг, транспортная доступность потенциальных туристических объектов, повышение уровня безопасности, инфраструктура размещения и питания с высокими качественными характеристиками, подготовка кадров для всех выбранных направлений деятельности. Выбранные направления потребуют включения в региональные программы или иные механизмы поддержки. Таким образом, развитие туризма позволит сформировать пакет инициатив и проектов для строительного и жилищно-коммунального комплекса (в т.ч. муниципальных служб), региональной медицины, гостиничного и ресторанного хозяйств, пищевой промышленности, транспортных организаций и компаний и т.д. Это заложит основы для создания новых стандартов качества жизни и параметров, прежде всего, городской среды, соответствующего современному уровню комфортности.

В-третьих, организовать продвижение и брендинг территории на основе выбранной туристической специализации (участие и проведение соответствующих мероприятий); подготовка инвестиционных площадок, определение механизмом финансирования и подбор инвесторов, а также бизнес-игроков; создание транспортной доступности и туристических сервисов.

На этом этапе надо сконцентрироваться на специализации территории с учетом тенденций, происходящих на туристическом рынке.

В-четвертых, осуществление основных инфраструктурных проектов, в том числе, расширение сети размещения, расширение сервисов, повышение качества кадров. Продолжение продвижения камчатских туристических продуктов в целевых регионах и аудиториях.

Исполнение каждого этапа может занимать 3-4 года.

Под выбранную специализацию необходимо еще раз проанализировать имеющиеся ресурсы, как природные и историко-культурные, так и инфраструктурные, а главное – организационные. Это целесообразно сделать при разработке «Комплексной программы развития туризма и создания туристического кластера Камчатского края».

Опираясь на конкурентные преимущества края (целебные источники, грязи, курортные технологии, уникальные климатические условия, транспортная инфраструктура), необходимо развивать все составляющие кластера (санаторно-курортные объекты, учреждения здравоохранения, объекты туризма и развлечений), для чего потребуются широкое применение в туристической деятельности инновационных методов администрирования и механизмов реализации инвестиционных проектов (создание благоприятного инвестиционного климата, поддержание общекурортной инфраструктуры на уровне мировых стандартов).

При реализации туристического кластера в рамках целевого сценария к 2025 году можно ожидать следующие результаты:

- Обеспечение конкурентоспособности Камчатского края в сфере туризма.
- Создание на территории края современной туристической деятельности, обеспечивающей рост потоков въездных и внутренних туристов в Камчатский край;
- Становление Камчатского края в качестве одного из самых привлекательных туристско-рекреационных центров Дальнего Востока и АТР;
- Увеличение в 4-5 раз числа прибывающих в Камчатский край иностранных и российских туристов к 2025 году по сравнению с 2008 г.;
- Развитие сопутствующих туризму предприятий ресторанно-гостиничной, санаторно-курортной и досуговой инфраструктуры;
- Качественное улучшение социальных сервисов и городской среды, что приведет к росту качества жизни населения.

### **Создание агломерации**

Общемировой тенденцией является формирование и развитие новых типов деятельности либо в крупнейших городах, либо в их пригородных зонах. Связано это, прежде всего, с эффектом достижения необходимой концентрации в крупных городах критически важных для современной экономики составляющих: кадрового потенциала, значительного рынка потребления, наличия факторов «удержания» высококвалифицированных человеческих

ресурсов. Таким образом, агломерация повышает качество социально-экономического роста территории.

В отечественной географической традиции под агломерацией принято понимать скопление населенных пунктов, главным образом городских, местами срастающихся, объединенных в одно целое интенсивными хозяйственными, трудовыми и культурно-бытовыми связями. В соответствии с определением, агломерацию отличает общность повседневной жизни населения ее территории, наличие ежедневных трудовых маятниковых миграций в будние дни, использование единого набора рекреационных объектов по выходным.

Наиболее перспективным подходом к определению границ агломераций является учет транспортной доступности. При этом границы агломерации прорисовываются по границам существующих административно-территориальных единиц. Это с одной стороны, позволит выявить территорию, в рамках которой осуществляются интенсивные маятниковые миграции, являющиеся признаком тесных функциональных связей. С другой стороны, позволит включить в границы агломерации административно-территориальные единицы целиком, что существенно упростит процесс организации управления агломерацией как единым пространственным объектом.<sup>15</sup>

Основные цели создания агломерации состоят в привлечении стратегических ресурсов, в выработке принципов и механизмов оптимизации социально-экономического и культурного развития территорий нескольких муниципальных образований как единого объекта управления и как важного ресурса системного регионального развития. Управленческая координация процессов развития на территориях, входящих в зону влияния агломерации, должна привести к созданию комфортной среды проживания и качественному росту человеческого капитала на территории агломерации и края в целом.

Реализация Камчатским краем стратегии социально-экономического развития на основе кластерного подхода определяет функциональное объединение г. Петропавловск-Камчатский, г. Елизово и г. Вилючинск (основные населенные пункты Авачинской губы и все три города Камчатки) как агломерацию, основная задача которой состоит в концентрации человеческого капитала. В таком новом качестве городская среда Авачинской агломерации сможет соответствовать поставленным перед краем стратегическим целям по созданию Авачинского кластера с транспортно-

---

<sup>15</sup> Границы городских агломераций не являются постоянными. Это связано с тем, что транспортная сеть городов непрерывно развивается: строятся новые и совершенствуются уже существующие дороги, возникают современные развязки и путепроводы, принципиально меняются характеристики транспортных средств, что позволяет совершать поездки на более длительные расстояния за меньшее время. Это приводит к изменению картины маятниковых миграций. Как следствие с течением времени меняются очертания городских агломераций. Кроме того, к расширению границ агломераций способно привести целенаправленное воздействие со стороны органов власти территорий, входящих в агломерацию, а именно проведение политики по совершенствованию транспортной инфраструктуры, созданию условия для вывода предприятий за границы центрального города, и т.п. в результате, однажды выделенные границы требуют постоянного уточнения в связи с происходящими изменениями.

производственной специализацией и развитию туристско-рекреационного кластера на территории агломерации.

В долгосрочной перспективе организация высокотехнологичного портового хозяйства, включая рыбопереработку, туристических и иных сопутствующих сервисных служб потребует притока на территорию Авачинской агломерации человеческих ресурсов, сравнимых по численности с экономически активным населением агломерации. Изменения численности и состава населения агломерации (появление наряду с постоянным населением вахтовиков, требующих сегодня высокого уровня жизни и сервиса) потребует изменения параметров и стандартов дорожно-транспортной сети, жилищно-коммунального хозяйства, культурно-досуговых и рекреационных услуг на всей территории Авачинской губы.

Кроме этого, к факторам, определяющим необходимость создания агломерации, относятся:

- Сложившаяся градостроительно-планировочная система города Петропавловск-Камчатского и прилегающих населенных пунктов.
- Потребность в реализации новых проектов в области жилищного строительства.
- Необходимость эффективного позиционирования г. Петропавловска-Камчатского как базового элемента в предполагаемом портово-сервисном и туристическом кластерах.
- Активный отток наиболее образованного трудоспособного населения в другие регионы, где возможен больший профессиональный, образовательный, культурный и карьерный рост.
- Наличие ряда инфраструктурных проблем.

Таким образом, Авачинская агломерация как опорный центр позволит создать базовые предпосылки для развития новых видов деятельности. Сложившаяся и перспективная специализация агломерации позволит снизить миграционный отток наиболее образованной части населения. С развитием международного туризма и перевалочного порта агломерация может стать центром технической и управленческой кооперации со странами северной части Тихого океана, что сделает ее одной из опорных элементов городского каркаса дальневосточного макрорегиона РФ.

Вынос непрофильных функций (промышленность, торговля общеагломерационного масштаба) из центральной зоны агломерации даст необходимые требования к коренной реконструкции центральной части города. Таким образом, создание агломерации будет содействовать: актуализации человеческих, культурных, экологических, инновационных, транспортно-логистических и других ресурсов территорий.

#### *Территориальная структура агломерации*

В силу уже существующей специфики территориальной организации поселений Авачинской губы, а также в рамках стоящих перед регионом стратегических задач, Авачинскую агломерацию можно однозначно определить как моноцентрическую. Петропавловск-Камчатский был и остается

регионообразующим городом, задающим направление развития соседним городам, соединившим в себе функции столичного и главного портового города края международного уровня по своему географическому положению и политическому значению. В агломерации Петропавловск-Камчатский безальтернативно является ядром структуры, усилить потенциал которой возможно за счет вливания ресурсов сопредельных городов-партнеров.

Территориальная структура моноцентрической агломерации представлена одним городом-ядром, транспортными путями и городами-спутниками, формирующими узлы транспортной сети. Территориальная протяженность агломерации ограничена целесообразным с точки зрения населения временем поездки в центр.

#### *Ядро агломерации*

Центральный город агломерации представляет собой важнейший фокус развития, он является полюсом притяжения рабочей силы с окрестных территорий, культурным и образовательным центром. Структура экономики центрального города, чаще всего, определяет направления развития прилегающих к нему территорий. В окрестностях возникают предприятия-смежники городских производств, а на определенном этапе развития города предприятия из центра начинают переводиться на окраины и в окружающую местность. Так, например, в окрестности города могут выноситься складские площади, распределительные центры, испытательные полигоны и другие территориоемкие виды деятельности.

В результате с развитием городских агломераций меняется специализация центральных городов. Если на этапе урбанизации они исполняли функции промышленных центров, то на этапах субурбанизации и особенно дезурбанизации они начинают специализироваться на развитии четвертичного сектора, к которому относятся научно-исследовательские подразделения крупных корпораций, организации финансового сектора, фирмы, предоставляющие услуги управленческого и юридического консалтинга и т.п. Привлекательность центра для этих компаний заключается в высокой концентрации информационных потоков, возникающих в результате близкого расположения компаний друг к другу, постоянных межличностных контактах, что является необходимым условием успешности их деятельности.

Изменение специализации ядра агломерации приводит к изменению его планировочной структуры, что ведет к преобразованию планировочной структуры всей агломерации. Создаются новые транспортные узлы, в которых сходятся городские и пригородные маршруты, развивается сеть торговых центров, которые одновременно обслуживают все население агломерации. Промышленные и научно-производственные предприятия строятся или перемещаются в окраинные районы города, навстречу потокам рабочей силы, освобождая центральную часть от несвойственных для нее промышленных функций. Вместо них центральные районы застраиваются офисными и жилыми зданиями высокого качества.

### *Города-спутники*

Города-спутники в составе агломераций обладают целым рядом преимуществ: например, у них появляется возможность пользоваться инфраструктурой центрального города и привлекать крупных инвесторов, которые бы не стали рассматривать небольшой город как базу для размещения производства, если бы он не входил в состав агломерации. В то же время спутник находится в тесном взаимодействии с городом-центром, обслуживает его потребности, принимает участие в решении проблем агломерации в целом и центрального города в частности, способствует реализации экономического потенциала центрального города.

В процессе урбанизации и роста населения агломерации многие города-спутники начинают специализироваться на производстве определенного типа продукции, формируя кластеры промышленных предприятий, обслуживающих как саму агломерацию, так и внешние территории. Некоторые города, находящиеся в непосредственной близости от центра, формально оставаясь независимыми, фактически входят в состав центрального города, имея с ним общую транспортную инфраструктуру и единое пятно городской застройки.

В рамках Авачинской агломерации г. Елизово и г. Вилючинск возьмут на себя роль городов-партнеров, функции которых ориентированы на удовлетворение потребностей Петропавловска-Камчатского города-центра, где сфокусированы экономический и человеческий потенциал. К этой категории задач относятся организация сервисных центров при аэровокзале, центров по производству пищевых полуфабрикатов и оборудования для обслуживания населения агломерации.

Подобная структура партнерских отношений позволит Авачинской агломерации стать центром с высоким качеством жизни населения и развивающейся инновационной и образовательной инфраструктурой.

### *Модели управления агломерациями*

Городские агломерации – это сложный и комплексный объект управления, особенностью которого является наличие тесных экономических, социальных, экологических взаимосвязей между отдельными входящими в него территориями. Взаимозависимость территорий вызывает объективную потребность в согласовании их интересов, и соответственно, формировании механизмов реализации единой политики агломерации.

В международной практике используется несколько базовых моделей управления городскими агломерациями:

- создание единого муниципального образования, охватывающего всю территорию агломерации;
- двухуровневая структура управления агломерацией, когда на верхнем уровне создается муниципальное образование, охватывающее всю территорию агломерации, а на нижнем уровне функционируют более малые муниципальные образования, и функции разделены между ними тем или иным образом;



- согласование стратегий и инфраструктурных проектов, организация совместного предоставления услуг отдельными самостоятельными муниципальными образованиями на территории агломерации;
- регулирование вопросов развития агломерации в целом с уровня региона.

Выбор той или иной модели зависит от конкретных условий формирования и развития агломерации, сложившихся управленческих традиций, разделения полномочий между различными уровнями власти. Нельзя сказать, что среди названных моделей какая-либо считается лидером – каждая из них имеет свои достоинства и недостатки, порождает свои проблемы и конфликты.

*Агломерация – единое муниципальное образование.*

В этом случае муниципальные образования, существовавшие ранее на территории агломерации, ликвидируются, и вместо них создается единое муниципальное образование, охватывающее всю территорию агломерации. При этом в рамках единого муниципального образования может сохраняться некоторое территориальное деление, совпадающее или не совпадающее по своим границам с прежним муниципальным. Однако подобные территории внутри агломерации лишены признаков самостоятельного муниципального образования – выборной власти (хотя какие-то ее признаки могут быть сохранены) и самостоятельного бюджета.

К достоинствам подобного подхода можно отнести:

- возможность решать стратегические вопросы территории в целом, координировать все необходимые для успешного развития процессы в комплексе;
- наличие очевидного центра принятия решений и ответственности за результаты жизнедеятельности агломерации.

В то же время данный вариант обладает явными недостатками, которые и предопределили его достаточно ограниченное распространение:

- обеспечить охват агломерации в целом возможно лишь на ограниченный промежуток времени, дальше расползание города в той или иной форме происходит за установленные границы, и либо необходимо достаточно регулярно пересматривать эти границы, либо задача координации управленческих решений в масштабе всей агломерации вновь возникает на новом витке развития;
- создание единого муниципального образования на месте существовавшей ранее фрагментированной муниципальной структуры является чрезвычайно конфликтным процессом, который вряд ли может получить поддержку населения (в том числе политическую);
- централизация всех муниципальных услуг на уровне агломерации в целом не учитывает тот факт, что различные услуги могут наиболее эффективно предоставляться при разных масштабах деятельности, и не создает условий для влияния местных сообществ на их объемы и качество;

- столь масштабная муниципальная структура чревата бюрократизацией и отрывом от местного сообщества, в результате чего потенциальные возможности эффективного развития агломерации в целом могут не реализовываться на практике.

*Двухуровневая модель управления агломерацией.*

Частично проблемы, порождаемые созданием единого муниципального образования в масштабе всей агломерации, могут быть решены в рамках двухуровневой модели. При этом необходимо учитывать, что двухуровневая модель имеет несколько разновидностей, принципиально важными из которых является две: двухуровневая модель с директивным распределением полномочий между верхним и нижним уровнем и двухуровневая модель с договорным распределением полномочий между верхним и нижним уровнем. Двухуровневая модель с директивным распределением полномочий между верхним и нижним уровнями муниципального управления предполагает, что наряду с существовавшими ранее муниципальными образованиями, которые становятся муниципалитетами нижнего уровня, создается единое муниципальное образование – муниципалитет верхнего уровня, охватывающий всю территорию агломерации. Распределение полномочий между двумя уровнями устанавливается директивно и единообразно для всех муниципальных образований нижнего уровня (например, региональной властью). Двухуровневая модель с договорным распределением полномочий между верхним и нижним уровнем муниципального управления также связана с созданием единого муниципального образования верхнего уровня, однако компетенция данного муниципального образования либо вообще не определяется централизованно, либо директивно установленные полномочия достаточно ограничены. В основном данное муниципальное образование выполняет те функции, которые муниципалитеты нижнего уровня передают ему на договорной основе.

Двухуровневая модель с директивным распределением полномочий между двумя уровнями муниципального управления является более гибкой, чем одноуровневая модель, поскольку она:

- предусматривает сохранение прежней структуры муниципальных образований как нижнего уровня новой двухуровневой структуры;
- позволяет разделить муниципальные услуги на те, которые наиболее эффективно организовывать в масштабе всей агломерации, и те, которые носят локальный характер;
- сохраняет возможности влияния местного сообщества на локальные услуги.

Однако очевидно, что она способна преодолеть далеко не все ограничения одноуровневой модели и в то же время порождает новые проблемы и конфликты, не позволяющие считать ее стабильным вариантом управления городскими агломерациями:

- в рамках этой модели применительно к ее верхнему уровню сохраняются проблемы, свойственные одноуровневой модели и связанные с

разрастанием агломерации за административно установленные границы и с угрозой бюрократизации;

- исчезает единый центр принятия решений, система управления становится непрозрачной и непонятной для налогоплательщиков и бизнеса, для которого она часто связана с ростом транзакционных издержек;
- наличие двух муниципальных властей на одной территории практически неизбежно приводит к конфликту между ними, к конкуренции за поддержку населения, что подрывает возможности согласованных действий, направленных на развитие агломерации;
- далеко не всегда единообразное разграничение полномочий между верхним и нижним уровнем муниципального управления может обеспечить наиболее эффективный масштаб предоставления услуг в каждом конкретном случае.

Еще большей гибкостью обладает двухуровневая модель с договорным распределением полномочий между двумя уровнями муниципального управления, которая фактически является структурой, переходной к согласованию стратегических вопросов и координации оказания услуг самостоятельными муниципалитетами. Эта модель позволяет:

- сохранить (по меньшей мере, по большинству вопросов) единый центр ответственности за принятие решений – муниципалитеты нижнего уровня;
- обеспечить переговорную площадку между этими муниципалитетами, что сформирует институциональные условия для интенсификации межмуниципального сотрудничества;
- создать достаточно гибкий механизм расширения масштабов сотрудничества – в принципе верхний уровень муниципального управления может на договорных основах предоставлять услуги и тем муниципалитетам, которые изначально не были включены в рамки агломерации;
- обеспечить учет местных условий при решении вопроса о том, на каком уровне происходит организация предоставления тех или иных муниципальных услуг, что повышает вероятность обеспечения оптимального масштаба их предоставления.

В то же время данная модель обладает недостатками другого типа, не характерными для более централизованных моделей:

- верхний уровень муниципального управления в данной структуре не является центром стратегического развития агломерации, он скорее обслуживает текущие потребности муниципалитетов нижнего уровня, тем самым субъект стратегии агломерации в целом в данной модели отсутствует;
- достижение договоренностей о передаче полномочий на верхний уровень является достаточно сложным, не всегда прозрачным, требующим значительных усилий и временных затрат процессом, на который влияют

многочисленные факторы, не связанные с задачей оптимизации управления, в том числе политические;

- в условиях, когда муниципалитеты нижнего уровня имеют разный размер и политический вес, ситуация доминирования муниципалитета верхнего уровня может быть заменена ситуацией господства интересов наиболее сильного муниципального образования в рамках агломерации – ее ядра, и ущемлением более слабых партнеров.

#### *Договорная модель управления агломерацией.*

Выявленные достоинства и недостатки двухуровневой модели с договорным распределением полномочий между верхним и нижним уровнем муниципального управления характерны и для договорной модели управления агломерацией, предусматривающей координацию действий между самостоятельными муниципальными образованиями. Здесь формально не существует никаких единых органов управления агломерацией, поэтому способность руководства муниципальных образований достигнуть договоренностей и компромиссов по вопросам, затрагивающим общие интересы, начинает играть ключевую роль. Ситуация несколько облегчается в том случае, когда предоставление значительной части муниципальных услуг, требующих общеагломерационного масштаба, осуществляется организациями частного сектора, и различные муниципалитеты могут заказывать услуги у подобных организаций. Для координации деятельности в рамках агломерации могут создаваться совещательные органы, не имеющие властной природы – советы, ассоциации и т.п. Однако участие муниципальных образований, входящих в агломерацию, в подобных органах и выполнение принятых этим органом решений является сугубо добровольным.

#### *Региональное управление агломерацией.*

Фактически вариант регионального управления агломерацией является разновидностью двухуровневой модели с директивным распределением полномочий, где в качестве верхнего уровня выступает не муниципальная, а региональная власть, поэтому для нее актуален анализ достоинств и недостатков данной модели. Региональное управление агломерацией можно рассматривать как жизнеспособную альтернативу классической двухуровневой модели в том случае, когда:

- агломерация занимает значительную часть территории региона;
- существующее распределение полномочий между муниципальной и региональной властью таково, что предоставление многих услуг, требующих общеагломерационного взаимодействия, входят в компетенцию региональной власти.

Однако и в тех случаях, когда непосредственное управление агломерацией с регионального уровня нельзя признать оптимальной моделью, не вызывает сомнений, что организация эффективного взаимодействия с региональной властью является необходимым условием результативности любого варианта управления агломерацией. Особенно актуально обеспечение подобного взаимодействия при реализации на территории агломерации

крупных инфраструктурных и других масштабных проектов. В то же время важно, чтобы политические интересы регионального уровня не вступали в противоречие с интересами агломерации, и возможные в данной сфере конфликты не наносили ущерба стратегическим направлениям общеагломерационного развития.

Таким образом, идеальной модели управления агломерацией не сформировано, каждый из имеющихся подходов обладает собственными достоинствами и недостатками. В этих условиях значительную роль играют идеологические установки лиц, принимающих решение о выборе той или иной модели. Очевидно, что варианты, основанные на полной централизации либо жестко урегулированном разделении функций между двумя разными уровнями управления, имеют более технократический характер и во многих случаях недостаточно учитывают социальные последствия осуществляемых действий, которые не позволяют реализовать позитивный потенциал, заложенный в технически выверенном решении (такие, например, как усиление бюрократизации, конкуренцию двух уровней власти на одной территории и т.п.). В то же время модели, имеющие договорную природу, в первую очередь исходят из самоценности интересов местных сообществ и их первичности по отношению к проблемам организационной оптимизации. При этом возникают риски недостаточной «договороспособности» самостоятельных местных властей; их ориентации в первую очередь на текущие интересы, имеющие политический характер; отсутствия механизмов решения стратегических задач развития агломерации, укрепления ее конкурентоспособности.

Тем самым при выборе той или иной модели управления агломерацией принципиально важно учитывать свойственные ей потенциальные достоинства и недостатки; отслеживать, в какой мере не практике реализуются присущие ей риски, и выработать меры по нейтрализации возможных негативных последствий.

В случае реализации инновационно-кластерного сценария, Камчатке придется отвечать на вызовы, связанные со сменой (или, что точнее говоря, диверсификацией) вектора развития, предполагающего опережающий рост экономики услуг, инновационную политику и формирование комфортной среды проживания. Исходя из стратегических интересов Камчатского края, реализация проекта «Авачинская агломерация» в полной мере соответствует задаче формирования точек экономического роста и концентрации в них финансовых и трудовых ресурсов (поддержка малого бизнеса и инноваций). Без развития территориальных точек роста с целью ускоренного роста муниципальных образований и повышения их конкурентоспособности (как базовой инфраструктурной поддержки заявленных кластеров) наиболее вероятными становятся инерционный и энерго-сырьевой сценарии, в рамках которых показатели промышленного роста по-прежнему доминируют над показателями качества жизни и инновационным малым и средним бизнесом. Фактически, такой путь означает отказ от макрорегионального лидерства и превращение края в зону стандартного промышленного аутсорсинга.

Создание агломерации потребует новых форматов координации муниципального, межмуниципального и регионального уровней управления. В схемах территориального планирования (СТП) Камчатского края необходимо учесть создание объединенного муниципального образования.

Программные документы социально-экономического развития агломерации должны позволить:

- Осуществлять скоординированную политику и обеспечивать согласование интересов различных муниципальных образований и территорий как между собой, так и с региональным уровнем управления;
- Обеспечить гибкость управления муниципальными образованиями и возможность включаться в процессы социально-экономического развития, происходящие как на территориях соседних субъектов федерации, так и России в целом;
- Обеспечить устойчивое социально-экономическое развитие агломерации за счет выделения функциональных зон всех типов производств, деловой активности, жилья и досуга, торговли и логистики, сельского хозяйства, а также рекреации и туризма.
- Обеспечить повышение конкурентоспособности агломерации и всей области в конкуренции за инвестиционные и трудовые ресурсы.
- Создать общую систему территориального планирования, основанной на синхронизации генеральных планов и «точек роста» различных территорий;
- Спроектировать капиллярную транспортную сеть, обеспечивающую часовую изохрону вокруг административных границ города для территорий, которые входят в агломерацию;
- Создать новый строительный комплекс (кластер), ориентированный на качество среды, соответствующей современным требованиям;
- Обеспечить создание межтерриториальных систем очистки и водоснабжения на основе экологосберегающих технологий и ряд других.

Более того, брендовая политика Камчатского края требует позиционирования как региона с высоким рекреационным и туристическим потенциалом, предполагающего лучшие в макрорегионе условия для мелкого и среднего бизнеса. При таком подходе на первый план выходят требования экологической целесообразности и высокого качества городской среды.

Кроме этого, создание «современного города» на тихоокеанском рубеже России с высоким качеством урбанистической среды может привлечь население не только из близлежащих регионов страны, но также из таких стран АТР как Вьетнам и Филиппины по программе целевой подготовки кадров и замедлить, если не остановить, миграционный дрейф из Камчатского края.

Таким образом, создание Авачинской агломерации является необходимым условием реализации инновационно-кластерного сценария социально-экономического развития Камчатки.

### **Минерально-сырьевой комплекс**

Регионом разработана Стратегия развития и использования минерально-сырьевой базы Камчатского края на период 2009-2025 годы, которая с

достаточной глубиной и качеством раскрывает в сценарных предложениях потенциал развития региональной экономики на основе использования минерально-сырьевых ресурсов. Решение ряда основных проблем края, способных улучшить его социально-экономическое положение на фоне других регионов ДФО и России в целом, определено «оптимистическим сценарием», предполагающим масштабное освоение природных ресурсов по всей территории региона, в том числе освоение Западно-Камчатского шельфа. Сценарий становится возможным за счет строительства Транскамчатской автомобильной дороги, связывающей между собой все районы Камчатского края. В этом случае, эффективное освоение минерально-сырьевой базы Камчатки сформирует новую для региона отрасль, вклад которой в ВРП достигнет 50%, что сделает ее важной отраслевой специализацией региона.

Однако освоение указанных месторождений на шельфе подразумевается крупными стратегическими инвесторами на основе федеральных инвестиций. Масштабы таких проектов выходят далеко за собственные возможности региона. Кроме того, получаемые результаты (прибыль, условия налогообложения) дают лишь незначительную отдачу для региональной экономики в силу реализации проекта непосредственно на «федеральном» шельфе. Таким образом, «оптимистичный» сценарий социально-экономического развития региона указанной Стратегии на основе активного использования минерально-сырьевой базы, хотя и мог бы иметь значительную экономическую эффективность как самостоятельный инвестиционный проект, в реальном исполнении не имеет непосредственного отношения к региону.

Анализ возможностей освоения минерально-сырьевой базы Камчатки края собственными силами создает двойственное впечатление.

*С одной стороны*, в случае комплексного развития инфраструктуры региона (формирование всесезонной опорной транспортной сети и бесперебойное обеспечение электроэнергией создаваемых производств) можно говорить о ближне- и среднесрочной перспективе планирования увеличения добычи золота, платины, никеля; в последующем, расширения этого перечня за счет меди, углеводородного сырья, твердых горючих ископаемых, бальнеологических ресурсов, а также воды и строительных материалов<sup>16</sup>.

Освоение месторождений цветных и драгоценных металлов позволит выйти на рынок с предложением следующих видов продукции:

- металлы: золото, серебро, платина и платиноиды;
- концентраты с последующим металлургическим переделом и получением товарной продукции: никель, медь, молибден, селен, теллур и другие металлы.

---

<sup>16</sup> Поддержание и наращивание уровня добычи полезных ископаемых возможно при постоянном наращивании объемов геологоразведочных работ как за счет недропользователей, так и за счет федерального бюджета. Современная степень изученности минерально-сырьевой базы Камчатского края составляет всего 4% (для сравнения: Приморский край – 51%, Хабаровский край – 46%, Якутия – 10%, Магаданская область – 6%), что является ярким индикатором нереализованности минерально-сырьевого потенциала региона.

Таблица 4. Добыча полезных ископаемых в Камчатском крае.

Полезное ископаемое	Объем добычи, годы				Обеспеченность разведанными запасами $C_1 + C_2$
	Ед. изм.	2005	2006	2007	
Золото, всего, в т.ч.:	Кг	181	1385	2447	
Золото коренное	Кг	-	1195	2338	10 лет
Золото россыпное	Кг	181	190	110	1 год
Платина россыпная	Кг	3036	2518,6	2078	1 год
Природный газ	млн. м <sup>3</sup>	9,46	9,265	9,04	
Уголь, всего, в т.ч.:	тыс. т	27,545	43,1	21	
Уголь каменный	тыс. т	11	16,9	8,3	27 – 35 лет
Уголь бурый	тыс. т	16,545	26,2	12,7	43 года
Никель	Т	179	707	2175	26 лет
Медь	Т	25	100	300	20 лет
Кобальт	Т	4,8	20	50	34 года

Всего за период 2008-2025 гг. в Камчатском крае при сохранении текущих цен на минеральное сырье может быть произведено 263 т золота, 43 т платины, 114 тыс. т никеля, 17 тыс. т кобальта.

При этом суммарные инвестиции в доразведку, создание добычной инфраструктуры горной промышленности в период до 2025 года оцениваются на уровне 36,06 млрд. руб., в т.ч. золото – 26,1 млрд. руб., платина – 6 млрд. руб., цветные металлы – 3,96 млрд. руб.

Через 10-12 лет начнется стагнация горного комплекса. Сводка доходов и расходов в целом по приоритетным объектам освоения минерально-сырьевой базы Камчатского края за период с 2008 по 2025 год (в ситуации усиления роли горнодобывающей промышленности в экономике региона) приведена в таблице ниже.

Таблица 5. Свод доходов и расходов по приоритетным объектам освоения минерально-сырьевой базы Камчатского края за период с 2008 по 2025 год.

Наименование показателей	Единица измерения	Значение
Геологические запасы		
Золото	т	282
Серебро	т	1 230
Никель	тыс.т	109
Кобальт	тыс.т	12
Медь	тыс.т	11
Платина	т	44
Эксплуатационные запасы		
Золото	т	264
Серебро	т	814
Никель	тыс.т	114
Кобальт	тыс.т	19
Медь	тыс.т	10
Платина	т	51



Наименование показателей	Единица измерения	Значение	
Инвестиционные расходы с НДС	млн.руб.	36 066	
Цена товарной продукции			
Золото	руб./кг	578 704	
серебро	руб./кг	9 259	
никель	руб./кг	600	
кобальт	руб./кг	1 200	
медь	руб./кг	156	
платина	руб./кг	1 157 407	
Производство товарной продукции в натуральном выражении		за период до 2025 г.	при выходе на максимальную производительность
золото	т	238	16,2
серебро	т	638	51,2
никель	тыс.т	94	8,2
кобальт	тыс.т	15	1,6
медь	тыс.т	7	0,5
платина	т	44	2,6
Стоимость товарной продукции	млн.руб.	269 319	19 705
золото		137 675	9 378
серебро		5 909	474
никель		56 352	4 920
кобальт		17 908	1 896
медь		1 105	85
платина		50 370	2 951
Полные эксплуатационные затраты, в т.ч.		124 170	9 432
налог на добычу		17 948	1 337
налог на имущество		6 132	303
экологические платежи		1 347	99
амортизация		21 980	1 488
Валовая прибыль		145 149	10 273
Прибыль до налогообложения		123 169	8 785
Налог на прибыль		30 070	2 108
Чистая прибыль		93 099	6 677
Свободные денежные средства		120 581	8 165
Совокупные налоговые поступления		60 984	
ЧДД государства		26 202	

Анализ рынка металлов, пользующихся устойчивым спросом, таких как золото, серебро, никель, медь устанавливает практически для всех отмеченных металлов тенденцию роста цен. Эта ситуация позволяет прогнозировать на ближне- и среднесрочный периоды стабильное инвестирование горного комплекса Камчатского края отечественными и иностранными предпринимателями при условии создания инвестиционной среды в регионе.

Данные проекты за вычетом инфраструктурных затрат могут иметь в рамках названного прогнозного периода значимую эффективность для региона и отразиться на увеличении его ВРП на единицы, а возможно, и десятки процентов. В то же время, инфраструктурные затраты для получения столь

внутриительных эффектов недоступны ни местным инвесторам, ни региональному бюджету.

*С другой стороны*, возможны более крупные проекты минерально-сырьевой направленности, в первую очередь, на Западно-Камчатском шельфе Охотского моря. Такие проекты, как уже говорилось, потребуют инвестиций только федерального уровня, стратегических соинвесторов федерального или международного масштаба, тогда как эффекты проекта будут иметь самое незначительное отношение к региональному бюджету.

Соответственно, в планировании стратегического развития края попытка опереться на минерально-сырьевой комплекс, как на основной источник конкурентоспособности территории, не может считаться рациональным решением. В то же время, если край подразумевает в рамках основных стратегических проектов создание соответствующей инфраструктуры, готовой попутно поддержать осуществление отдельных проектов минерально-сырьевого комплекса, то последние приобретают реальную базу для своего полноценного развития. В этом отношении, проекты даже относительно небольшого масштаба повышают свой статус в региональной экономике за счет созданных для их реализации инфраструктурных условий.

Таким образом, реализация инновационного сценария Стратегии социально-экономического развития Камчатского края до 2025 года на основе кластерного подхода позволяет создать инфраструктурные предпосылки для, безусловно, эффективного использования минерально-сырьевого комплекса в экономике региона с ростом его доли в ВРП с 4% до 15-20%.

Развитие минерально-сырьевой базы неразрывно связано с развитием всего горного комплекса Камчатского края, поскольку разведочные работы практически по всем полезным ископаемым являются прерогативой субъектов предпринимательской деятельности. В сферу деятельности горного комплекса вовлечены геологические предприятия, научно-исследовательские учреждения, горнодобывающие, перерабатывающие предприятия, а также специализированные организации, занимающиеся проектированием, строительством, утилизацией отходов горного производства и рекультивацией территорий после завершения добычи работ.

При осуществлении данного сценария, на территории края появятся новые центры экономической активности: Мильково, Соболево, Тилички. Численность населения и уровень жизни данных населенных пунктов возрастет, а общая численность населения Камчатского края стабилизируется.

Появление новой отрасли экономической специализации Камчатского края влечет за собой снижение уровня официальной безработицы (до 6-7%), ускорение темпов роста реальных доходов жителей, повышение уровня жизни в ряде населенных пунктов области.

Для снижения вероятности срабатывания сопутствующих реализации развития минерально-сырьевой базы рисков инвестиционных проектов в Камчатском крае планируется разработать и внедрить матрицу рисков

инвестиционных проектов, как базовое условие заключения лицензионного и инвестиционного соглашений между частным инвестором и государством<sup>17</sup>.

### **1.3.2. Коммуникационное обеспечение целевого сценария развития**

В транспортном отношении Камчатский край можно считать «островом», сообщение которого с внешним миром осуществляется исключительно морским и воздушным транспортом. В Камчатский край ввозится около 80% потребительских товаров. При этом на внутренних и близлежащих территориях наземные транспортные коммуникации и инфраструктура недостаточно развиты. В среднем по Камчатскому краю доля транспортных расходов в себестоимости ввезенной продукции около 50%, причем эта доля растет при доставке потребительских товаров в северные районы края. Кроме того, население, организации социальной сферы, объекты национальной безопасности, предприятия непрерывного производственного цикла, а также транспортного комплекса и связи получают услуги электро- и теплоснабжения, которые вырабатываются на привозном мазуте и дизельном топливе. Следует констатировать, что бесперебойное предоставление жизненно важных услуг в регионе напрямую зависит от регулярности поставок топлива и складывающихся цен.

#### **Анализ существующей транспортной системы Камчатки**

Основным видом транспорта, осуществляющим доставку грузов на территорию Камчатского края, является морской транспорт. Морской порт Петропавловск-Камчатский, через который осуществляется завоз большинства грузов (продукции) в Камчатский край, расположен в Северо-восточной части Авачинской губы, расположенной в северной части Авачинского залива Берингова моря. Ограниченная транспортная доступность всей территории Камчатского края выражается в отсутствии железнодорожного и автомобильного сообщения края с районами производства продукции (в том числе, топлива), характеризуется удаленностью региона от стратегических трубопроводов, пунктов перевалки грузов, определяется суровостью природных условий и большими расстояниями между населенными пунктами.

**Природно-климатические и географические особенности** Камчатского края существенно определяют уникальный облик транспортных систем региона и влияют на стоимость, скорость и ритмичность доставки грузов. Такими особенностями являются:

1) Плохие метеорологические условия в осенне-зимний период в морях Дальневосточного бассейна, затрудняющие навигацию и скорость движения океанских морских судов.

---

<sup>17</sup> Опыт отработки Покровского золоторудного месторождения в Амурской области с применением кучного выщелачивания свидетельствует, что степень воздействия ГОКа на окружающую среду минимальна. Почти десятилетний период его деятельности не сопровождался нарушениями природоохранного законодательства и норм воздействия на окружающую среду.

2) Одна из особенностей климата Камчатки – это сильные ветры, ураганы и штормы. Они наблюдаются во всех районах края, но чаще всего – на юге полуострова.

3) Значительное количество осадков и сильные ветры связаны с циклонической деятельностью.

4) Летом на побережьях дуют ветры южных направлений, часты туманы.

5) Тяжелая ледовая обстановка на акваториях Камчатки связана с высокой продолжительностью зимнего периода и сильными ветрами, вызывающими нагромождения льда и ледовые торосы.

Тяжелая ледовая обстановка на акватории Авачинской губы и на подходах к ней приводит к значительным убыткам из-за аварийности судов. Так, за период 2000-2009 годы произошло 11 аварийных случаев с морскими судами, в том числе и 2 кораблекрушения.

Землетрясение в апреле 2006 года показало существенное обострение транспортных проблем округа, в том числе и воздушного сообщения – единственного работающего круглогодично. По прогнозам сейсмологов сохраняется высокая вероятность катастрофического землетрясения в Авачинском заливе. В связи с повышенной активностью вулканов Шивелуч, Корякский, Горелый, два из которых, Горелый и Корякский расположены в непосредственной близости от г. Петропавловск-Камчатский, существует высокая вероятность (49,3%) сильного землетрясения в период 2009-2014 годы.

Обозначенные природно-климатические и географические особенности Камчатского края являются наиболее экстремальными и разнообразными в России, что накладывает особые требования к транспортной системе региона.

**Существующая транспортная система** Камчатки характеризуется:

- отсутствием железнодорожного и внутреннего водного сообщения;
- отсутствием выхода на опорную сеть автомобильных дорог России;
- неразвитостью региональной сети автомобильных дорог;
- неразвитостью инфраструктуры портопунктов;
- необходимостью отвлечения значительных финансовых ресурсов на создание запасов топлива, продовольствия и других материалов.

Современная транспортная система Камчатки объединяет в себе водный, воздушный и автомобильный виды транспорта, выполняющие разные перевозочные функции. Морской транспорт осуществляет преимущественно внешние и внутренние грузоперевозки. Авиационный транспорт обслуживает внешние и внутренние пассажиропотоки. Автомобильный транспорт, из-за неразвитости дорожной сети (крайне низкая плотность автомобильных дорог – 3 км на 1000 кв.км. площади) – перевозки грузов и пассажиров в пределах населенных пунктов и, частично, внутри-краевые перевозки.

## Водный транспорт



Рис. 32. Карта-схема перевозок морским транспортом

Все муниципальные районы (городские округа) Камчатского края отнесены к районам с ограниченными сроками завоза грузов (продукции). В то же время Усть-Большерецкий, Мильковский муниципальные районы имеют круглогодичное автомобильное сообщение с краевым центром, где расположен порт Петропавловск-Камчатский. Наиболее доступным видом транспорта для доставки всех видов грузов является морской транспорт. Морским транспортом

из портов Владивосток, Восточный, Находка и Ванино доставляется практически весь объем грузов для хозяйственного комплекса Камчатского края. Большая часть груза завозится на полуостров через Петропавловск-Камчатский морской торговый порт, и лишь несколько десятков тысяч тонн грузов в летний период завозится в прибрежные поселки края напрямую из портов Приморья через портопункты отдаленных населенных пунктов с рейдовой выгрузкой. Через Петропавловск-Камчатский морской порт в 2008 году было переработано 1011,4 тыс. тонн различных грузов, исключая нефтепродукты. Доля грузооборота морского транспорта в общем грузообороте Камчатского края составляет 83%.

Ледокол используется в самые сложные периоды, как правило, не менее 3-4 раз в год для проводки танкеров к ТЭЦ. Учитывая, что стоимость использования ледокола в час составляет 120 тыс. рублей, а время проводки около 5-ти часов, стоимость разовой швартовки танкера увеличивается еще на 600 тыс. рублей.

Отметим здесь, возможность применения ледокольных платформ на воздушной подушке, присоединение которых к обычным судам существенно придает им ледокольные возможности. Более подробно такие платформы будут рассмотрены ниже.

Стоимость доставки грузов в прибрежные поселки Камчатского края значительно возрастает из-за необходимости осуществлять рейдовую выгрузку судов на практически необорудованный берег и в обозримой перспективе разгрузка на необорудованный берег останется основным способом доставки грузов в отдаленных районах Камчатки.

Характерно, что в случае дальнейшей доставки грузов по руслу рек, необходимо учитывать часто изменяющиеся устья рек, их загроможденность мелководными барами.

Существующие методы разгрузки судов, их преимущества и недостатки:

– Вертолет.

Применение вертолета для погрузки и разгрузки судов необходимо тогда, когда на берегу нет никаких возможностей для перевалки грузов (например, крутой скалистый берег). Возможности использования вертолета ограничены, в основном, климатическими факторами. Сильный ветер и метель делают использование вертолета невозможным. Эти вышеупомянутые факторы могут влиять на график погрузки и разгрузки. Вследствие высокой стоимости перевозок вертолетом, массовое использование этого вида транспорта невозможно. Небольшая грузоподъемность вертолета также ограничивает возможности его применения.

– Перевозка грузовиками по ледовой и зимней дорогам

Известна техника перегрузки грузов с борта судна на грузовик, стоящий у кромки льда. В докладе о природных условиях было сказано, что требуется толщина льда около 80 см для того, чтобы 20-тонный грузовик мог безопасно передвигаться с грузом по льду от судна на берег и обратно. Известна также технология постройки ледовых дорог. Можно, например, накачивать воду на поверхность льда с целью искусственного наращивания его толщины.

Кроме того, известен способ перегрузки на борт автомобилей с борта судна, севшего в отлив на необорудованный берег, с последующим отходом судна в прилив. Далее автомобилями по автозимникам грузы доставляются вглубь территории. Такой способ, отличается низкой регулярностью и опасностью повреждения судов при посадке на мель и схода с берега.

Наибольшим недостатком таких видов перевалки является его сезонный характер. Наиболее вероятный период перевалочных операций это март – апрель, т.е. около 2-х месяцев в году.

Метели, вызываемые сильными ветрами или очистка дорог, требуемая снегопадом, являются одним из факторов, трудно поддающимся оценке. Затормозившие на дорогах вызывают дополнительные расходы и задержки. В случае отсутствия чистой воды или сплошного ледяного покрова выгрузка становится практически невозможной.

– Комбинированные перевозки при помощи толкаемых барж и грузовых автомобилей в период открытой воды.

В мелководных условиях одним из способов перевозки грузов от борта судна на берег является использование мелкосидящих барж, толкачей или буксиров. Однако применение таких транспортных средств почти всегда требует наличия какого-нибудь перегрузочного пункта на берегу. Далее, применение этого метода требует перевозки по суше с берега в окончательный промежуточный склад. Создание сезонных запасов и перегрузочных пунктов на берегу, а также постройка дороги вызывают значительные расходы.

– Круглогодичная перевозка с помощью судов на воздушной подушке (СВП).

Суда на воздушной подушке являются значительно более выгодной альтернативой, чем вертолет. Они подходят для перевозки грузов в районе необорудованного берега, как при открытой воде, так и при наличии ледяного покрова, а при определенной модернизации, оборудованные контактными двигателями и т.п., способны доставлять грузы вглубь территории непосредственно к месту назначения, преодолевая крутые (до 15°) уклоны, при высокой регулярности выполнения транспортных операций.

Пассажирский водный транспорт Камчатки находится в критическом состоянии. Значительная часть скоростных пассажирских линий ликвидирована в силу общей нерентабельности пассажирских перевозок, старения парка и распродажи судов в середине 90 годов. Параллельно разрушена и судоремонтная база речного флота. Большим недостатком водного транспорта Камчатки является его сезонность, что вызывает проблемы в сфере занятости работников флота и повышает социальную напряженность. Водный транспорт может работать в условиях Камчатки 5-6 месяцев в году, а в некоторых, северных районах – 2-3 месяца.

Авиатранспорт играет решающую роль в круглогодичной транспортной доступности Камчатки. Около 60 местных авиалиний в 30 пунктах аэродромной сети Камчатки вообще не имеют транспортной альтернативы, а основные пассажирские перевозки между Камчаткой и другими регионами осуществляются только самолетами. Аэропорт г. Елизово осуществляет аэропортовое обслуживание воздушных судов 12 межрегиональных и 3 внутрирегиональных перевозчиков и связывает Камчатку с российскими городами – Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск, Красноярск, Владивосток, Хабаровск, Иркутск, Самара, а также с населенными пунктами на территории Камчатского края – Усть-Камчатск, Никольское, Палана, Оссора, Тилички, Тигиль и др.

## Воздушный транспорт



Рис. 33. Карта-схема перевозок воздушным транспортом

Аэропорт г. Елизово нуждается в реконструкции и модернизации. Имеется большой потенциал для увеличения маршрутной сети. Одним из непереносимых условий при этом должна быть доступность и конкурентоспособность тарифов на перелет.

В условиях ограниченности автодорожной и авиационной инфраструктуры, большое значение для Камчатки имеет такой авиатранспорт,



как вертолеты, которые широко используются для пассажирских перевозок внутри полуострова, в том числе и в туристских целях. Это связано с тем, что многие туристские ресурсы, например, Долина гейзеров, Курильское озеро, Ходуткинские источники, охотничьи угодья и др. недоступны для автотранспорта.

Из всех видов местного воздушного транспорта вертолеты Ми-8 используются наиболее широко практически во всех районах края, в первую очередь благодаря возможности посадки на необорудованные площадки. Однако Ми-8 обслуживают в основном служебного пассажира. Современные высокие тарифы на услуги вертолетов не доступны населению Камчатки. Поэтому Ми-8 используются по заказу федеральных служб и администраций районов на нерегулярных линиях. Помимо высокой стоимости летного часа, недостатком Ми-8 является малый радиус действия, что требует предварительной заправки топлива-керосина в удаленные опорные пункты. Кроме того, по сравнению с самолетами вертолеты обладают большими ограничениями по погодным условиям и меньшей безопасностью. Не смотря на это, из-за нерентабельности содержания местной и региональной аэродромной сети, вертолеты в настоящее время самый скоростной и надежный способ обеспечения транспортной доступности районов Камчатки.

В свою очередь, новые возможности в таких условиях могут дать самолеты безаэродромного базирования, как амфибийные гидросамолеты и самолеты на воздушной подушке, так и традиционные самолеты с расширенным наземным базированием.

Будучи весьма совершенной транспортной машиной – любой летательный аппарат в сложной технико-экономической транспортной системе является звеном в цепи таких взаимосвязанных объектов, как аэродром, гостиничные и жилые комплексы, ремонтные заводы, базы технического обслуживания, диспетчерские пункты управления полетом, средства навигации и автоматической посадки, топливохранилища, подъездные пути, средства доставки пассажиров из города, кассы продажи авиабилетов и многое другое.

Аэродром и сегодня является стороной, наиболее подверженной критике. В настоящее время современный аэродром – это сложнейшее и дорогостоящее хозяйство, занимающее по площади территорию, сравнимую с крупными районами Москвы. Стоимость современного аэропорта с одной ВПП составит около 5 млрд. долларов. Строительство аэропортов на искусственном острове, подобно Кансай в Японии будет стоить в 3 раза дороже. Сооружение и оборудование ВПП длиной в 4000 метров от начала финансирования до сдачи в эксплуатацию занимает 10 лет. При этом огромные пространства выведены из землепользования, значительные средства ежегодно вкладываются в амортизацию и ремонт полос и капитальных строений и оборудования.

Строительство и содержание современного аэропорта, особенно в экстремальных природно-климатических условиях Камчатки представляется непосильной для региона задачей, тем более, если речь идет о региональной аэродромной сети. Единственным возможным решением транспортной проблемы края представляется создание самолетов, способных совершать взлет и посадку в существующих безаэродромных условиях, тем самым принципиальным образом снижая стоимость аэродромной инфраструктуры. К таким самолетам можно отнести амфибийные гидросамолеты, самолеты расширенного наземного базирования и самолеты с шасси на воздушной подушке.

В Камчатском крае затраты на содержание аэродромов в 5,0–6,0 раз превышают затраты на аналогичные работы в европейской части Российской Федерации. За период с 1992 года по 2006 год сеть аэродромов класса Д и Е местных воздушных линий сократилась на 30% при значительном износе основных фондов. При этом целые районы выпадают из экономической деятельности в периоды межсезонной распутицы, а их жители просто физически не могут реализовать свое конституционное гражданское право на свободу перемещения, даже при наличии оплаченных государством авиабилетов.

Низкая плотность населения, отсутствие больших грузовых и пассажирских потоков, сложные климатические и геологические условия – вот факторы, не позволяющие ожидать, что в близкой перспективе Камчатский край покроется развитой аэродромной сетью, даже, несмотря на то, что авиационное транспортное обслуживание там крайне необходимо.

Общая протяженность асфальтированных дорог составляет около 300 километров. Только 5 из 11 муниципальных районов Камчатского края имеют устойчивую автомобильную связь с краевым центром – г. Петропавловском-Камчатским: Елизовский, Усть-Большерецкий, Мильковский, Усть-Камчатский и Быстринский районы.

Сформировавшаяся к настоящему времени сеть автомобильных дорог в крае имеет незавершенный характер и не обеспечивает круглогодичного автотранспортного сообщения наиболее развитых в экономическом отношении южных районов края с ее центральной и северной частью. Основным недостатком является слабая сеть автомобильных дорог Камчатского края, объективно сложившаяся из-за большой стоимости их строительства и поддержания в эксплуатации. В северных районах в основном используются ледовые дороги, зимники или грунтовые дороги, непригодные для регулярных автобусных линий. Стоимость строительства автомобильных дорог в крае в 3-4 раза превышает стоимость в европейской части России, а в северных районах в 5-6 раз.

Вместе с тем, отсутствие дорог в ряде районов можно частично компенсировать внедорожной транспортной техникой, так, в 2006 году в Корякский автономный округ доставлены 5 гусеничных транспортеров ГАЗ 34039-32. В 2008г. заключены контракты по покупке 9 вездеходов ТМ-130 (рис.18), 10 вахтовых автобусов «Урал 32551-0013-41», заключены контракты на доставку указанной техники в районы Камчатского края. В марте 2009 года вся техника доставлена к месту эксплуатации в Корякском округе.

Таким образом, существующая транспортная система Камчатского края не обеспечивает население Камчатки стабильной и доступной транспортной связью как друг с другом (поселки между собой), так и с другими районами и регионами (региональными центрами). Действующие дотации на транспорт не могут переломить негативных явлений, среди которых в первую очередь следует отметить крайний износ транспортных средств, непосильные для местных авиакомпаний цены на топливо, отсутствие районных портов для судов и аэродромов для самолетов.

## Автомобильный транспорт



Рис. 34. Карта-схема развития автомобильных дорог Камчатского края на период до 2030 г.

В то же время, быстрое и эффективное улучшение транспортного обслуживания населения и хозяйствующих субъектов в труднодоступных регионах может быть достигнуто при умеренных капиталовложениях за счет массового, системного применения амфибийной техники, как воздушной, так и наземной.

Амфибийные качества аппаратов позволяют:

1) Эксплуатировать их круглогодично, даже в период ледохода и ледостава. Экранопланы и суда на воздушной подушке отличаются высокими скоростями, способностью самостоятельно выходить на необорудованный берег, доставлять грузы и принимать пассажиров в отсутствие дебаркадеров и причалов, значительно сокращать трассу за счет движения вне фарватера, преодолевать песчаные косы, отмели, порожистые и ледовые участки рек, обходить шлюзы и плотины по сухопутным участкам.

2) Позволяют им базироваться на водоемах и естественных грунтовых площадках.

3) Согласовать графики, исключить лишние транспортные звенья, поднять регулярность движения и производительность скоростного транспорта, значительно снизить косвенные затраты на обеспечение инфраструктуры.

Создание амфибийной транспортной подсистемы Камчатского края (см. ниже) не имеет транспортной альтернативы и позволит повысить транспортную доступность края, развить его освоение, присутствие и удержание территорий Камчатки и островов Курильской гряды, заложит основы расширения транспортной доступности северных, особенно арктических регионов России, обеспечит транспортные потребности, как местного населения, так и предприятий региона.

С учетом важности развития Арктического региона РФ и Северного морского пути, актуальность создания амфибийной транспортной системы Камчатского края значительно возрастает.

### **Новая транспортная подсистема Камчатского края**

#### ***Предпосылки к использованию амфибийных транспортных средств***

Тяжелая ситуация с региональным транспортом и кризис наземной региональной транспортной инфраструктуры Камчатского края и России в целом вынуждает искать пути оптимизации транспортной системы. В основу современного подхода к организации транспортной системы Камчатки положены географические особенности края, объективный учет процессов социально-экономического развития региона и современный уровень достижений в области современных транспортных технологий.

Транспортная система Камчатки опирается на морское сообщение, осуществляемое вдоль побережья полуострова, от морских судов перевозка грузов осуществляется вглубь территории в основном по зимникам в долинах камчатских рек. Низкая плотность населения, отсутствие больших грузовых и пассажирских потоков, сложные климатические и геологические условия не позволяют ожидать, что в близкой перспективе Камчатский край покроется развитой аэродромной сетью, даже, несмотря на то, что авиационное транспортное обслуживание там крайне необходимо. Такая система грузоперевозок Камчатки предоставляет прекрасную возможность на базе амфибийного транспорта объединить и согласовать возможности водного, автомобильного и воздушного транспорта с целью наиболее полного удовлетворения условиям социально-экономического развития региона.

Поскольку ни одно транспортное средство не существует в отрыве от транспортной инфраструктуры, только системный подход позволит предложить пути эффективного развития транспортной системы Камчатского края, дополняя существующую транспортную систему амфибийной подсистемой, способной работать в экстремальных природно-климатических условиях Камчатки.

Основное преимущество амфибийного транспорта заключается в его способности выполнять транспортные операции в условиях бездорожья, тем самым радикально снижая затраты на создание и поддержание транспортной инфраструктуры.

По территории Камчатского края протекает свыше шести тысяч больших и малых рек, но лишь немногие из них имеют длину более 200 км и только 7 – свыше 300 км (табл. 6).

Таблица 6. Наиболее крупные реки

Название реки	Куда впадает	Длина, км
Камчатка	Тихий океан	758
Пенжина	Пенжинская губа, Охотское море	713
Таловка (с. Куюл)	Пенжинская губа, Охотское море	458
Вывенка	Залив Корфа, Берингово море	395
Энычаваям	Река Таловка (правый приток)	311
Оклан	Река Пенжина (правый приток)	304
Тигиль	Охотское море	300
Большая (с. Быстрой)	Охотское море	275
Авача	Авачинская губа	122

Несмотря на то, что значительная часть рек – горные, амфибийный транспорт наилучшим образом подходит для применения на относительно пологих участках рек края. Камчатских озер свыше 100 тысяч, но площадь их водной поверхности составляет лишь 2 процента от всей площади края. Только четыре озера имеют площадь более 50 квадратных километров, а два – более 100. В целом большое количество рек и озер Камчатки – благоприятный фактор к формированию естественных транспортных магистралей для амфибийного транспорта.

Рассмотрим подробнее возможности амфибийных транспортных средств и определим их место в амфибийной транспортной подсистеме Камчатки.

Амфибийный транспорт – это все транспортные средства, способные эксплуатироваться на твердом (грунт, снег, лед) и водном основании. К ним можно отнести классические гидросамолеты с колесным шасси, самолеты с шасси на воздушной подушке, самоходные и буксируемые платформы, катера и суда, на воздушной подушке с гибким ограждением, экранопланы с шасси, обеспечивающим выход на берег и движение по твердой поверхности, колесные и гусеничные плавающие транспортеры, вертолеты способные садиться на воду. Наиболее радикальным средством, обеспечивающим сверхвысокую проходимость и круглогодичное использование транспортных

средств, является шасси на воздушной подушке. Оно с большой эффективностью может использоваться на самолетах, скоростных судах и экранопланах, самоходных и буксируемых платформах. Главными качествами амфибийного транспорта, особо важными в природных условиях Камчатки, следует считать минимальную зависимость от условий базирования и эксплуатации, при сравнительно высокой скорости движения.

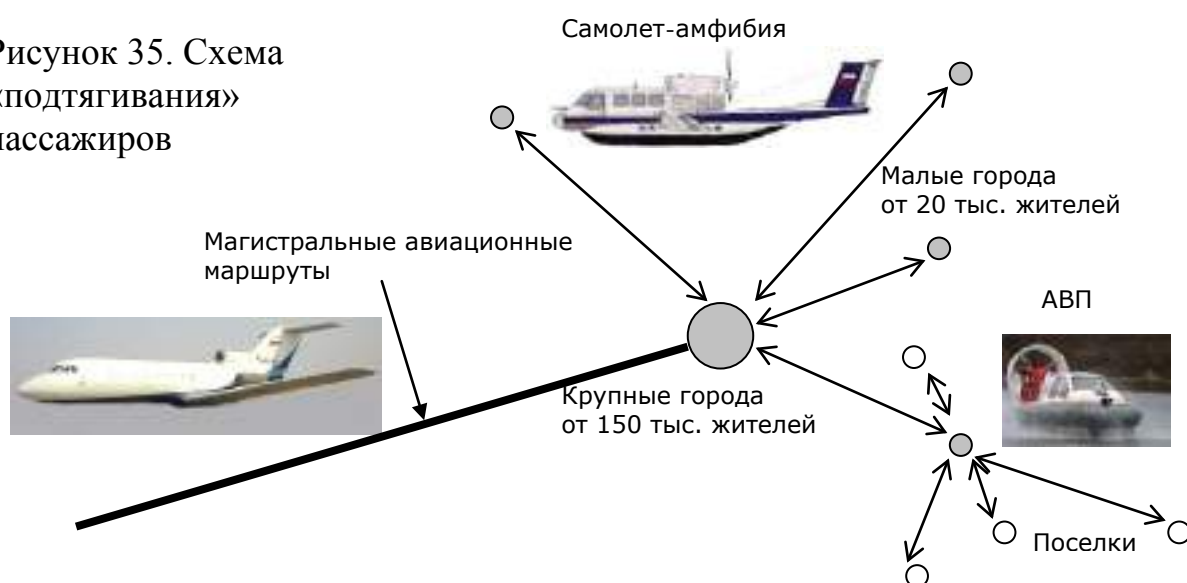
Амфибийный транспорт призван обеспечить транспортные операции в районах, имеющих значительные водные акватории, где использование альтернативных видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, авиационного и традиционных судов технически невозможно или экономически нерентабельно.

### ***Взаимодействие амфибийного транспорта с традиционными видами транспорта***

Важнейшей задачей амфибийной транспортной подсистемы станет взаимодействие с традиционными видами транспорта. Тогда амфибийная транспортная подсистема сможет «подтягивать» пассажиров из малых городов, где строительство капитальных дорог и аэропортов экономически нецелесообразно, повышая при этом загруженность существующих магистральных авиационных, наземных и водных маршрутов и вызывая увеличение их количества (рис.35).

В настоящее время эти задачи частично решают вертолеты, обладающие высокой стоимостью летного часа. Однако в Камчатском крае с его протяженными маршрутами, экстремальными природно-климатическими условиями и низким обеспеченным спросом, существует целый ряд задач, для которых амфибии позволяют получить более дешевое, а зачастую безальтернативное решение.

Рисунок 35. Схема «подтягивания» пассажиров



Особенностью амфибийной транспортной подсистемы является хорошая возможность встраивания ее в существующую транспортную инфраструктуру.

В авиации одним из наиболее реальных и перспективных летательных аппаратов, хорошо стыкующихся с амфибийной системой, является самолет Як-40<sup>1</sup>. Главным образом потому, что он, пожалуй, единственный в своем классе, способен осуществлять взлет-посадку на грунтовые полосы.

### *Экологические преимущества амфибийной транспортной подсистемы*

Важность сохранения уникальных природных условий Камчатского края, обилие заповедных зон требует особого внимания к вопросам экологичности амфибийного транспорта, соблюдения соответствующих норм и правил.

Одной из проблем транспортного освоения труднодоступных районов является проблема экологической безопасности. Помимо естественных требований к транспортным средствам не загрязнять воду и почву нефтепродуктами и отбросами, существует необходимость сохранения почвенного слоя, флоры и фауны, в том числе на микроуровне. Последнее прослеживается на примере северного Каспия. Работа поисковых геологических партий на предельно мелководном шельфе, с применением колесно-гусеничных вездеходов, приводит к тому, что многократно проложенные колеи разрушают илистый грунт, взбалтывая смесь воды и ила. Такие действия пагубно отражаются на микрофауне. В результате, промышленные масштабы нефтегазодобычи, планируемые для этого региона, могут положить конец промыслу осетровых.

Аналогичные риски для воспроизводства рыбы существуют и в других мелководных регионах.

На пространствах тундры над слоем вечной мерзлоты располагается тонкий и уязвимый слой плодородной почвы, поддерживающий произрастание мохоягеля и создающий среду обитания для оленей и пушного зверя. Колесно-гусеничная колея, проложенная в этих условиях, полностью уничтожает почвенный слой, проникая в толщу вечной мерзлоты. Образуется канава, заполняемая талой водой, и постепенно первоначальный «шрам» разрастается до размеров заболоченной полосы. При массовом использовании вездеходного транспорта образуются целые поля безжизненных болот, сужая ареал оленеводства и охоты – основных промыслов местного населения. Восстановление почвенного слоя в тундре занимает от 20 до 50 лет (при условии полного «покоя»).

Величины давлений под АВП во много раз меньше, чем у традиционных вездеходов. Даже «сверхпроходимые» вездеходы на колесах-пневматиках оказывают на почву давление около 2000 кгс/м<sup>2</sup>, что, кстати, соизмеримо с давлением человеческой стопы. Объективности ради следует подчеркнуть, что такое совпадение не говорит об идентичности воздействия на почву. Человеческий след, как и след крупного животного, является для почвы цепочкой точечных «уколов» – их влияние ничтожно и быстро нивелируется, а вот непрерывная колея представляет собой распределенный «ушиб», воспринимаемый болезненно.

Давления на почву от «нормальных» вездеходов могут достигать 5-6 тыс. кгс/м<sup>2</sup>. То, что АВП не оставляют за собой колеи, было неоднократно подтверждено.

*Обобщая результаты опытов, представители МГУ подчеркнули, что, по их мнению, АВП могут рассчитывать на высшую категорию экологической безопасности среди транспортных средств, если таковые категории будут введены.*

### **Модель амфибийной транспортной подсистемы Камчатского края** **Модель внутренней подсистемы Камчатского края**

Система грузоперевозок Камчатки имеет исключительные природно-климатические и организационно-политические возможности для объединения и согласования водного, автомобильного, воздушного транспорта на базе современных достижений в области амфибийного транспорта, с целью обеспечения наиболее полного соответствия условиям социально-экономического развития края.

Принципиальная упрощенная схема транспортной подсистемы Камчатского края на основе наземных и воздушных амфибий показана рис.36. Основой транспортной системы являются малые катера на воздушной подушке, амфибийные экранопланы и самолеты с шасси на воздушной подушке. Катера на воздушной подушке и экранопланы обеспечивают регулярные пассажирские перевозки вглубь территории, вдоль крупных рек (табл.4. Камчатка, Пенжина, Таловка (с. Куюл), Вывенка, Энычаваям, Оклан, Тигиль, Большая (с. Быстрой), Авача) с остановками у прибрежных населенных пунктов (например, по реке Камчатка: от Усть-Камчатска до Мильково с остановками в Ключах, Майском, Козыревске, Атласово, Лазо, Таежный, Долиновка с возможным заходом в Майское, Эссо, Паромы). Самолеты на воздушной подушке, обеспечивают регулярные и срочные внутрикраевые и региональные перевозки пассажиров и груза, базируясь на временных площадках вблизи населенных пунктов (между районными центрами Камчатского края, Командорскими островами и крупными промышленными центрами Усть-Камчатск, Никольское, Палана, Оссора, Тилички, Тигиль и др.).

Пассажир прибывает магистральным самолетом в аэропорт Елизово и пересаживается на региональный самолет-амфибию. Регулярное движение от станций региональных центров, осуществляют по рекам экранопланы типа «Акваглайд-5» – для малых рек и «Ракета-2м» – для магистральных рек. Экранопланы работают на максимальную дальность с промежуточными остановками на береговых площадках у наиболее крупных населенных пунктов на берегах рек. При себестоимости перевозок, близкой к себестоимости региональных самолетов, экранопланы имеют преимущество из-за частых остановок, возможности выходить на необорудованный берег и принимать пассажиров в небольших поселках. Экраноплан работает в дневное время суток и отличается высоким уровнем безопасности, так как посадочная площадка всегда под ним. Опыт создания и эксплуатации экраноплана «Акваглайд-5» позволяет рассчитывать на энерговооруженность больших экранопланов около 0,10 л.с./кг, что обеспечивает более высокую топливную экономичность, чем у самолетов. Вопросы круглогодичной надежной навигации решаются с помощью спутниковой системы навигации и локаторов кругового обзора,



совмещенных с точными электронными картами. Дополнительно, должна быть введена система путевого навигационного сопровождения, аналогичная ретрансляторам сотовой системы связи, размещенных вдоль реки на обычных речных навигационных знаках. Эта система позволяет уточнять положение экраноплана, его курс, предупреждать о наличии судов и других экранопланов на маршруте, обеспечивать с ними надежную связь. Через эту же систему диспетчер речного пароходства имеет точное представление о местоположении экранопланов и судов в данное время. (Принцип данной системы может быть заимствован у американской системы навигации для авиации общего назначения на Аляске).

Патрулирование маршрутов экранопланов, многоцелевые задачи служебных пассажиров (МЧС, ФПС, противопожарное патрулирование, оказание медицинской помощи, почта и МВД), будут осуществлять самолеты-амфибии на воздушной подушке типа «Динго». Они же будут доставлять срочного пассажира из удаленных пунктов в районные центры, работая согласованно с расписанием экранопланов в качестве воздушного такси. Базируясь на временных, элементарно оборудованных, площадках в районных центрах, самолеты-амфибии обеспечивают транспортные задачи в радиусе 400-500 км, или на максимальной дальности 1600 км, с заправкой в конечном пункте маршрута (к примеру, в районных центрах).

Доставку пассажиров из транзитных, или промежуточных пунктов до конечной станции (по району), будут осуществлять СВП, действующие на малом радиусе удаления. Благодаря меньшей скорости они могут обслуживать пассажиров в меньших по размерам реках местного значения. Регулярную региональную пассажирскую связь между крупными населенными пунктами, могут осуществлять большие самолеты-амфибии с грузоподъемностью 4-5 тонн (40 пассажиров), рис.36.

Простые регламентные работы, заправка топливом и другие действия по обслуживанию амфибий будут осуществляться в конечных пунктах маршрута экранопланов (районных центрах). Более сложные работы, ремонт и техническое обслуживание всех типов амфибий будут осуществляться на крупных авиационно-технических базах.

Крупные авиационно-технические базы, обслуживающие СШВП, экранопланы и СВП, должны находиться в узловых пунктах. Эти пункты играют роль своеобразных *амфибийных хабов*, увязывающих пассажирские и грузовые потоки различных видов транспорта. Целесообразно для всех типов амфибийных аппаратов унифицировать номенклатуру двигателей, оборудования, ЗИПа и топлива. В свою очередь это облегчает обслуживание и снижает эксплуатационные затраты.

В том числе, при внедрении амфибийной транспортной подсистемы Камчатского края должны быть решены вопросы согласования графиков и исключения лишних транспортных звеньев, что позволит повысить регулярность движения и производительность транспорта, снизить косвенные затраты на инфраструктуру. Сверхтяжелые экранопланы (взлетным весом 450-500 т) размерности «Спасателя» и «КМ» (см. приложение 3), построенные на

новом техническом уровне с применением шасси на воздушной подушке, способны работать на маршрутах, показанных на рис.36.



Рис.36. Карта-схема перевозок амфибийной транспортной подсистемы

Согласно топливно-энергетическому паспорту в районах с ограниченными сроками завоза грузов годовая потребность в топливе теплоэнергоснабжающих предприятий составляет:

- 1,78 тыс. тонн – мазут;
- 51,41 тыс. тонн – дизельное топливо;

- 169,7 тыс. тонн – уголь, в т.ч. 53,3 тыс. тонн – местный уголь.

Особенно сложная схема поставок в Соболевском и Алеутском муниципальных районах и в муниципальных образованиях Корякского округа. Объясняется это рейдовой выгрузкой судов, необходимостью доставки ТЭР по быстромелеющим рекам, автозимникам в условиях ограниченных сроков навигации.

Для обеспечения завоза топливно-энергетических ресурсов традиционными транспортными средствами в эти районы определена следующая схема:

- для населенных пунктов Палана, Хаилино, Средние Пахачи, Ачайваям, Аянка, Оклан, Каменское, Таловка, Усть-Хайрюзово, Хайрюзово, Седанка, Воямполка – по автозимникам в период с конца января до середины апреля.
- для всех сел Пенжинского района – по мелеющим рекам;
- в период навигации в июне-августе – морским транспортом до портопунктов. Для пос. Тигиль – доставка 50 км по реке Тигиль до порта «Яры» в июне-июле, для с. Лесная – по реке Лесная в июле-сентябре.
- на Восточное побережье Корякского округа в села Карагинского и Олюторского муниципальных районов доставка осуществляется морским транспортом в июле-сентябре, за исключением порта Пахачи, доставку в который необходимо выполнить до конца августа.

Доставка местных углей:

- Гореловское месторождение – обеспечивает теплоснабжающие предприятия Пенжинского района, вывоз угля осуществляется самоходными баржами грузоподъемностью 25 тонн в с. Манилы в июне-июле;
- Паланское месторождение – обеспечивает теплоснабжающее предприятие пгт. Палана, вывоз угля осуществляется автомобильным транспортом в декабре-марте;
- Хайрюзовское месторождение обеспечивает теплоснабжающее предприятие п. Усть-Хайрюзово, вывоз осуществляется автомобильным транспортом по автозимнику (65 км, очень сложная транспортная доступность) в декабре-марте.

Во всех перечисленных транспортных задачах короткие сроки навигации заставляют создавать значительные межсезонные запасы на сроки от 3 до 9 месяцев по всем районам Камчатского края, включая Петропавловск-Камчатский. Применение амфибийных платформ на воздушной подушке позволит расширить возможности по разгрузке судов на рейде с доставкой груза до места назначения вглубь территории, сократив тем самым требуемые межсезонные запасы, увеличить надежность поставок и, в конечном счете, сэкономить значительные средства федерального и местных бюджетов.

### ***Место амфибийной транспортной подсистемы в межрегиональном сотрудничестве***

Ключевое положение Камчатского края в реализации национальных интересов России при освоении Арктики и Северного морского пути

определяет необходимость развития его транспортной системы с широким применением современной амфибийной техники.

Амфибийная транспортная подсистема Камчатки сможет взаимодействовать со всеми соседними областями края. Ключевыми, «амфибийными хабами» могут быть базы технического обслуживания во всех региональных центрах. Соответственно, в зоне совместных интересов окажутся несколько крупнейших областей, краев и республик (например, как показано на рис.37).

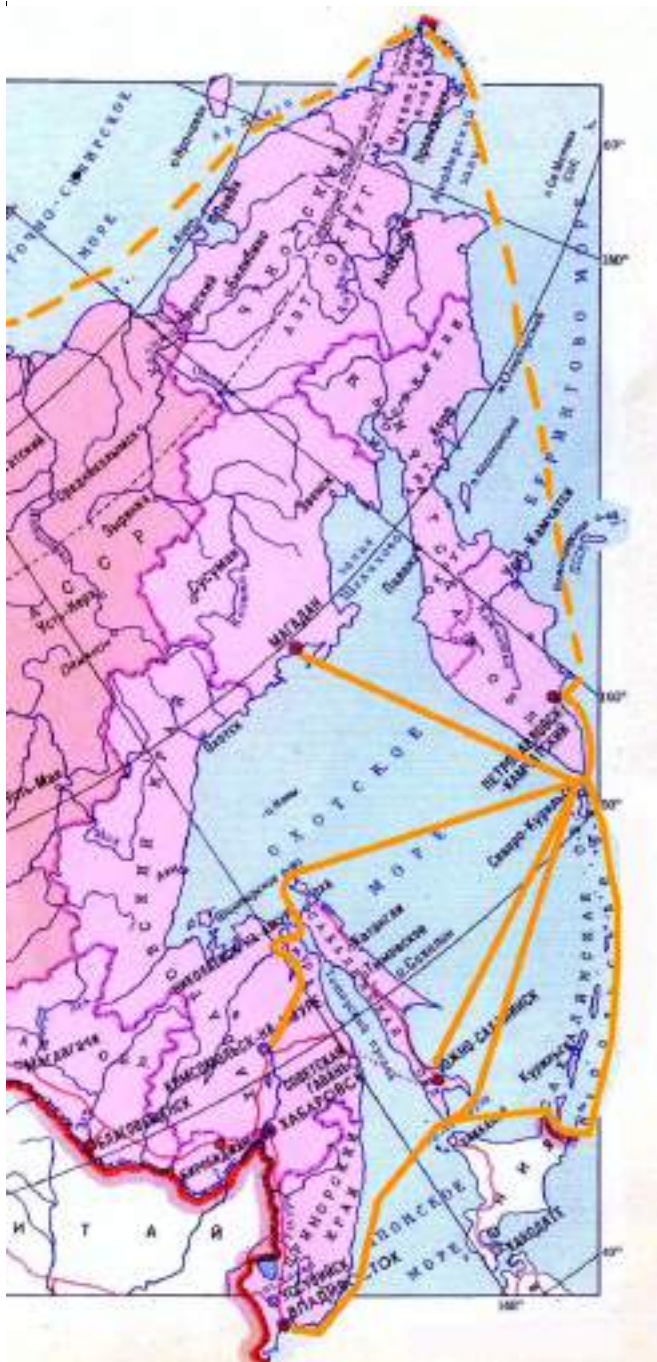
Наиболее рациональной формой может явиться создание в каждом регионе одной, или нескольких лизинговых компаний, у которых на балансе будет состоять амфибийный комплекс из наземных и воздушных амфибий, рационально подобранных под задачи региона.

Вероятно наилучшей формой владения амфибийными компаниями – холдингами, станет схема коллективного, долевого, владения техникой на условиях лизинга. В состав учредителей таких компаний могут входить местные администрации, подразделения федеральных сил, государственные службы, акционерные предприятия, коммерческие фирмы, банки. Деятельность компании должна опираться на межрегиональные генеральные соглашения и лизинговые договора. Такая схема должна учитывать взаимную заинтересованность регионов в долгосрочном планировании социального и экономического развития регионов на 5 – 10 лет.

Амфибийные транспортные системы решают ряд социально-экономических проблем Камчатского края и экономического района, прилегающего к Охотскому морю. Наиболее важными из решаемых проблем можно считать следующие:

✓ Дальневосточные территории, прилегающие к Охотскому морю, перестанут чувствовать себя оторванными от центра. Частично, или полностью решаются проблемы этих территорий в пассажирском транспортном обеспечении. Становятся возможными регулярные пассажирские перевозки, где ранее они были сезонными. Реки Камчатки превращаются в постоянные транспортные артерии и, одновременно, аэродромами для СШВП. Уменьшается отток населения из отдаленных районов в центральные.

✓ Россия активно возвращается на рынок внутренних воздушных перевозок. Внутренний рынок деловой и частной авиации оценивается весьма высоко. По прогнозам ГосНИИГА емкость российского рынка АОН к 2015 году составляет 17000 – 23000 единицы. По данным Национальной авиационной ассоциации России потребность страны составляет 30000 воздушных судов АОН. По оценкам Министерства Торговли США к 2021 году России потребуется 8000 новых воздушных судов деловой и частной авиации. Даже по пессимистическим прогнозам это, примерно, 8 млрд. долл. Расходы на обслуживание и ремонт могут удвоить доходы производителей и обслуживающих организаций.



*Рис. 37. Перспективные межрегиональные маршруты амфибийных сверхтяжелых экранопланов и региональных самолетов-амфибий.*

- Региональные маршруты
- - - - Маршрут Северного морского пути

Маршрут до Магадана амфибия преодолевает за 1,5-2 часа.

Маршрут до Комсомольска-на-Амуре за 4-5 часов.

✓ Внедрение амфибийной транспортной системы в экстремальных условиях Камчатского края позволит на ее основе расширить транспортную доступность северных, особенно арктических регионов России, даст работу тысячам уволенных из армии летчиков, авиатехников и инженеров. С учетом сопутствующих факторов (билеты, связь, топливохранилища, кафе, рестораны, гостиницы и т.д.), значительная часть населения отдаленных районов приобретает постоянную, а не сезонную, работу.

✓ Самолеты с ШВП, и СВП решают актуальные задачи подвозки пассажиров к магистральным рекам, обеспечивают санитарное обслуживание населения, оказывают содействие правоохранительным органам, местным отделениям МЧС, пограничным войскам. С их помощью может осуществляться патрулирование особых районов, охрана пастбищ и лесных

угодий, доставка зарплаты в удаленные районы, вывоз золота от места добычи, обслуживание почты, рыбацких хозяйств, охотников, старателей, шельфовых разработок нефти и газа, мониторинг и обслуживание газопроводов, линий электропередач и т.д.

✓ Дальневосточные территории, прилегающие к Охотскому морю, приобретают мобильные спасательные комплексы, которые могут быть мобилизованы на случай чрезвычайных событий, связанных с наводнениями и цунами.

Ключевым моментом межрегионального соглашения является получение от Правительства РФ гарантий безопасности инвестиций и частной собственности в России (например, права иностранных инвесторов на часть материальных и нематериальных активов амфибийных транспортных холдингов.) Суть предлагаемой схемы заключается в том, что Правительство РФ дает поэтапные долгосрочные, растянутые на пять-семь лет, полные или частичные гарантии, заложенные в национальный бюджет развития местного транспорта. Правительство края дает гарантии, основанные на интересах потенциальных эксплуатантов и местного бюджета, а банк – участник лизинговой схемы, выдает средства для производства определенного договором количества скоростных амфибий, научного сопровождения и сервисной поддержки.

Основными условиями достижения экономического и социально-политического эффекта указанной схемы являются:

- Поддержка Правительством края стратегии «Межрегиональных соглашений», и амфибийной программы, как звена общей стратегии. Понятно, что на первом этапе пассажирские внутренние перевозки будут дотационными.
- Согласование и одобрение указанной стратегии с институтом полномочных представителей Президента в округе (в регионах).
- Выполнение планов на подписание «Генерального соглашения» на основании объединения интересов и ресурсов разработчиков проекта, выбранных исполнителей программы (заводов и эксплуатантов) и администраций областей,
- Поддержка данных предложений Правительством Российской Федерации, заинтересованным в разрешении острейших транспортных проблем на основе долгосрочного планирования социально-экономического развития Камчатского края.

### 1.3.3. Развитие инфраструктуры связи

Наличие суровых климатических условий, обширность территории, а также разбросанность поселений определяют особо важное значение связи в Камчатском крае. Для этого необходимо развитие систем связи посредством совершенствования системы дистанционных коммуникаций как внутри региона (для обеспечения качественной оперативной связи с отдаленными поселениями), так и с другими регионами России (для обмена информацией, знаниями и навыками теоретического и практического характера).

Информационное развитие края возможно при создании транспортной сети связи на основе высокоскоростных волоконно-оптических линий передачи (ВОЛП). Необходимо построить ВОЛП на участках «Оха – Усть-Большерецк», «Усть-Большерецк – Магадан». Суммарная стоимость проектов составит 4629,4 млн. руб., финансирование будет производиться из федерального бюджета с привлечением частных инвестиций. Строительство высокоскоростных ВОЛП позволит в подавляющем большинстве случаев отказаться от использования дорогостоящих спутниковых каналов связи, повысить качество и объем предоставляемых операторами услуг и снизить их стоимость.

В целях расширения области применения современной цифровой технологии в сетях телекоммуникаций и телевидения, а также повышения качества и надежности местной и междугородней сетей связи, необходимо создание единой универсальной внутризоновой транспортной сети связи. Должен быть построен единый комплекс, состоящий из внутризоновой спутниковой мультисервисной сети и сети волоконно-оптических и цифровизированных проводных каналов связи.

Единая универсальная внутризоновая транспортная сеть связи должна строиться комплексно на всех ее уровнях с учетом технико-экономической целесообразности, на основе методов оптимального проектирования с учетом требований по надежности и живучести. Планируется сформировать сеть из 82 приемо-передающих станций спутниковой связи, которые будут построены во всех населенных пунктах Камчатского края, и осуществить закрепление за Камчатским краем соответствующего спутникового ресурса. В части наземной составляющей единой универсальной внутризоновой транспортной сети связи до 2025 года необходимо строительство 25 ВОЛП общей протяженностью более 4130 км. между ключевыми населенными пунктами края. Необходимые инвестиции составляют порядка 3769,2 млн. руб.

Реализация этих мер позволит уменьшить информационное неравенство на территории Камчатского края, существенно снизить тарифы на услуги связи и передачи данных, перейти на новый качественный уровень оказания таких услуг связи, как интерактивное телевидение, высокоскоростной доступ к информационно-телекоммуникационной сети Интернет, видеотелефония, широкий спектр информационно-телекоммуникационных услуг для

корпоративного сектора региона. Развитие коммуникационной инфраструктуры позволит осуществить повышение качества образования и медицинского обслуживания, социальной защиты населения, содействие развитию культуры и средств массовой информации на основе информационно-коммуникационных технологий.

До 2015 года запланирован перевод телевизионного вещания с аналогового режима в цифровой стандарт DVB-T телевизионных и радиопрограмм, что повысит качество передачи, количество программ, стимулирует строительство передающих станций цифрового эфирного вещания телевизионных и цифровых программ, позволит устранить задержки вещания. Финансирование проекта запланировано полностью из федерального бюджета и составляет 780 млн. руб.

В сфере сетей сотовой связи планируется расширение зоны охвата всеми операторами в зонах прибрежного рыболовства, туризма, в северных районах. Также необходим перевод пользователей сотовой связи на новый формат технологии 3G, что позволит расширить спектр оказываемых услуг. Мероприятия по развитию сетей сотовой связи будут полностью финансироваться за счет операторов связи.

Важным этапом развития инфраструктуры связи края является техническое перевооружение и развитие Управления федеральной почтовой связи (УФПС) Камчатского края, создание единой корпоративной сети передачи данных УФПС Камчатского края, с использованием имеющихся каналов связи и с организацией новых спутниковых или оптоволоконных каналов связи.

Основными задачами в развитии сети почтовой связи являются:

- сохранение доступности услуг почтовой связи для всех слоев населения, прежде всего проживающего в труднодоступных районах;
- улучшение качества предоставляемых услуг почтовой связи и расширение их спектра;
- обеспечение конкурентоспособности услуг.

Правительству Камчатского края необходимо проводить *информационную политику, направленную на формирование единого информационного пространства на территории края, создание современной сетевой структуры, использующей эффективные механизмы взаимодействия власти с институтом гражданского общества, бизнесом и населением.*

Важным этапом в информационном развитии Камчатского края должно стать осуществление в рамках долгосрочной краевой целевой программы «Электронная Камчатка 2010 – 2012 годы» мероприятий по формированию подсистем электронного Правительства, организации функционирования государственных информационных систем в Камчатском крае, построению единой государственной сети передачи данных. Реализация перечисленных мероприятий позволит добиться улучшения качества государственного управления в органах государственной власти Камчатского края, развития дистанционного образования и телемедицины, а также создаст условия для



развития современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры. Предельные объемы финансирования по программе должны составить 347,6 млн.руб., из них 57% (198,6 млн.руб.) средств федерального бюджета и 43% (144,3 млн.руб.) средств краевого бюджета.

Реализация предусмотренных мероприятий даст мощный толчок к развитию информационно-коммуникационной инфраструктуры в Камчатском крае, поставив его в число ведущих субъектов Российской Федерации по уровню использования информационных технологий.

### 1.3.4. Энергетическое обеспечение целевого сценария развития

Основными особенностями функционирования Камчатской энергосистемы является то, что:

- энергетика Камчатки представляет собой изолированную энергосистему и не может быть включена в энергосистему Дальнего Востока;
- рынок электро- и теплоэнергии ограничен потреблением в крае с доминирующей долей бытовой нагрузки;
- энергосистема Камчатки на 50% энергоизбыточна (при пиковых нагрузках);
- все энергообъекты функционируют в сейсмоопасной зоне, со сложными природными климатическими условиями (циклоны, землетрясения, ветровые нагрузки, гололедообразование)
- отсутствуют маневренные энергоисточники, все электростанции являются базовыми;
- отпуск тепла от отборов турбин Камчатских ТЭЦ ограничен уровнем потребления электроэнергии.

В 2007 году в Камчатском крае выработано 1,646 млрд. кВт\*час электроэнергии, что на 1,5% выше уровня 2006 года, в т.ч в Корякском округе- 0,111 млрд. кВт\*ч. Объемы производства электроэнергии в Камчатском крае еще не достигли уровня 1991 года и составляют 84%.

Электростанциями монополистами – ОАО «Камчатскэнерго» и ОАО «Геотерм» – выработано 1,56 млрд. кВт\*час электроэнергии (94,8% от суммарной выработки).

Производство теплоэнергии составило – 3 399,5 тыс. Гкал, (снижение к уровню 2006 года на 0,8%).

В настоящее время, наряду с основным производителем электро- и теплоэнергии ОАО «Камчатскэнерго» и его 100% ДЗО – ОАО «Южные электрические сети Камчатки», в энергоснабжение потребителей вовлечены:

- ОАО «Геотерм», ОАО «КамГЭЖ» и ОАО «Камчатские электрические сети» – на договорных началах;
- ГУП «Камчатсккоммунэнерго» и его филиалы, ГУП «Камчатскбургеотермия», ОАО «Корякэнерго» и ОАО «Коряктеплоэнерго», а также муниципальные и ведомственные электростанции.

Структура производства электроэнергии в Камчатском крае в 2007 году:

- 69,7% (2006 год – 69,4%) составляет доля электроэнергии произведенной тепловыми электростанциями;
- 27,9% (2006год – 27,7%) составляет доля геотермальных электростанций;
- 2,3% (2006 год – 2,9%) удельный вес электроэнергии выработанной гидро- и ветровыми электростанциями.

Центральный энергоузел (ЦЭУ), являясь наиболее крупным энергоузлом, охватывает системой централизованного электроснабжения следующие населенные пункты:

- г. Петропавловск-Камчатский;

- закрытое административное территориальное образование – г. Вилючинск;
- г. Елизово и Елизовский район;
- Усть-Большерецкий район (п.п. Усть-Большерецк, Октябрьский, Апача, с. Кавалерово);
- Мильковский район – с.с. Мильково, Пушино, Шаромы.

Центральный энергорайон сформирован на базе 2-х теплоэлектроцентралей (Камчатские ТЭЦ-1 и ТЭЦ-2), 2-х блок-станций (Верхне-Мутновская и Мутновская ГеоЭС), а также ГЭС-1 и ГЭС-3 каскада малых Толмачевских ГЭС, 3-х ДЭС, выполняющих резервные функции и линий электропередач высшим напряжением 110 кВ и 220 кВ.

В 2007 году электростанциями Центрального энергоузла:

- выработано 1,368 млрд. кВт\* часов электроэнергии, что составило к уровню 2006 года (-) 0,92% и 86,7% от уровня производства в 1991 году;
- максимум нагрузки составил – 252 МВт или 93,7% к уровню 2006 года и 83,2% от максимума в 1991 году.

Основной энергообеспечивающей компанией ЦЭУ является ОАО «Камчатскэнерго». Доля вырабатываемой ею электроэнергии (вместе с приобретаемой у ОАО «Геотерм») – 97% от вырабатываемой в ЦЭУ.

ОАО «Камчатскэнерго» осуществляет производство, транспортировку и продажу электрической и тепловой энергии в Центральном энергоузле.

Электростанциями Центрального энергоузла в 2007 году выработано 83,1% электроэнергии от общего объема вырабатываемого в Камчатском крае.

В остальных 14 изолированных энергоузлах удаленных от краевого центра, функционируют электростанции ОАО «Южные электрические сети», ОАО «Корякэнерго» и ОАО «Коряктеплоэнерго» – дизельные, газодизельная, геотермальная (Паужетская ГеоТЭС), малая ГЭС (Быстринская) и ветровая (с. Никольское на Командорских островах).

Кроме этого, в населенных пунктах, расположенных в основном в северной части территории Камчатского края и, в которых в силу большой удаленности от районных энергоузлов, электрические сети не получили развития, электроснабжение обеспечивают дизельные электростанции, принадлежащие муниципалитетам и различным ведомствам, в основном рыбопромышленным организациям.

В структуре потребления электроэнергии за период 1991 – 2007 г.г. произошло существенное снижение доли промышленности, строительства, сельского хозяйства, при этом значительно возросла доля коммунального хозяйства и населения.

Основные потребители энергии – бюджетные организации и население, доля промышленных организаций – 7% в городской местности и около 2-3% в сельской местности. Причины низкого уровня развития производства в регионе:

- высокая транспортная составляющая в себестоимости электрической и тепловой энергии;
- высокая стоимость завозимых энергоносителей (мазут, дизтопливо, уголь);
- высокие тарифы на электро- и теплоэнергию.



Рис. 38. Схема развития энергетики.

На 1 января 2008 года в регионе действовало 352 электростанции общей мощностью 638,4 МВт. Из них 57 электростанций мощностью 500 кВт и выше, на долю которых приходится 94% общей электрической мощности и 98,3% общей выработки электроэнергии.

Стоимость основных фондов предприятий электроэнергетики составила на 01.08.08г. 7,666 млрд. руб.

В структуре установленных электрических мощностей электростанций Камчатского края преобладают топливные (84%). Доля электрических мощностей генерирующих на возобновляемых источниках энергии (геотермальной, гидро- и ветроэнергии) составляет – 16% (99,1 МВт).

Таблица 7. Установленные электрические мощности электростанций Камчатского края в 2008 году

№№	Электростанции	Электрическая мощность, МВт	Используемый энергоресурс
1	Камчатская ТЭЦ-1	235	Мазут
2	Камчатская ТЭЦ-2	160	Мазут
3	Мутновская ГеоЭС	50	геотермальный теплоноситель
4	Верхне- Мутновская ГеоЭС	12	геотермальный теплоноситель
5	Паужетская ГеоТЭС	14,5	геотермальный теплоноситель
6	Каскад малых Толмачевских ГЭС: - ГЭС-1 - ГЭС-2 (ввод в 2010 году) - ГЭС-3	45,2 2,0 24,8 18,4	гидроресурсы
7	Быстринская малая ГЭС	1,7	гидроресурсы
8	Газодизельная электростанция (ГДЭС-7)	4, 3	природный газ
9	Ветровая электростанция	0,5	ветроресурсы
10	Мини-ТЭЦ «Палана» (построена, но не введена в эксплуатацию)	4	Уголь
11	Дизельные электростанции- 342 электростанции	136, 4	дизельное топливо
	<b>И Т О Г О :</b>	<b>634, 8</b> <i>в том числе – 72 в КО.</i>	<i>*без учета строящихся ГЭС-2 и мини-ТЭЦ «Палана»</i>

В структуре потребленного топлива энергоисточниками региона 78,2% приходится на привозное топливо. В общем объеме потребления энергоресурсов 53% составляет мазут, 23,4% – уголь, 17,7% – геотермальный теплоноситель, 1,8% – дизельное топливо, 1,1% – гидроресурсы, 0,9% – газ. В результате высокой стоимости топлива, топливная составляющая на некоторых электростанциях превышает 80% в себестоимости производства энергии, что в конечном итоге выражается в высоком уровне и росте тарифов.

Высокая стоимость нефтепродуктов привела к формированию на территории Камчатского края стоимости электрической и тепловой энергии, значительно превышающей среднероссийские показатели.

Средний тариф на электроэнергию по Камчатскому краю в 2007 году составил – 4,75 руб./кВт.ч (среднероссийский – 1,08 руб./кВт.ч.).

Максимальная нагрузка по Центральному энергоузлу, обеспечивающему 85% потребителей в 2006 году составила 250 МВт и почти не меняется в течение ряда лет.

Объективно сложившийся в крае высокий уровень тарифов на электрическую энергию не обеспечивает необходимую положительную динамику социально-экономического развития.

В сложившейся тарифной ситуации в электроэнергетике края для сохранения конкурентоспособности продукции энергоемких производств (по сравнению с производителями других регионов), развития региональной промышленности, а также в целях снижения цен на продукцию, реализуемую на внутреннем региональном рынке, требуется государственная поддержка на компенсацию тарифов на электроэнергию.

Таблица 8. Себестоимость генерации электроэнергии на тепловых (топливных) электростанциях Центрального энергоузла и электростанциях, использующих возобновляемые источники энергии в 2007 году.

№№	Электростанция	Установленная мощность, МВт	Год ввода	Себестоимость 1 кВт* часа электроэнергии, в рублях
1	Камчатская ТЭЦ-1	235	1961	2, 87
2	Камчатская ТЭЦ-2	160	1985	2, 02
3	Паужетская ГеоТЭС	14, 5	1966	1, 817
4	Верхне- Мутновская ГеоЭС	12	2000	1,366
5	Мутновская ГеоЭС	50	2002	1, 564
6	Каскад малых Толмачевских ГЭС (ГЭС-1, ГЭС-2)	20, 4	1999-2000	1, 444
9	<b>Средний тариф по Центральному энергоузлу:</b>			<b>3, 748</b>

Старение оборудования тепловых электростанций на современном этапе становится одной из основных проблем камчатской энергетики. Значительная доля оборудования электростанций и электрических сетей, выработала свой расчетный срок службы (около 30 лет). Это ухудшает общие экономические показатели работы электростанций – 70% генерирующего оборудования введено в эксплуатацию до 1985 года, 50% установленного оборудования имеют возраст выше 30 лет. Опасность лавинообразного выхода из строя оборудования ДЭС заставляет самым серьезным образом отнестись к этой проблеме. Более 60% выработки электро- и теплоэнергии обеспечивается разнотипными энергоблоками небольшой мощности, которые нельзя отнести к современным ни по уровню мощности, ни по уровню экономичности.

Себестоимость производства электроэнергии на топливных электростанциях Центрального энергоузла в 2,1 раза выше себестоимости электроэнергии, произведенной на базе возобновляемых источников энергии.

В 2007 году доля электроэнергии, произведенной на электростанциях ЦЭУ с использованием возобновляемых источников энергии, составила около 30% от общего объема производства в ЦЭУ.

Камчатский край богат топливно-энергетическими ресурсами, вполне достаточными для покрытия потребности энергетики - природный газ, геотермальная энергия, гидроэнергия и энергия ветра.

Потенциальные энергоресурсы рек Камчатки оцениваются институтом Гидропроект в 50.6 млрд.кВт.ч в год. Однако их использование ограничивается необходимостью обеспечить пропуск промысловых рыб на нерест и сохранение речных долин, используемых для сельского хозяйства. Реальный для использования экономический потенциал составляет около 5 млрд. кВт.ч в год, часть которого в размере 1.5-2.0 млрд.кВт.ч может быть задействована в нескольких гидроузлах.

Себестоимость электроэнергии на ГЭС в несколько раз ниже себестоимости топливных электростанций.

Ленгидропроект рассмотрена возможность размещения ГЭС на створах р. Жупанова в 17 км выше слияния рек Левая Жупанова и Правая Жупанова (в 123 км от устья реки). ГЭС в этом месте (Петропавловская) имеет благоприятные энергетические и экологические характеристики. ГЭС не имеет серьезных проблем с зоной затопления, рыбоохраной и т.п.

Территория центральной части Камчатки располагает уникальными запасами геотермальных и энергетических вод. Из числа изученных месторождений запасы парогидротерм защищены в ГКЗ по месторождениям:

- Мутновское (~ в 100 км юго-западнее г. Петропавловск-Камчатского);
- Верхне-Паратунское (в 78 км юго-западнее г. Петропавловск-Камчатский);
- Больше-Банное (в 80 км западнее г. Петропавловск-Камчатский);
- Кеткинское (20-25 км северо-западнее г. Петропавловск-Камчатский).

В Камчатском крае известно 150 термопроявлений, из которых 60 имеют температуру свыше 60°C, что позволяет их рассматривать как источники энергетических ресурсов.

Потенциальные ресурсы парогидротерм с температурой 150-250°C на территории Камчатского края оценены в 900 МВт электрической мощности.

В настоящее время в Камчатском крае эксплуатируются три ГеоЭС на термальных ресурсах Паужетского и Мутновского месторождений:

1. Паужетская ГеоТЭС, установленной электрической мощностью 14,5 МВт;
2. Верхне-Мутновская ГеоЭС, мощностью 12 МВт;
3. Мутновская ГеоЭС-1, мощностью 50 МВт.

По данным Всесоюзного института экономики минерального сырья электрическая мощность ГеоЭС в целом по Мутновскому месторождению оценивается в 210 МВт.

В соответствии с данными работы «Районирование территории Камчатского края по ветровым нагрузкам» (ЭСП, 1988г.), наибольшие ветровые

нагрузки фиксируются в прибрежных районах – п. Октябрьский, с. Озерная, г. Петропавловск-Камчатский, мыс Петропавловский Маяк, п.г.т. Усть-Камчатск, с. Никольское и населенных пунктах, расположенных в северной части Камчатки: Апука, Корф, Каменское, Ича и др.

Лидерами по ветровым ресурсам определены следующие площадки – Радыгинская (в на восточном побережье Камчатки вблизи г. Петропавловска-Камчатского) и площадка на мысе Левашова у п. Октябрьский Усть-Большерецкого района.

В «ТЭДе по малым ГЭС и ВЭС ...» (Ленгидропроект, 1994 год) было проработано и предложено 6 площадок для установки ВЭС в райцентре Усть-Камчатск, суммарная мощность которых оценивалась величиной 224 МВт, а выработка электроэнергии – 300 млн.кВт.ч.

В ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» включено строительство 2-х ВЭС суммарной мощностью 300 кВт и реконструкция 2-х действующих там ветроустановок, суммарной мощностью 500 кВт.

Основными направлениями развития энергетики Камчатского края являются перевод большинства электро- и теплогенерирующих мощностей Камчатского края на местные энергоносители; максимальное использование возобновляемых источников энергии (геотермальной, гидро- и ветроэнергии); строительство высоковольтных линий электропередач, направленное на укрупнение изолированных энергоузлов и повышение энергетической безопасности.

Сдерживание тарифов на электроэнергию, а в дальнейшем – и их снижение, зависит от реализации ряда важнейших проектов: завершение строительства газопровода Соболево – Петропавловск-Камчатский и дальнейшая газификация Камчатских ТЭЦ и котельных, расположенных вдоль трассы газопровода; использования геотермальных ресурсов для отопления и электроснабжения населенных пунктов Камчатского края; создания многофункциональных энерготехнологических комплексов на базе современных дизельных электростанций, ветровых энергетических установок и малых ГЭС, в изолированных энергоузлах Камчатского края в целях оптимизации локальной энергетики.

Установленная мощность электростанций ЦЭУ – 489,4 МВт, располагаемая мощность энергоисточников почти в 2 раза превышает максимальные нагрузки энергоузла. Минимальный технологический уровень энергообеспечения для объектов 1 категории – 60 МВт. В перспективе планируется строительство 2-й очереди Мутновской ГеоЭС, мощностью 50 МВт, завершение строительства ГЭС-2 мощностью 24, 8 МВт каскада малых Толмачевских ГЭС.

Имеющийся на сегодня в ЦЭУ избыток генерирующих мощностей и планируемый ввод новых, позволит в ближайшей перспективе реализовать проект строительства ВЛ-220 кВ «Мильково – Усть-Камчатск», протяженностью 415 км и присоединить 9 населенных пунктов к ЦЭУ с общей численностью населения 17,3 тыс. человек. В настоящее время



энергоснабжение данных населенных пунктов обеспечивают дизельные электростанции с крайне высокой стоимостью киловатт-часа и высоким удельным расходом топлива.

Прогноз развития (по базовому сценарию) морехозяйственной деятельности, расширения производственной деятельности, оцененные потребности роста городской агломерации и связанное с этим развитие строительной индустрии, добычи минерального сырья, строительства дорог и объектов инфраструктуры – позволяют сделать укрупненные оценки потребности развития энергетики края.

Специалистами «РусГидро» и ОАО «Ленгидропроект» обоснована целесообразность и возможность ориентации развития энергетики центрального энергоузла, в обеспечение базового сценария Стратегии, на проектирование и строительство не менее двух генерирующих станций. Первая – ГЭС на створах р. Жупанова, с установленной мощностью 300 МВт и гарантированной – 100 МВт. Вторая – ГеоЭС на базе Мутновского месторождения с установленной мощностью 200 МВт. ТЭЦ-1 и ТЭЦ-2 в Петропавловске-Камчатском будут переведены на природный газ, а городские котельные – выведены из эксплуатации.

Для тепло- и электрообеспечения объектов ЗАТО Вилючинск с 2012 года будет введена в строй плавучая атомная электростанция мощностью 70 МВт. Избыток энергии станции будет поступать в сеть центрального энергоузла.

При развитии изолированных энергоузлов Камчатского края предполагается вытеснение из топливно-энергетического баланса дорогого привозного топлива (дизельного) за счет:

- развития альтернативных источников генерации (ВЭС, малых ГЭС);
- развития сетевого хозяйства, в том числе за счет укрупнения и объединения энергоузлов в более крупные;
- замены старого основного генерирующего и вспомогательного энергооборудования действующих дизельных электростанций на современное, имеющее низкие показатели удельного расхода топлива, высокого КПД и уровня автоматизации.

Основным направлением модернизации систем тепло- и электроснабжения населенных пунктов Корякского округа является установка современных ветродизельных электростанций с когенерационным комплексом и угольной котельной.

Развитие энергетики Камчатского края на основе существенного роста доли гидро- и геотермальных станций позволяет прогнозировать низкую себестоимость электроэнергии, а средний тариф на электроэнергию к 2025 году будет сопоставим со среднероссийским уровнем.

### 1.3.5. Кадровое обеспечение целевого сценария развития

Реализация предполагаемых в рамках целевого сценария развития морехозяйственного комплекса Камчатского края мероприятий будет способствовать существенному росту занятости и доходов от морской деятельности и связанных с ней видов экономической активности. При этом проектируемый кластер станет основным работодателем края, объединяя в себе компании, обеспечивающие морские перевозки, морской туристско-рекреационный бизнес, добычу и глубокую переработку ВБР, строительство, ремонт и обслуживание судов, а также прочие сопутствующие виды деятельности. Кроме того, не меньшее значение для экономики региона и страны в целом будет иметь раскрытие транзитного потенциала порта Петропавловск-Камчатский, как восточных ворот СМП и нового сервисно-логистического хаба России на Тихом океане. К 2025 году предприятия кластера обеспечат занятость свыше 130 тыс. чел., при этом лишь около 54% будут заняты непосредственно в морехозяйственном комплексе (подр. см. табл. 1), а экономические эффекты от создания кластера обеспечат более чем девятикратный рост ВРП Камчатского края (табл. 9, 10)<sup>18</sup>.

Таблица 9. Прямая, косвенная и вызванная занятость, обеспеченная предприятиями кластера в Петропавловске-Камчатском

Показатели занятости	2015 г.		2020 г.		2025 г.	
	чел.	%	чел.	%	чел.	%
<b>Прямая занятость</b> <sup>19</sup> , включая:	<b>36 110</b>	<b>86</b>	<b>48 100</b>	<b>75</b>	<b>70 800</b>	<b>54</b>
<i>Морской грузовой транспорт, в т.ч.</i>	5 410	15	12 500	26	29 100	41
мореплавание/навигация/судоходство	1 080	20	2 130	17	4 400	15
промышленное рыболовство	2 350	43	3 500	28	3 800	13
погрузочно-разгрузочные работы (стивидоры и т.д.)	270	5	880	7	3 500	12
производственная деятельность/переработка грузов (операторы, грузчики и т.д.)	260	5	1 130	9	3 450	12
перевозки железнодорожным транспортом	-	-	510	4	2 350	8
Буксировка	60	1	380	3	1 750	6
Страхование	-	-	370	3	1 500	5
контейнерные терминалы	-	-	370	3	1 450	5
балкерные терминалы	260	5	500	4	850	3
перевозки автомобильным транспортом	400	7	750	6	1 450	5
складская деятельность	220	4	490	4	1 150	4
экспедиторская деятельность	50	1	250	2	900	3

<sup>18</sup> Ориентировочно определены по аналогии с российскими и зарубежными портами сходной и смежной специализации.

<sup>19</sup> Занятость, обеспеченная непосредственно работодателями-участниками кластера.

правительственные органы и учреждения	210	4	370	3	550	2
гидротехническое обеспечение	50	1	130	1	300	1
консалтинг	-	-	120	1	250	1
Прочие	200	4	620	5	1 450	5
<i>Рыболовство и рыбопереработка</i>	<i>15 500</i>	<i>43</i>	<i>15 880</i>	<i>33</i>	<i>16 300</i>	<i>23</i>
<i>Морской пассажирский транспорт</i>	<i>710</i>	<i>2</i>	<i>1 440</i>	<i>3</i>	<i>3 550</i>	<i>5</i>
<i>Морской туризм</i>	<i>1 090</i>	<i>3</i>	<i>2 880</i>	<i>6</i>	<i>7 100</i>	<i>10</i>
<i>Судостроение и судоремонт</i>	<i>6 500</i>	<i>18</i>	<i>7 700</i>	<i>16</i>	<i>8 500</i>	<i>12</i>
<i>Инфраструктурное строительство</i>	<i>5 500</i>	<i>15</i>	<i>4 810</i>	<i>10</i>	<i>700</i>	<i>1</i>
<i>Прочие морские услуги</i>	<i>350</i>	<i>1</i>	<i>480</i>	<i>1</i>	<i>650</i>	<i>1</i>
<i>Сервисные неморские услуги, в т.ч.</i>	<i>1 050</i>	<i>3</i>	<i>2 410</i>	<i>5</i>	<i>4 900</i>	<i>7</i>
услуги по проживанию	480	45	940	39	1 550	32
образование и повышение квалификации	150	15	480	20	1 200	24
операции с недвижимостью/управление собственностью	80	7	220	9	550	11
общественное питание/ресторанный бизнес	60	6	190	8	450	9
розничная торговля	70	7	170	7	400	8
услуги пассажирского наземного/воздушного транспорта	10	1	50	2	150	3
Прочие	200	19	360	15	600	13
<b>Косвенная занятость<sup>20</sup></b>	<b>5 050</b>	<b>12</b>	<b>11 540</b>	<b>18</b>	<b>44 600</b>	<b>34</b>
<b>Вызванная занятость<sup>21</sup></b>	<b>830</b>	<b>2</b>	<b>4 480</b>	<b>7</b>	<b>15 700</b>	<b>12</b>
<b>Всего</b>	<b>41 990</b>	<b>100</b>	<b>64 120</b>	<b>100</b>	<b>131 100</b>	<b>100</b>

Таблица 10. Эффекты в экономической и социальной сфере Камчатского края от развития кластера в Петропавловске-Камчатском к 2025 г.

Эффекты	Рабочие места (чел.)	Вклад в ВРП (млн. руб.)	Выпуск готовой продукции (млн. руб.)
Прямые	70 800	306 750	953 170
Косвенные	44 600	182 630	427 950
Вызванные	15 700	21 960	78 520
<b>Всего</b>	<b>131 100</b>	<b>511 340</b>	<b>1 459 640</b>

Кроме того, в связи с увеличением емкости рынка труда и необходимостью замещения работников предприятий морехозяйственного комплекса молодыми специалистами к 2025 году произойдет существенный рост потребностей преимущественно в следующих кадрах:

- инженерно-технических специальностей, в первую очередь инженеров-механиков и инженеров-судоремонтников (судокорпусник-ремонтник, слесарь-

<sup>20</sup> Занятость в прочих компаниях, которая поддержана расходами участников кластера.

<sup>21</sup> Занятость, обеспеченная расходами людей, нанятых косвенно или непосредственно.

судоремонтник, трубопроводчик судовой, механик-наладчик и т.), а также специалистов по ремонту и обслуживанию новых видов оборудования, технологий, запасных частей и материалов – на 50-55%;

- основных плавательных специальностей, включая судоводителей, механиков (механик маломерного судна, рефрижераторный механик, судовой электромеханик и т.д.), судовых радиоэлектроников – на 45-50%, а также штурманов и капитанов малого и дальнего плавания – на 15-20%;

- лоцманов – на 70-80%;

- рабочих специальностей и профессий (сварщик, электромонтер, слесарь, токарь, маляр и т.д.) – на 45-50%;

- водителей и машинистов всех категорий (от машиниста котельных установок до машиниста бульдозера) – на 30-35%

- работников сферы услуг (экскурсовод, повар, продавец, бармен-официант, парикмахер и т.д.) – на 25-30%;

- преподавателей специальных предметов и мастеров производственного обучения – на 15-20%;

- специалистов различного звена для страховой, консалтинговой, маркетинговой, экспедиторской деятельности, а также логистики – на 35-40%;

- научных работников для подготовки научно-обоснованных решений в различных видах морехозяйственной деятельности – на 5-10%.

С учетом стратегической задачи формирования в Камчатском крае новой экономики должна быть пересмотрена структура привлекаемой иностранной рабочей силы (см. также Приложение 5.). В том числе, необходимо провести расширение квотируемых категорий мигрантов, а также ввести допустимую долю по отраслям (см. также Приложение 5.). Целесообразно отдельно рассмотреть задачи в сфере привлечения иностранных работников на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы<sup>22</sup>. В контексте специфики и динамики регионального развития вопрос привлечения иностранной рабочей силы необходимо рассматривать в трех прогнозных периодах:

- 1) На подготовительном этапе и стадии запуска крупных строительных и производственных региональных проектов целесообразно брать в расчет привлечение высококвалифицированных специалистов из-за рубежа на должности советников руководителей по администрированию процесса и технологическому проектированию. Срок пребывания таких специалистов в РФ должен быть четко оговорен в контракте. За время реализации проекта на стадии подготовки и запуска региону необходимо подготовить своих специалистов, отвечающих за эксплуатацию объектов в будущем.

- 2) В период основного строительства (это относится к подготовительному этапу реализации производственных проектов) целесообразно определиться с необходимым количеством иностранной рабочей силы, которую потребуется привлечь на строительство и запуск объекта помимо существующего

---

<sup>22</sup> Стратегический документ, определяющий цели, задачи и направления миграционной политики в Российской Федерации, до настоящего времени не утвержден.

регионального трудового ресурса. В этом случае необходимо учитывать всю номенклатуру и весь график исполнения строительных работ в рамках сопутствующих проектов. И поскольку это, в первую очередь, низкооплачиваемые низкоквалифицированные специалисты, не являющиеся для региона источником высокой культуры и богатых знаний, необходимо точно определить период их пребывания в регионе. Дальнейшее их нахождение на территории субъекта Федерации может привести к социальной напряженности. В отдельных случаях, можно рассматривать в последствие привлечение отдельных из мигрантов на низкооплачиваемые локальные работы, которые не востребованы местным населением. В любом случае, вопрос об иммиграции по завершению трудового контракта на основном объекте (речь идет не гражданах РФ) придется решать отдельно в зависимости от социальной и экономической обстановки в регионе и политической ситуации в стране в целом.

3) К моменту запуска объекта регион должен подготовить полноценный штат собственных специалистов для обслуживания его в эксплуатационный период.

Решение этих задач потребует не только изменение структуры профессионального образования, но и реализацию мероприятий по профессиональной ориентации населения, в том числе учащихся школ. Эти меры Камчатским краем должны быть приняты в ближайшее время, поскольку подготовка высококвалифицированных специалистов для инновационного сектора экономики потребует до десяти лет.

Для сохранения и развития кадрового потенциала Камчатского края необходимо разработать «Программу социально-экономической поддержки молодых специалистов», целью которой было бы создание системы привлечения и закрепления в регионе молодых специалистов в организациях и учреждениях бюджетной сферы, органах государственного (муниципального) управления, а также в приоритетных отраслях экономики.

Основные задачи Программы:

- закрепление и увеличение количества молодых специалистов в учреждениях образования, здравоохранения, спорта, культуры и государственного (муниципального) управления;
- привлечение специалистов для замещения вакантных педагогических, врачебных должностей и вакантных должностей специалистов в сфере;
- повышение уровня и качества жизни молодых специалистов, работающих в бюджетной сфере и органах государственного (муниципального) управления.

Основные направления Программы:

1. Содействие в улучшении жилищных условий молодых семей, на основе имеющихся нормативных и финансовых механизмов федерального уровня.
2. Создание региональной льготной системы кредитования для молодых специалистов.
3. Создание региональной льготной системы сбережения финансовых средств для молодых специалистов.

4. Создание системы региональных и муниципальных надбавок к зарплатам и социальным выплатам, молодым специалистам и их семьям в зонах опережающего экономического роста.

Для привлечения квалифицированных специалистов и трудоспособного населения на территорию региона Правительству Камчатского края необходимо:

1. Разработать систему надбавок к социальным выплатам и зарплатам работникам бюджетных организаций за проживание и работу в тяжелых природно-климатических условиях;

2. Разработать систему льготного кредитования в рамках ГЧП (в т.ч. для приобретения жилья) для приезжающих в регион квалифицированных специалистов;

3. Внести предложения (поправки) в федеральное законодательство, в рамках законодательной инициативы, об установлении для жителей Камчатского края специального режима страхования жизни и собственности в зонах повышенной сейсмической и вулканической опасности, а также об увеличении северных надбавок для всей территории Камчатского края.

### 1.3.6. Пространственное развитие Камчатского края

Административно-территориальное устройство Камчатского края по состоянию на 1 января 2008 года включает в себя: 3 города краевого подчинения: Петропавловск-Камчатский, Елизово и Вилючинск (в ведении федерального центра) и 11 районов: Елизовский, Мильковский, Соболевский, Усть-Большерецкий, Усть-Камчатский, Алеутский, Быстринский, Карагинский, Олюторский, Пенжинский и Тигильский.

Территория края малообжитая, плотность населения составляет 0,7 чел./кв.км. При этом более трех четвертей населения региона проживает в Петропавловско-Елизовской агломерации, тогда как на остальных территориях края расселение носит очаговый характер и сосредоточено в основном в устьях нерестовых рек. Рыболовство является одним из основных источников занятости населения.

Более половины населения края сконцентрирована в административном центре – в г. Петропавловск-Камчатский, где плотность населения составляет около 487 чел. на кв.км.

Елизовский район – второй по численности населения в разрезе административно-территориальных единиц Камчатского края (64,5 тыс.человек). В составе района 25 сельских населенных пункта и город Елизово – районный центр, находящийся на первом месте по плотности населения в крае – 565 чел. на кв.км.

Все территории Камчатского края включены в перечень традиционного проживания народностей Севера. Наиболее компактное проживание КМНС в Быстринском и Алеутском районах, в Корякском округе. Средний показатель плотности населения равен 0,1 чел. на кв.км. Наибольшая плотность в Алеутском районе (0,4 чел. на кв.км.), наименьшая в Пенжинском (0,02 чел. на кв.км.), где на площади 116,1 тыс.кв.км проживает менее 3000 человек.

Численность населения районов, входящих в состав Корякского округа, 21,9 тыс.человек. В составе населения преобладают сельские жители – 72,8% от общей численности. Среднее число жителей на один населенный пункт – 590 человек.

Концентрация населения в Петропавловско-Елизовской агломерации, а также его высокая степень урбанизированности (85,3%) означают, в первую очередь, что именно здесь сосредоточена главная часть экономической жизни края, что другие районы не привлекательны для жизни человека в его комплексной оценке, и что нужно переходить на принципиально новые схемы организации производства на территории, особенно в той его части, которая преимущественно ориентирована на добычу и переработку природных ресурсов. Уже сегодня ясно, что население будет продолжать концентрироваться в Петропавловско-Елизовской агломерации, имеющей более благоприятные условия для воспроизводства человека в сравнении с любым другим районом на Камчатке.

Ранее сложившееся производство, привязка населенных пунктов и предприятий к достаточно крупным для эксплуатации ресурсам (рыба, лес, уголь, сельхозугодья) не прошли проверку на рыночность. Стягивание населения и

производства края в агломерацию – это реальный процесс, который имеет и долговременные, и конъюнктурные основания. Долговременными основаниями являются: истощение лесосырьевой базы, сокращение в десятки раз возможностей заготовки делового круглого леса в доступных для разработки районах края, отсутствие на большей территории края высокоэффективных для промышленной добычи и переработки видов сырья, ухудшение экономических условий для производства в сельском хозяйстве в связи с высокими ценами на топливо и энергоресурсы. Освоение ресурсов прибрежных и центральных районов уже сейчас ориентируется на вахтовые и сезонные организации производства, из чего следует, что к старым формам прикрепления человека к району проживания возврата в ближайшее время не будет.

Таким образом, главной тенденцией территориального развития экономики края является концентрация хозяйства и населения в зоне влияния трех городов: Петропавловска-Камчатского, Елизова, Вилючинска. Здесь формируются общедемографические, социальные, образовательно-культурные условия осуществления полного цикла воспроизводства человека в максимально возможных составных частях. Сосредоточение в этой зоне практически в полной мере промышленности края, науки, высшего образования создает условия для формирования здесь локальной технопарковой зоны, что полностью соответствует задачам инновационного сценария развития.

### **Северные территории**

На протяжении длительного периода на территории Камчатского края сохраняется значительная дифференциация в социально-экономическом развитии районов, при этом основные показатели социально-экономического развития северных районов – районов традиционного проживания коренных малочисленных народов Севера, имеют худшую динамику и направленность основных показателей, чем в целом по территории. На севере края уровень и качество жизни населения значительно хуже, чем в центральной и южной части полуострова. Доля населения с доходами ниже прожиточного минимума на Севере Камчатки соответствует 48%.

Сохраняются негативные процессы в динамике и неопределенности развития всех видов экономической деятельности северных районов края, в том числе и оленеводства, усугубляется сложная ситуация в системе медицинского, культурно-бытового и транспортного обеспечения.

Территориальная дифференциация социально-экономического развития Камчатского края в значительной степени обусловлена инфраструктурными ограничениями и, как следствие, слабым развитием производственного потенциала. В северной части региона, включая всю территорию Корякского округа, практически отсутствуют автомобильные дороги – имеется 130 км на 300 тыс. кв. км территории и 29 населенных пунктов. Утеряна имевшаяся ранее сеть регулярных грузопассажирских каботажных перевозок. Себестоимость внутрикраевых авиационных перевозок превышает критический уровень. Объекты транспортной инфраструктуры имеют высокие показатели износа.



Различия в социально-экономическом развитии Камчатского края оказывают значительное влияние на эффективность функционирования экономики региона в целом, стратегию и тактику институциональных преобразований и социально-экономической политики, затрудняют проведение единой политики социально-экономических преобразований в регионе.

Комплексная оценка динамики социально-экономического развития районов Камчатского края показывает, что в наихудшем положении находятся северные районы территории (Корякский округ, Алеутский, Быстринский, Соболевский, Мильковский, Усть-Камчатский районы Камчатского края). Северная часть края при рейтинговой оценке инвестиционного климата отнесена к территориям с низким потенциалом и экстремальными рисками.

По уровню социально-экономического развития, качеству жизни населения северные районы резко отстают от среднекраевого и еще более – от среднероссийского уровня. По показателям миграционная убыль населения, смертность населения, детская смертность, покупательная способность доходов населения, степень расслоения населения по уровню доходов, уровень официально зарегистрированной безработицы различия в развитии районов Камчатского края достигли критического уровня.

В территориальном разрезе, на фоне роста доходов населения полуострова в целом, доходы населения северных районов края имеют существенно худшую динамику. Проживание в неблагоприятных природно-климатических условиях Крайнего Севера (к которому отнесена вся территория края) наносит невосполнимый ущерб здоровью живущего здесь населения. Ожидаемая продолжительность жизни в Камчатском крае на 1,8 года, по ДВФО в целом на 3 года, а по Корякскому округу на 14 лет ниже, чем в среднем по Российской Федерации. Средняя продолжительность жизни мужчин в Корякском округе не достигает величины пенсионного возраста (в 2005 году средняя продолжительность жизни мужчин составляла 34-45 лет).

Миграционный отток населения из северных районов Камчатского края продолжает превышать средний уровень по ДВФО. В целом, среднегодовая численность постоянного населения за последние 17 лет (2007 г. по отношению к 1990 г.) в Корякском округе снизилась на 41,1%, а в Камчатском крае – на 27,4%.

Уровень рождаемости (число родившихся на 1000 чел. населения) в Корякском округе по сравнению с Камчатским краем в целом более высокий (в 2002 г. – 12,2 и 10,8 родившихся на 1000 жителей в округе и крае соответственно, в 2003 г. – 10,9 и 10,8, в 2004 г. – 14,1 и 11,1, в 2005 г. 12,7 и 11,0, в 2006 г. 11,8 и 11,0, в 2007 г. – 13,27 и 11,31). При этом удельная естественная убыль населения (превышение числа умерших над числом родившихся в расчете на 1000 чел. населения) в округе, за счет более высокого уровня смертности, устойчиво превышает значение аналогичного показателя края кратно – в 2002 г. в 4,33 раза, в 2003 г. в 5,6 раза, в 2004 г. в 4,6 раза, в 2005 г. в 4,6 раза, в 2006 г. в 14 раз. В 2007 году ситуация несколько изменилась, в крае впервые с 1999 года число родившихся превысило число умерших, коэффициент естественного прироста составил 0,14, в Корякском округе коэффициент естественной убыли – 3,05.

На протяжении длительного периода сохраняется высокий уровень смертности населения данных районов, при этом показатели детской смертности достигли критического уровня и значительно превышают среднероссийский и среднекраевой уровень.

### **Коренные малочисленные народы**

Коренные малочисленные народы Севера отличает особая традиционная культура, тип хозяйственной деятельности и образ жизни. В этом качестве они представляют собой «этническую ценность», в сохранении которой заинтересовано все мировое сообщество.

Генеральная Ассамблея ООН на заседании 62-й сессии «Поощрение межрелигиозного и межкультурного диалога, взаимопонимания и сотрудничества на благо мира» постановила (резолюция 62/90):

– провозгласить 2010 год Международным годом сближения культур и рекомендует организовать в течение этого года соответствующие мероприятия, посвященные межрелигиозному и межкультурному диалогу, взаимопониманию и сотрудничеству на благо мира, в том числе диалог на высоком уровне и/или неформальные интерактивные слушания совместно с гражданским обществом<sup>23</sup>.

Согласно Концепции устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока РФ<sup>24</sup> среди народов, проживающих в Российской Федерации, особое место занимают коренные малочисленные народы Севера, Сибири и Дальнего Востока (далее – малочисленные народы Севера), права которых гарантируются Конституцией РФ, а также законодательством Российской Федерации в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.

Устойчивое развитие малочисленных народов Севера предполагает укрепление их социально-экономического потенциала, сохранение исконной среды обитания, традиционного образа жизни и культурных ценностей на основе целевой поддержки государства и мобилизации внутренних ресурсов самих народов в интересах нынешнего и будущих поколений. Меры государственной поддержки (в виде льгот, субсидий, квот на использование биологических ресурсов) также законодательно закреплены. Льготы для представителей малочисленных народов Севера, проживающих в местах традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности и

---

<sup>23</sup> 21 декабря 1993 года Генеральной Ассамблеей ООН было провозглашено Первое Международное десятилетие коренных народов мира с целью укрепления международного сотрудничества в решении проблем, стоящих перед коренными народами в таких областях, как права человека, окружающая среда, развитие, образование и здравоохранение (резолюция 48/163). Второе Международное десятилетие было провозглашено 20 декабря 2004 года с целью дальнейшего укрепления сотрудничества в этих областях, включая экономическое и социальное развитие (резолюция 59/174). Ассамблея просила Генерального секретаря назначить заместителя Генерального секретаря по экономическим и социальным вопросам координатором второго Десятилетия и предложила Правительствам принять меры к тому, чтобы планирование и осуществление мероприятий и достижение целей второго Десятилетия обеспечивались на основе самого широкого сотрудничества с коренными народами.

<sup>24</sup> Концепция утверждена распоряжением Правительства РФ от 4 февраля 2009 г. N 132-р

занимающихся традиционными видами хозяйственной деятельности, предусмотрены Налоговым кодексом Российской Федерации, Лесным кодексом Российской Федерации, Водным кодексом Российской Федерации и Земельным кодексом Российской Федерации.

Однако льготы<sup>25</sup> и другие механизмы поддержки, не имеющие под собою инфраструктурной, образовательной, в целом, системной базы – не дают возможности коренным народам Севера полноценно воспользоваться благами государства. Несмотря на предпринимаемые меры, положение малочисленных народов Севера в последние десятилетия осложнено неприспособленностью их традиционного образа жизни к современным экономическим условиям. Низкая конкурентоспособность традиционных видов хозяйственной деятельности обусловлена малыми объемами производства, высокими транспортными издержками, отсутствием современных предприятий и технологий по комплексной переработке сырья и биологических ресурсов.

Кризисное состояние традиционных видов хозяйственной деятельности привело к обострению социальных проблем. Уровень жизни значительной части граждан из числа малочисленных народов Севера, проживающих в сельской местности или ведущих кочевой образ жизни, ниже среднероссийского. Уровень безработицы в районах Севера, где проживают малочисленные народы Севера, в 1,5 – 2 раза превышает средний по Российской Федерации.

Интенсивное промышленное освоение природных ресурсов северных территорий Российской Федерации также существенно сократило возможности ведения традиционных видов хозяйственной деятельности малочисленных народов Севера. Из традиционного хозяйственного оборота изъяты значительные площади оленьих пастбищ и охотничьих угодий. Часть используемых прежде для традиционных промыслов рек и водоемов в связи с экологическими проблемами потеряли свое рыбохозяйственное значение<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Значительным достижением стало формирование финансовых инструментов государственной поддержки социально-экономического развития малочисленных народов Севера. За последние 15 лет в Российской Федерации были реализованы 3 федеральные целевые программы, а также многочисленные региональные целевые программы и подпрограммы по социально-экономическому развитию малочисленных народов Севера, призванные сформировать условия для их устойчивого развития за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников.

<sup>26</sup> Требуется совершенствование законодательного регулирования создания территорий традиционного природопользования, которые могут стать эффективным инструментом сохранения и развития традиционного образа жизни и традиционной хозяйственной деятельности малочисленных народов Севера.

Также необходимо внесение изменений в земельное законодательство в части установления безвозмездного срочного пользования малочисленными народами Севера земельными участками для традиционного природопользования, в Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» – в части установления полномочий органов местного самоуправления по защите исконной среды обитания и традиционного образа жизни малочисленных народов Севера, в законодательство о рыболовстве и животном мире – в части приоритетного доступа малочисленных народов Севера к рыбопромысловым участкам и охотничьим угодьям, к водным биологическим ресурсам и охотничьим животным.

Нарушение традиционного уклада жизни в 1990-е годы привело к развитию целого ряда заболеваний и патологий среди представителей малочисленных народов Севера. Значительно выше среднероссийских показателей среди этих народов показатели младенческой (в 1,8 раза) и детской смертности, заболеваемости инфекционными заболеваниями и алкоголизмом.

Проводившаяся государством политика интенсивного включения народов Севера в экономическую жизнь страны, перевода кочевого населения на оседлость, осуществлявшаяся без учета особенности их уклада жизни и культуры, вела к разрушению традиционного национального хозяйственного комплекса как основы жизнедеятельности северных этносов.

Все это обусловило серьезные негативные процессы в развитии северных народов: постепенную утрату национально-культурного своеобразия, языка и традиционных форм хозяйствования, разрушение среды обитания, низкий уровень жизни, физическую деградацию их малочисленных популяций. Даже в отраслях традиционного хозяйства малочисленных народов Севера сегодня не приходится говорить о каком-либо благополучии.

В этой связи становится актуальным ориентироваться при решении вопросов регионального развития на заявленные Концепцией устойчивого развития КМНСС ДВ Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 4 февраля 2009г. № 123-р принципы:

- комплексность решения задач социально-экономического и этнокультурного развития малочисленных народов Севера;
- координацию действий органов государственной власти и органов местного самоуправления при решении вопросов социально-экономического и этнокультурного развития малочисленных народов Севера;
- обеспечение эффективного участия малочисленных народов Севера в достижении своего устойчивого развития;
- признание значения земли, других природных ресурсов, включая биологические, и благополучия окружающей природной среды как основы традиционного образа жизни и традиционной хозяйственной деятельности малочисленных народов Севера;
- рациональное использование земель и других природных ресурсов в местах традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности;
- признание права малочисленных народов Севера на приоритетный доступ к рыбопромысловым участкам и охотничьим угодьям, к биологическим ресурсам в местах их традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности;
- необходимость участия представителей и объединений малочисленных народов Севера в принятии решений по вопросам, затрагивающим их права и интересы, при освоении природных ресурсов в местах традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности;
- необходимость оценки культурных, экологических и социальных последствий предлагаемых к реализации проектов и работ в местах

традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности малочисленных народов Севера;

- возмещение ущерба, нанесенного исконной среде обитания, традиционному образу жизни и здоровью малочисленных народов Севера;

- создание комфортных условий проживания в национальных поселках.

### Плотность населения по районам Камчатского края (человек на 1 квадратный километр)

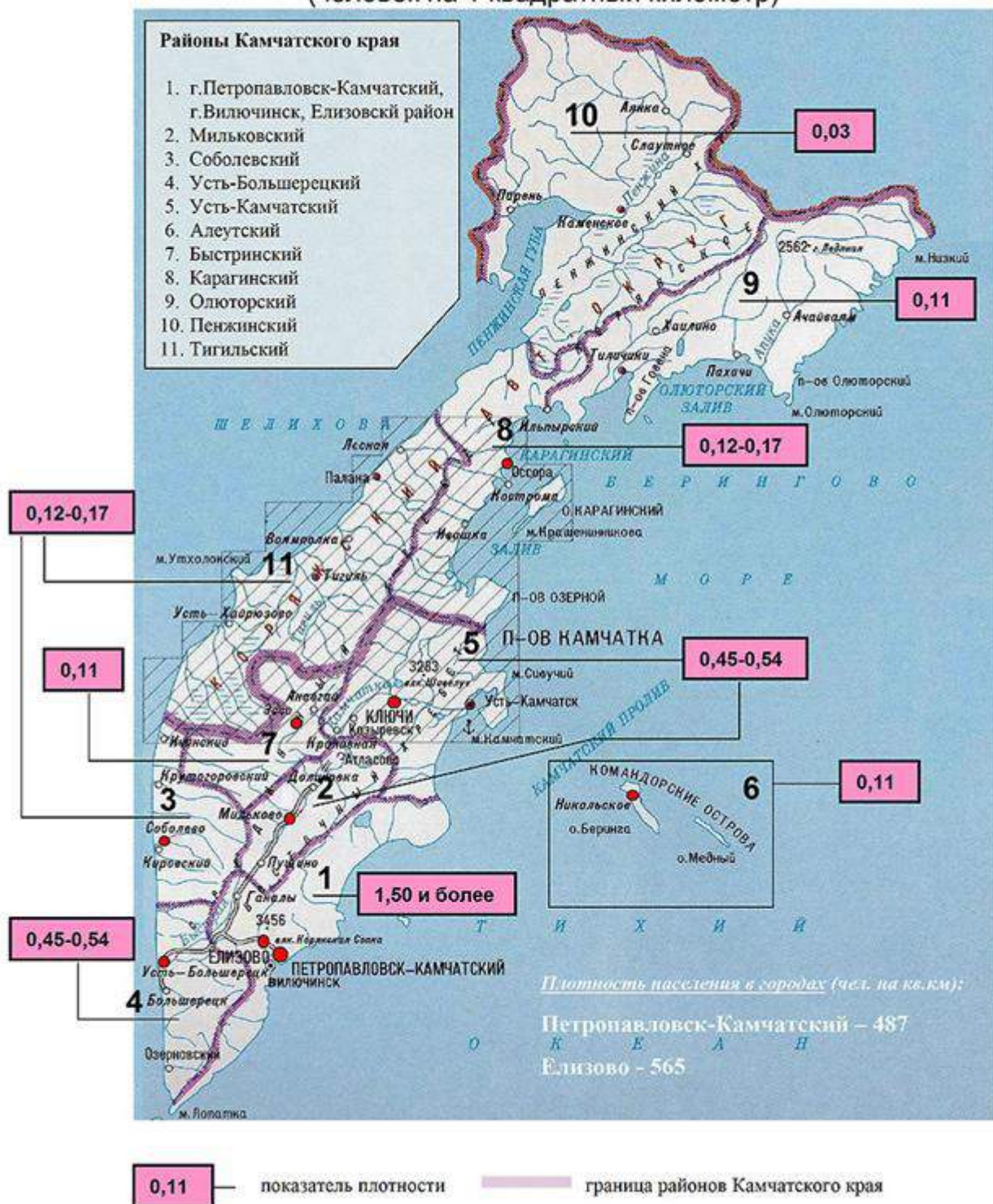


Рис. 39. Плотность населения по районам Камчатского края.

В соответствии с действующим законодательством Российской Федерации все муниципальные районы (городские округа) Камчатского края отнесены к местам традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Российской Федерации, перечень которых утвержден Распоряжением Правительства РФ от 8 мая 2009 г. № 631-р.

Население районов компактного проживания коренных и малочисленных народов Севера составляет 7,5% всего населения края и насчитывает 11 национальностей, отнесенных к малочисленным народностям Севера. Наиболее многочисленная народность, коряки, проживает в районах Корякского округа (97%); более половины эвенов (53%) – в Быстринском районе; практически все чукчи (99%) – в Олюторском районе; 90% ительменов – в Тигильском районе; 95% алеутов – в Алеутском районе.

По данным Всероссийской переписи 2002 года в Камчатском крае зарегистрировано 7328 коряков (2% населения края), 2296 ительменов, 1881 камчадалов, 1779 эвенов, 1487 чукчей, 446 алеутов. Численность других национальностей, включенных в Единый перечень коренных малочисленных народов РФ, утвержденных постановлением Правительства РФ от 24 марта 2000 г. № 255, составляла менее 100 человек.

Площадь Алеутского, Быстринского районов и Корякского округа составляет 317,5 тыс. кв. км (68,4% территории Камчатского края). Плотность населения – 0,075 человека на 1 кв. км.

Географически места традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Севера расположены на всей территории полуострова Камчатка, включая Командорские и Карагинский острова.

Обеспечение занятости малочисленных народов Севера является фактором социально и экономически устойчивого развития их жизнедеятельности, хозяйствования и духовного возрождения в современных условиях путем целенаправленного, системного, согласованного и эффективного применения различных экономических рычагов и механизмов, учитывающих специфику бытия малочисленных народов Севера<sup>27</sup>.

В частности, в соответствии со ст. 15 Федерального конституционного закона от 2 июля 2006 года № 2-ФКЗ «Об образовании в составе Российской Федерации субъекта Российской Федерации в результате объединения Камчатского края и Корякского автономного округа» в целях обеспечения прав и законных интересов коренных малочисленных народов на территории Камчатского края органы государственной власти Российской Федерации, органы государственной власти Камчатского края и органы местного самоуправления муниципальных образований оказывают им помощь в сохранении национальной самобытности, развитии их национальных языков и национальных культур, в том числе путем наделения федеральными законами и

---

<sup>27</sup> Наиболее полно проблема занятости коренных народов Камчатского края и перспективные пути решения рассмотрены в документе Камчатского края «Стратегия обеспечения устойчивого развития традиционных форм хозяйствования и промыслов коренных малочисленных народов Севера Камчатского края в местах их компактного проживания до 2025 года».

законами Камчатского края органов местного самоуправления муниципальных образований государственными полномочиями в области защиты исконной среды обитания и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов, проживающих на территориях данных муниципальных образований.

Особенность регулирования экономики коренного населения состоит также в том, что экономику этих народов целесообразно рассматривать, как совершенно уникальную социально-экономическую категорию, имеющую специфические особенности определяющего характера, проявление которых заключается в значительном снижении эффективности использования традиционных способов регулирования занятости населения и снижении их приоритетности. В первую очередь это связано со спецификой традиционного хозяйства коренного населения, которая заключается в том, что на протяжении всей истории, например, корякского народа, традиционное хозяйство с технологической точки зрения изменилось очень мало. Традиционные виды деятельности характеризуются одними и теми же переходящими от поколения к поколению приемами и способами труда, которые практически в неизменном виде передаются в процессе социального наследования. Поэтому внедрение новых, совершенно не связанных с традиционным хозяйством коренных народов видов хозяйственной деятельности не будет столь эффективно, как это обычно ожидается при традиционном подходе к регулированию занятости населения. Разрабатываемые мероприятия по регулированию занятости коренного населения должны быть привязаны либо к традиционному виду деятельности, либо к традиционному для коренного населения способу хозяйствования. Социальная значимость предоставления коренному населению возможностей трудовой деятельности в привычной хозяйственной сфере делает желательным поиск условий для ее расширения. Некоторые возможности открываются здесь на пути усиления комплексности развития отраслей в направлении углубления внутривидовой переработки продукции, т.е. доведения процесса производства до выпуска готового продукта или полуфабриката.

Таким образом, специфическая особенность регулирования занятости коренного населения состоит в необходимости параллельного решения двух проблем:

- стабилизации развития существующих форм занятости коренных малочисленных народов Севера;
- создания производств с нетрадиционными формами хозяйствования на базе традиционных способов занятости.

В качестве одного из примеров решения данного вопроса Камчатским краем можно рассматривать проект по комплексному обустройству этнических территорий проживания и хозяйственной деятельности.

Психофизиологические особенности развития коренных народов, давно признанные мировым научным сообществом, диктуют необходимость формирования специфических форм и средств обучения, программ профессиональной подготовки, учитывающих эти особенности и соответствующих

действительным нуждам различных групп коренного населения. Поскольку применяемые в районах проживания малочисленных народов Севера программы и методики обучения до последнего времени мало отличались от принятых в других территориях страны, они не отвечали задачам развития аборигенного населения. Необходимо кардинально изменить подход к системе воспитания и образования детей коренного населения в детских дошкольных учреждениях и школах. Необходимо разрабатывать для всех видов учебных заведений, включая дошкольные, сохраняющие здоровье, поддерживающие и развивающие природные дарования обучающихся, программы и методики воспитания и обучения, адаптированные к особенностям восприятия малочисленных северных народов. Образование и специальное обучение должны быть сориентированы на особые потребности этнонациональных групп, включая их историю, систему жизненных, трудовых и культурных ценностей.

Указанные специфические особенности жизни коренных народов не отменяют традиционных подходов к регулированию занятости и не означают, что каждый представитель коренных народов должен быть непременно рыбаком или оленеводом. Лица из числа коренных народов Севера, изъявившие желание продолжить свое образование, или пройти курсы повышения квалификации и т.д., должны получить такую возможность на общих основаниях.

Сложные природно-климатические условия, уязвимость традиционного образа жизни и малочисленность каждого из народов Севера обусловили необходимость формирования не только особой государственной политики в отношении их устойчивого развития, но и создание собственных региональных подходов, предусматривающих системные меры по сохранению самобытной культуры, традиционного образа жизни и исконной среды обитания этих народов.

Учитывая специфические особенности Камчатского края<sup>28</sup>, вопрос становления хозяйственной системы региона будет решаться неоднозначно. Хотя в основе своей он неизбежно един в методологии – первичная организация опорных баз и коммуникаций с последующим наращиванием экономического потенциала на северных и южных территориях.

Под опорными базами подразумевается естественное укрупнение населенных пунктов северных территорий края за счет обеспечения их инфраструктурой, обуславливающей комфортные условия для проживания: социальной, транспортной, энергетической, телекоммуникационной, ЖКХ. В отличие от южных территорий, северная инфраструктура должна характеризоваться мобильностью, локальностью и компактностью. В частности, предполагается развитие локальных высокотехнологичных энергосистем с использованием собственной топливной ресурсной базы<sup>29</sup>. Создание работоспособного северного транспортного каркаса возможно за счет новых транспортных подсистем с использованием амфибийных транспортных

---

<sup>28</sup> Незначительная плотность расселения очагового характера с сильнейшей диспропорцией по вектору Север–Юг, а также транспортная неосвоенность территории: отсутствие автомобильного сообщения между краевым центром и р. п. Озерновский и с Запорожье, с. Никольское, с. Соболево, населенными пунктами Соболевского района и Корякского округа.

<sup>29</sup> Ветроэнергетические установки.



средств. Такие подсистемы полностью интегрируются в основную транспортную систему края. Внедрение эффективных моделей ЖКХ, отвечающих особенностям общинных поселений коренных народов.

Формирование современной социальной среды вокруг человека, работающей на улучшение его здоровья, образования, условий труда, повышение конкурентоспособности и доходов, целесообразно в условиях северных территорий края реализовывать по принципу социально-сервисных центров. Центры, направленные на социально-сервисное обслуживание населения, являют собой новый градостроительный элемент в облике современного здания, оснащенного доступом к информационно-телекоммуникационным сетям, объединяющего в себе функции образовательные (школа и детский сад, дополнительное образование для взрослых с элементами дистанционного образования), культурные (библиотека с доступом в Интернет, клуб, кинозал, художественная мастерская и т.п.), оздоровительные (обязательная медицинская помощь на уровне общетерапевтической практики с использованием элементов телемедицины), бизнес-центров и т.п. Деятельность такого унифицированного социального центра отличается тем, что также рассчитана на работу его служащих с единичными представителями коренных народов, носит индивидуальный подход, имеет комплексное методологическое и методическое решение по взаимодополняемости всех заявленных социально-сервисным центром функций, что является отличительной особенностью проживания в малочисленных поселениях коренных народов Севера.

Здесь необходимо заметить, что популярные декларации о необходимости снижения дифференциации социально-экономического развития территорий вызывают серьезные сомнения с точки зрения эффективности и, в конечном счете, возможности их осуществления. Есть основания сомневаться, что данный подход может быть реализован на практике в нашей огромной стране вообще и в Камчатском крае в частности.

Показателен опыт Канады, близкой нам по основным геоэкономическим характеристикам территории, отказавшейся от идеи снижения дифференциации социально-экономического развития различных территорий посредством реализации соответствующих стратегических программ. Такие программы в Канаде решили заменить на внедрение механизмов, обеспечивающих безусловные гарантии государства конституционных прав граждан. Следствием такого изменения политики стало, например, уменьшение количества населенных пунктов в малопригодных для постоянного проживания территориях (суровый климат, неразвитость инфраструктуры) и увеличение объемов работ в северных территориях выполняемых вахтовым методом. Последнее подразумевает совершенно иное отношение к обеспечению безопасности жизнедеятельности, созданию социальной инфраструктуры и т.д. и, соответственно, иной уровень и направления расходования бюджетных средств. Изменение подхода на практике подразумевает существенно разные стратегические решения. Не решение вопроса территориального дисбаланса, а снижение дисбалансов в качестве жизни населения. Например, отказ от «территориального» принципа будет подразумевать не строительство относительно дорогой школы и медицинского пункта в

труднодоступной и мало заселенной «глубинке», а создание элементов транспортной инфраструктуры и закупку достаточного количества транспортных средств, например, вертолетов или амфибий, позволяющих в короткие сроки и, безусловно, обеспечить жителям отдаленных территорий исполнение их конституционных прав на образование, здравоохранение и свободу перемещения. Конечно, может применяться и комбинация подходов в зависимости от конкретных условий.

Категория «качество жизни» является интегральной характеристикой жизни людей, раскрывающей не только жизнедеятельность, жизнеобеспечение, но и жизнеспособность населения/народа как целостного социального организма. Качество жизни населения можно рассматривать, в том числе, как интегральный критерий оценки эффективности деятельности Правительства края.

«Качество жизни» пока не имеет однозначного определения. Согласно программе развития ООН, основными показателями, характеризующими качество жизни, являются ожидаемая продолжительность жизни, образование и уровень ВВП на душу населения. Одновременно, качество жизни рассматривают как сложную синтетическую категорию, аккумулирующую все существенные для личности условия существования, уровень развития и степень удовлетворения всего комплекса потребностей и интересов людей. К компонентам этой категории отнесены товары и услуги, доходы, сбережения, духовные потребности, личная безопасность и другие атрибуты социальной комфортности, а также состояние среды обитания. И хотя концепция качества жизни гораздо глубже и богаче того, что может отразить любой из интегральных показателей, для мониторинга показателей прогресса в области развития человека нужен максимально простой инструмент.

На наш взгляд, в качестве такого показателя целесообразно рассматривать индекс развития человеческого потенциала (ИРЧП), предложенный группой специалистов Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН). ИРЧП является составным индексом, включающим основные показатели, характеризующие удовлетворение основных видов потребностей населения и отражающих наиболее важные аспекты качества жизни.

ИРЧП определяется как средняя арифметическая из индексов трех показателей: ожидаемой продолжительности жизни при рождении; достигнутым уровнем образования; реальным объемом ВВП в расчете на душу населения (в долларах на основе паритета покупательной способности (ППС)). Индекс каждого показателя рассчитывается по формуле:

$$I_i = \frac{x_i - x_{i\min}}{x_{i\max} - x_{i\min}},$$

где  $x_i$  – фактическое значение  $i$ -го показателя;  $x_{i\min}$  и  $x_{i\max}$  – соответственно минимальное и максимальное значение  $i$ -го показателя.

Поскольку качество жизни – многофакторное понятие, для его оценки важно учесть все составляющие. Для оценки качества жизни какого-либо социального слоя населения или региона могут быть проведены дополнительные расчеты. Так уровень удовлетворения финансовыми доходами может быть определен по формуле:

$$\Phi_{\text{ср}} = \frac{З_{\text{ср}}N_{\text{р}} + П_{\text{ср}}N_{\text{п}}}{2C_{\text{п.м.}}N},$$

где  $Z_{\text{ср}}$  – среднемесячная заработная плата работающих, руб.;  $N_{\text{р}}$  – численность работников, занятых в экономике, тыс. человек;  $P_{\text{ср}}$  – средний размер начисленных пенсий, руб.;  $N_{\text{п}}$  – численность пенсионеров, тыс. человек;  $C_{\text{п.м.}}$  – средний прожиточный минимум за месяц, руб.;  $N$  – численность постоянного населения.

Наряду с основными доходами при расчете показателя уровня удовлетворения финансовыми доходами могут учитываться и дополнительные показатели, например, такие как: динамика измерения банковских сбережений населения – рост суммы сбережений могут говорить о росте благосостояния, а ее уменьшение – об ухудшении; доходы населения из дополнительных источников, которые для некоторых категорий населения могут быть значительными. Сюда можно отнести, кроме основного заработка, доходы от работы без официального оформления, от вложений финансовых средств, от сдачи недвижимости в аренду и т.п.

С учетом этих показателей уровень удовлетворения финансовыми доходами может быть рассчитан по формуле:

$$\Phi_{\text{ср}} = \frac{З_{\text{ср}}N_{\text{р}} + П_{\text{ср}}N_{\text{п}} - Б_{\text{с}} + Д_{\text{н}}}{2C_{\text{п.м.}}N},$$

где  $C_{\text{п.м.}}$  – прожиточный минимум в среднем за месяц руб.;  $B_{\text{с}}$  – общая сумма вкладов населения в сберегательных банках, тыс. руб.;  $D_{\text{н}}$  – общая сумма дополнительных доходов населения, тыс. руб.

Расчет показателей качества жизни – не конечная цель проводимых исследований. Главной задачей является использование показателей качества жизни как инструмента управления экономическим развитием страны, региона. При этом работа должна проводиться в следующей последовательности:

- сбор статистических данных;
- расчет показателей качества жизни;
- анализ ситуации и определение факторов, влияющих на искомый результат;
- разработка математических моделей взаимосвязи качества жизни и факторов, ее определяющих;
- оценка эффективности инвестиций в формирование качества жизни, качества человеческого потенциала;
- разработка программы повышения качества жизни населения.

Главным направлением развития качества управления регионом является разработка и реализация концепции управления качеством жизни. По результатам оценки его состояния должны приниматься научно обоснованные

управленческие действия (вырабатываться управляющими органами соответствующая региональная экономическая политика), нацеленные на ликвидацию наиболее острых региональных диспропорций и постепенное снижение дифференциации территорий края по качеству жизни населения.

## **Часть 2. Морехозяйственный кластер Камчатского края – стратегическая основа конкурентоспособного развития региона**

### **2.1. Общие положения**

Полуостровное географическое положение Камчатского края, окаймленного Охотским и Беринговым морями, с прямым выходом к Тихому – и через Берингов пролив – к Северному Ледовитому океанам, в совокупности с отсутствием континентальных транспортных коридоров, связывающих регион с промышленно развитыми центрами России, предопределяет ориентированную на море модель его социально-экономического развития. В региональной экономике, по сути, определяя ее моноструктурный облик, лидирующие позиции занимает рыбохозяйственный комплекс, составляя чуть менее одной пятой ВРП (19,8% в 2005 г.; 19,6% в 2006 г. и т.д.). Именно рыбная промышленность выступает сейчас самой значимой, градо- и поселкообразующей и бюджетоформирующей отраслью специализации края. Этот исторически доминирующий вид экономической деятельности, заметно опережающий прочие по производству ВДС, обуславливает моноспециализацию региона в системе глобального и субрегионального разделения труда. Практически весь экспорт обеспечивает морской сектор экономики, причем основным экспортным товаром остается рыбопродукция, удельный вес которой в общем объеме превалирует (93,6% в 2007 г.). Мало того, рыбопромышленные предприятия обеспечивают порядка четверти (23,3% в 2007 г.) всех поступлений Камчатского края в бюджетную систему Российской Федерации.

Даже, несмотря на то, что уже в среднесрочной перспективе прогнозируется неуклонное снижение доли рыбохозяйственного комплекса как в ВРП, так и в экспорте (например, согласно экспертным оценкам, при сохранении лидирующих позиций удельный вес организаций рыболовства и рыбоводства в структуре ВДС будет последовательно падать и в 2010 г. не превысит 13,9%) ее объемные показатели обнаружат тенденцию к устойчивому росту. Иными словами, на фоне возрастания абсолютных показателей произойдет существенное падение относительных. Подобный феномен находит свое объяснение в первую очередь в дальнейшем укреплении общего удельного веса морехозяйственного комплекса за счет интенсивного опережающего развития других видов морской деятельности: морского туристско-рекреационного бизнеса, судоходства, элементов сервисной экономики морепользования, в том числе направленной на обслуживание СМП при позиционировании Петропавловска-Камчатского в качестве конечной точки трассы, освоения минеральных и энергетических ресурсов континентального шельфа, вовлечения в оборот альтернативных, возобновляемых источников энергии морского происхождения и т.д.

**Системообразующий характер морской деятельности** необходимо учитывать при стратегическом прогнозировании и долгосрочном планировании

социально-экономического развития региона. Именно *этот постулат первым положен в основу настоящей Стратегии социально-экономического развития Камчатского края до 2025 года* (далее – Стратегия). В морехозяйственном блоке Стратегии морепользование рассматривается органичным, неотъемлемым и первостепенным направлением *устойчивого долгосрочного социально-экономического роста региона* на основе предосторожного подхода, учитывающего хрупкость морских и океанических экосистем, и включает в себя как общесистемную проблематику, так и отраслевую (по основным сферам, направлениям и видам морской деятельности). При этом наибольших эффектов и результатов можно добиться за счет *комплексного развития морской деятельности*. Такой подход предполагает *объявление единой, целостной, скоординированной и последовательной региональной морехозяйственной политики, нацеленной на повышение результативности всех видов океанопользования, их сбалансированное пространственное развитие на территории Камчатского края, комплексное совершенствование и управление ими в целом*. Кроме того, она должна содействовать *переходу самого морепользования на траекторию устойчивого роста в интересах не только нынешнего, но и будущих поколений*, что предусматривает *обеспечение конкурентоспособности региона, его морехозяйственного комплекса, товаров и услуг морского происхождения и назначения с опорой на инновационное развитие морской деятельности*.

**Вторым базовым постулатом**, положенным в основу морехозяйственного блока Стратегии, выступает **обеспечение социальной ориентированности морепользования и признание общественной значимости** принимаемых стратегических решений как следствие инновационной модели развития региональной экономики в целом. Такой подход в первую очередь предусматривает *раскрепощение человеческого капитала* – основополагающего ресурса устойчивого социально-экономического роста – и *улучшение стандартов качества жизни* (не только не ниже среднероссийских показателей, но сопоставимого с уровнем развитых морских держав, в т.ч. внерегиональных).

**Третий основополагающий постулат** связан с миссией и нацеленностью морехозяйственного блока Стратегии на **возрастание роли и эффективности регионального морехозяйственного комплекса в укреплении основ российской государственности**. Морская деятельность Камчатского края в соответствии с Конституцией Российской Федерации должна содействовать территориальной целостности, незыблемости конституционного строя, внутривнутриполитической стабильности и согласию в социуме, проведению независимой политики, самостоятельности, удовлетворению других конституционных прав, свобод и обязанностей личности, общества и государства, повышению авторитета России в международных делах, а также *реализации суверенитета, суверенных прав и национальных интересов в Мировом океане* согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и другим международным соглашениям, ратифицированным нашей страной. При этом обязаны учитываться и

*экономические интересы региона*, в том числе в прилегающих акваториях, а также во внутренних водах, территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе и в открытом море.

В рамках реализации такого подхода морехозяйственный блок Стратегии должен быть встроен в единую общегосударственную систему стратегического прогнозирования и планирования, увязан с основными положениями федеральных, региональных, отраслевых и корпоративных документов, включая нормативно-правовые и организационно-плановые. Он обязан соответствовать характеру международных обязательств Российской Федерации в области морской деятельности, зафиксированных в международных актах (конвенциях, соглашениях, договорах), а также решениям международных организаций с участием России. Вклад регионального морепользования в реализацию приоритетных направлений государственной политики нашей страны целесообразно учитывать при разработке морехозяйственного блока Стратегии, индцировать – при мониторинге прогресса ее реализации, отслеживать и прогнозировать – в более отдаленной перспективе, за пределами намеченного срока ее действия (2025 г.).

Морехозяйственный блок Стратегии разработан в соответствии с Конституцией Российской Федерации, федеральными и региональными законами, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и Камчатского края, общепризнанными принципами и нормами международного (в т.ч. морского) права, Стратегией национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года, Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Морской доктриной Российской Федерации на период до 2020 года, Стратегией социально-экономического развития Дальнего Востока, Республики Бурятия, Иркутской и Читинской областей на период до 2025 года, основных положений ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» и с учетом иных релевантных для Стратегии регулятивов.

Кроме того, морехозяйственный блок Стратегии увязан с основными параметрами корпоративных концепций, стратегий, долгосрочных и среднесрочных программ и планов, включая государственные институты развития (Государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)», Инвестиционный фонд Российской Федерации, Венчурный фонд Российской Федерации (ОАО «Российская венчурная компания»), ОАО «Российский инвестиционный фонд информационно-коммуникационных технологий» и т.д.). При его разработке принимался во внимание опыт создания и имплементации аналогичных стратегических решений в других субъектах Российской Федерации, а также зарубежных моделей социально-экономического развития приморских территорий.

Реализация морехозяйственного блока Стратегии предполагает консолидацию ресурсов всех заинтересованных субъектов региональной морехозяйственной политики, а также сосредоточение усилий

(организационных, интеллектуальных и т.д.) и средств федеральных органов государственной власти, органов государственной власти Камчатского края, органов местного самоуправления, научного сообщества, деловых кругов, институтов гражданского общества, предприятий и учреждений региона на разрешении ключевых, в максимальной степени агрегированных проблем развития регионального морепользования. Их поэтапное решение ведет к возрастанию уровня конкурентоспособности региона, а также производимых региональным морехозяйственным комплексом товаров и услуг морского происхождения и назначения на общероссийском, субрегиональном и глобальном рынках, повышению качества жизни и благосостояния населения, существенным позитивным социально-экономическим изменениям и выходу региона на траекторию устойчивого роста, оптимальному позиционированию края в макрорегиональной системе разделения труда и, как следствие, поддержанию внутривластной стабильности и укреплению международного авторитета Российской Федерации в целом.

По результатам анализа текущей ситуации в области морской деятельности края, а также вероятных трендов в долгосрочной динамике внутренних и внешних факторов (фондов) с учетом мировых тенденций выявлены ключевые проблемы, препятствующие ее устойчивому росту. Исходя из них, намечены стратегические приоритеты по временным горизонтам, сформулирована миссия, уточнена стратегическая цель и определены актуальные комплексные задачи, проведено их эшелонирование и предложены способы решения, в соответствии с предлагаемыми сценариями приведены ожидаемые результаты на базе интегральных целевых показателей и количественных индикаторов, характеризующие прогресс в их достижении. Намеченный процесс реализации морехозяйственного блока Стратегии разделен на этапы (пятилетние циклы). Формирование качественных характеристик и количественных показателей проводилось по двум сценариям: в рамках инерционной динамики, отражающей возможную стагнацию морской деятельности края, а также активного (целевого) варианта развития, направленного на достижение качественно нового уровня регионального морепользования. В некоторых случаях отдельно прорабатывался промежуточный энерго-сырьевой сценарий.

## 2.2. Миссия

**Миссия морехозяйственного блока Стратегии заключается в конструировании на основе интенсификации морской деятельности благоприятных внутренних и внешних условий для полноценного раскрытия и развития человеческого капитала в интересах укрепления основ российской государственности и превращения Камчатского края в полюс инвестиционного, технологического, социокультурного, а значит – и миграционного притяжения для прилегающих и отдаленных территорий, а также дальнего зарубежья, что в итоге сформирует новый социально-ориентированный и привлекательный образ региона.**



### 2.3. Стратегическая цель

**Целью** морехозяйственной политики Камчатского края, реализуемой через Стратегию, **становится улучшение стандартов качества жизни посредством стратегического проектирования развития морехозяйственного комплекса и создания благоприятных условий для самореализации проживающего и приезжающего из стран ближнего и дальнего зарубежья населения, перехода к инновационной траектории устойчивого саморазвития Камчатского края, интенсификации международного сотрудничества, повышения конкурентоспособности региона и его интеграции в российское и глобальное социальное и экономическое пространства.**

### 2.4. Приоритеты и этапы

**Стратегические приоритеты** развития морской деятельности диктуют необходимость проведения региональной морехозяйственной политики Камчатского края в три этапа (см. Рисунок 40). На первом (до 2015 г.) наивысший приоритет отдается наращиванию и качественному совершенствованию морского потенциала в интересах обеспечения базовых потребностей региона, а также диверсификации морской деятельности и приданию ей инновационных импульсов. На втором (до 2020 г.) – переходу на инновационную траекторию устойчивого развития регионального морехозяйственного комплекса и превращению морепользования в основной фактор социально-экономического роста Камчатского края. На третьем (до 2025 г.) – активизации субрегионального и международного сотрудничества в области морской деятельности с целью формирования общего социального и экономического пространства с прилежащими регионами и гармоничного и диверсифицированного вхождения в общероссийскую и глобальную систему разделения труда. Согласно выделенным приоритетам, устанавливается иерархия среди актуальных комплексных задач, ранжируются способы их решения по временным горизонтам в условиях ограниченности ресурсов и принципиальной невозможности одновременно направить их на преодоление всех ключевых проблем.

Достижение цели морехозяйственного блока Стратегии намечается осуществлять поэтапно путем *непрерывного и комплексного повышения функциональной эффективности, поддержания внутрорегионального баланса и обеспечения глобальной конкурентоспособности* морской деятельности. Вплоть до отдаленной перспективы перманентно и последовательно должно происходить:

(а) совершенствование эффективности и качества регулирования морской деятельности Камчатского края;

(б) повышение инвестиционной привлекательности и совершенствование инновационных механизмов организации морепользования, включая внедрение и диффузию технологических, организационных и институциональных нововведений, укрепление армирующих морехозяйственный блок Стратегии

межрегиональных и международных связей, диверсификацию источников финансирования системообразующих комплексных инвестиционных морехозяйственных проектов и т.д.;

(в) повышение социальной мотивации к развитию морской деятельности и участию в морепользовании, с перспективой гармонизации к 2025 году отношений субъектов региональной морехозяйственной политики: власти, общества, науки и бизнеса.

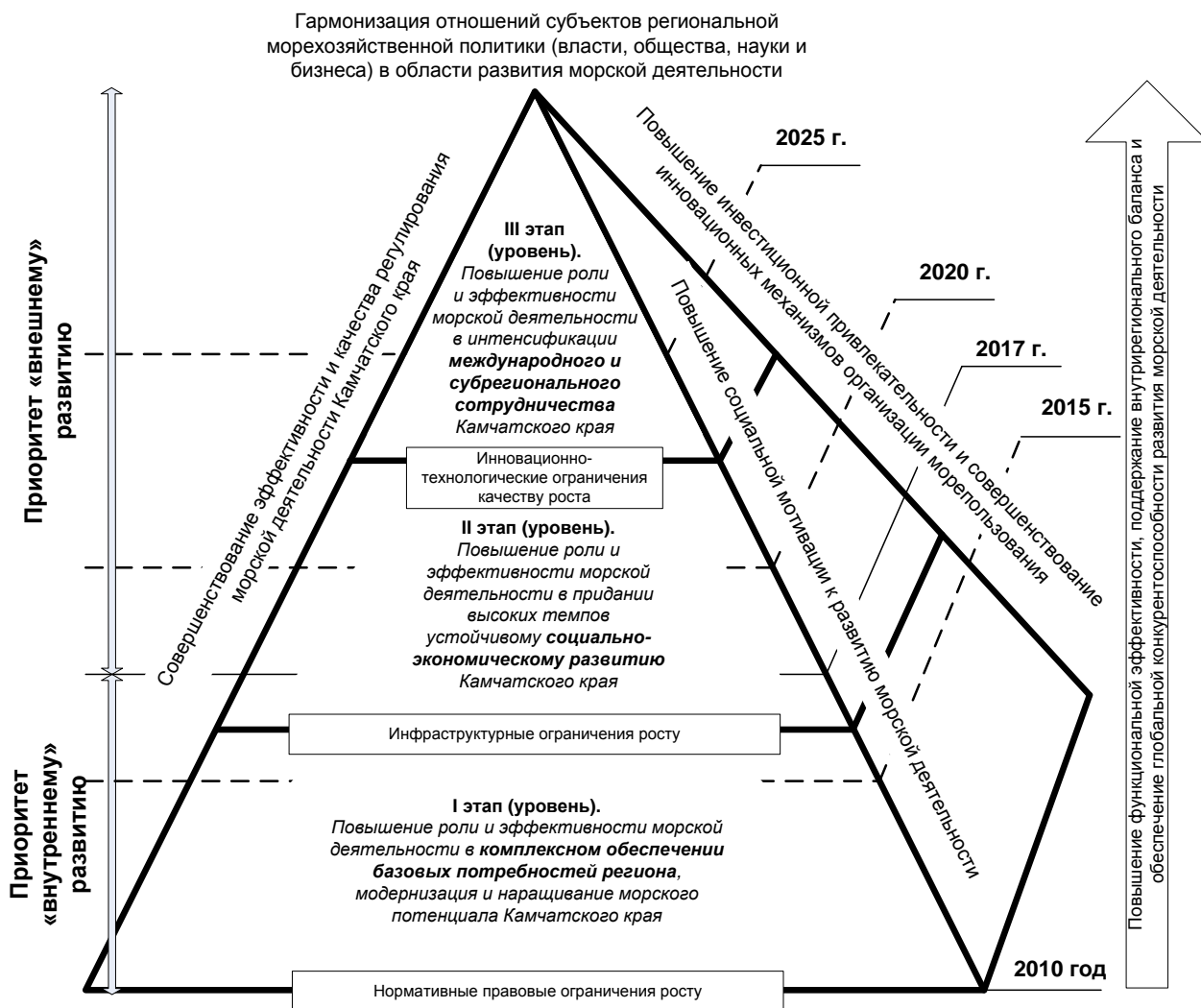


Рис. 40. Принципиальная модель определения стратегических приоритетов в развитии морской деятельности Камчатского края и регионального морехозяйственного комплекса.

Соответственно, задачи, выделяемые во внутривластной сфере государственного управления, а также сферах социальной психологии и экономики, имеют для морской деятельности Камчатского края системообразующий характер, формируя межуровневые взаимодействия. Они в обязательном порядке должны решаться на всех этапах.

Базовая целевая установка, которой отдается наивысший приоритет, особенно на первом этапе реализации морехозяйственного блока Стратегии, – **повышение роли и эффективности морской деятельности в комплексном обеспечении базовых потребностей региона, модернизация и наращивание**

**морского потенциала Камчатского края.** При ее достижении поддерживается безопасность во всех сферах жизнедеятельности, а также в стратегических секторах и инфраструктурах (транспортная, продовольственная, энергетическая, экологическая и т.д.) регионального морехозяйственного комплекса. Они определяются (а в последующем – уточняются и дополняются) с учетом специфики экономики края и перспективных направлений ее развития в тесной увязке с Конституцией Российской Федерации, *Стратегией национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года*, региональными стратегическими и концептуальными документами. Особое внимание уделяется тем из инфраструктур и секторов, которые находятся в кризисном состоянии. Одновременно решаются первоочередные текущие (тактические) задачи социально-экономического развития Камчатского края с опорой на морскую деятельность, снятия нормативных и правовых, а также инфраструктурных ограничений росту, интенсификации международного сотрудничества.

При соответствии реальных параметров, характеризующих состояние и развитие региональной морской деятельности, минимальным пороговым значениям выбранного в морехозяйственном блоке Стратегии диапазона индикаторов начинается смещение центра тяжести организационных усилий в направлении второго этапа – **повышение роли и эффективности морской деятельности в придании высоких темпов устойчивому социально-экономическому развитию Камчатского края** в тесной увязке с целевыми установками *Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года*, Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока, Республики Бурятия, Иркутской и Читинской областей на период до 2025 года, ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» и другими решениями социально-экономического характера федерального и регионального уровней.

При достижении приемлемых темпов этого показателя становится возможным перейти к третьему этапу – **повышению роли и эффективности морской деятельности в интенсификации международного и субрегионального сотрудничества Камчатского края** с учетом основных положений *Концепции внешней политики Российской Федерации*, Концепции регулирования миграционных процессов в Российской Федерации, Концепции участия Российской Федерации в содействии международному развитию. Таким образом, морехозяйственный блок Стратегии органично вписывается в систему общероссийских и региональных стратегических (доктринальных, концептуальных и программных) решений прогностического характера.

Поскольку в современных условиях социально-экономическая динамика определяется в большей степени характером участия региона в меж- и субрегиональных, а также глобальных экономических процессах, чем мобилизацией собственного (эндогенного) потенциала, то ориентировочно в середине второго этапа происходит смещение от преимущественного

использования внутренних ресурсов морехозяйственного комплекса Камчатского края к ориентации на внешние факторы, способствующие его саморазвитию. В среднесрочной перспективе именно на внешних условиях (а также на адекватности им внутренних реалий) сосредотачивается основное внимание. Именно поэтому до середины второго этапа реализация морехозяйственного блока Стратегии предполагает политику импортозамещения, разумный протекционизм в мягкой форме для конкурентоспособных видов морской деятельности, стимулирование внутреннего спроса на товары и услуги регионального морехозяйственного комплекса (в том числе и в интересах преодоления негативных последствий глобального финансового и экономического кризиса), что будет способствовать наращиванию внутреннего потенциала ради ускоренного развития регионального морехозяйственного комплекса. А после – проведение его реальной структурной модернизации, взаимное (и взаимовыгодное) с другими субрегиональными морскими державами и прибрежными государствами открытие внутренних рынков для услуг и продукции (особенно перерабатывающих, высокотехнологических морепромышленных производств), поощрение внешней конкуренции и экспансионистский внешнеэкономический курс в русле общегосударственной политики. Предпосылки подобной трансформации закладываются на первых этапах реализации морехозяйственного блока Стратегии, а непосредственное осуществление – на последующих. На протяжении всего периода необходимо осуществить три плавных перехода между этапами, связанных с устранением нормативно-правовых и инфраструктурных ограничений роста (для первого и второго межуровневых переходов), а также инновационно-технологических – его качеству (для третьего).

## 2.5. Принципы

Достижение поставленной стратегической цели предполагает объявление региональной морехозяйственной политики Камчатского края, в основу которой положены следующие **принципы**:

- системообразующей роли морской деятельности в социально-экономическом развитии Камчатского края;
- социальной ориентированности, нацеленности на достижение общественно-значимых результатов;
- целостного, интегрального подхода, стратегического прогнозирования и планирования, программно-целевого метода, включая комплексность решения ключевых проблем – мероприятия в области развития морской деятельности должны охватывать все направления, сферы и виды региональной морехозяйственной политики в их взаимосвязи;
- необходимости преодоления агрессивной внешней среды, жесткого сопротивления со стороны действий конкурентов, чем обусловлены выбор временных горизонтов, эшелонирование, последовательность, этапность, стадийность стратегических решений;

- потребности адекватной оценки открывающихся возможностей и сопутствующих рисков в условиях неопределенности;
- концентрации на приоритетах – выбор и обоснование наиболее эффективных и результативных способов решения комплексных актуальных задач, которые сменяются по временным горизонтам (этапам реализации Стратегии);
- опоры на собственные ресурсы – стратегия использования эндогенного потенциала;
- устойчивого роста на основе предосторожного подхода, учитывающего хрупкость морских и океанических экосистем;
- увязки приоритетных направлений региональной морехозяйственной политики и перспективных комплексных морехозяйственных проектов с общегосударственной системой стратегического прогнозирования и долгосрочного планирования, а также с основными параметрами федеральных, отраслевых, региональных и корпоративных концепций, стратегий, средне- и долгосрочных программ и планов;
- повышения эффективности, результативности и качества принимаемых управленческих решений с использованием информационно-телекоммуникационных технологий и мониторинговой информации;
- совершенствования системы управления региональными морехозяйственными процессами на основе стратегического менеджмента, информационной открытости (транспарентности), коммуникации, кооперации, широкого общественного участия (партиципативности), согласования конфликтующих интересов с помощью института модераторов;
- перехода на принципы бюджетирования, ориентированного на результат, при реализации морехозяйственной политики;
- меж - и надведомственной координации и согласования «по вертикали» и «по горизонтали» действий всех заинтересованных субъектов морехозяйственной политики в интересах устойчивого социально-экономического роста, повышения уровня жизни населения и сглаживания конфликтующих ведомственных интересов;
- учета пространственной неоднородности развития морской деятельности Камчатского края, дифференцированного подхода к реализации морехозяйственного блока Стратегии в разрезе муниципальных образований;
- оперативности, своевременности и гибкости реагирования на возникающие риски, вызовы и неблагоприятные тенденции;
- использования сценарного подхода с разработкой системы компенсаторов и альтернативных путей достижения стратегических целей;
- партнерства государства, бизнеса, науки и институтов гражданского общества в интересах устойчивого развития морехозяйственного комплекса Камчатского края;
- согласования интересов всех субъектов региональной морехозяйственной политики и участников морской деятельности, распределения и разделения

рисков (и управления ими), обязательств и компетенций между всеми заинтересованными сторонами;

- кластеризации морехозяйственного пространства Камчатского края;
- использования преимуществ географического положения региона, обуславливающих интенсификацию межрегионального и международного (дву- и многостороннего) сотрудничества в области морской деятельности;
- учета особенностей государственной и региональной статистики, что чрезвычайно актуально для организации последующего мониторинга реализации морехозяйственного блока Стратегии;
- форсайта<sup>30</sup>, включая: (а) упреждающее прогнозирование долгосрочного развития; (б) интерактивные и открытые для участия методы дискуссий и анализа; (в) формирование новых сетевых взаимосвязей в системе координации регионального морепользования и вовлечение на этой основе всех заинтересованных субъектов морской политики – государство, общество, науку и бизнес – в процесс принятия решений; (г) выработку стратегического видения, основанного на разделяемых участвующими сторонами представлениях, идеологических ценностях, стратегических целеустановках; (д) причастность к решениям и действиям сегодняшнего дня, определяющим эффективность процессов изучения, освоения и использования пространств и ресурсов Мирового океана; (е) широкое использование информационно-коммуникационных технологий.

## **2.6. Результаты анализа морской деятельности Камчатского края, выявление проблем и обоснование приоритетов развития видов морепользования, оценка внешних и внутренних факторов**

Сегодняшнее состояние морехозяйственного комплекса Камчатского края характеризуется как негативными, так и позитивными тенденциями (среди которых преобладают первые) а также общесистемными особенностями. При структурировании ключевой проблематики морехозяйственного блока Стратегии целесообразно воспользоваться сферами жизнедеятельности, выделенными в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года.

**Во внутриполитической сфере государственного управления развитием морской деятельности и отдельных ее видов** отмечается:

**1. Падение его эффективности и качества**, как следствие общего кризиса управленческих систем государства и снижения корреляции между принятым политическим решением и его реализацией.

Относительно устойчивые и эффективные управленческие связи в масштабах морской деятельности России существуют главным образом между Президентом Российской Федерации, Правительством Российской Федерации, Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации и главами приморских субъектов Российской Федерации, в частности Камчатского края, слабо затрагивая более глубокие слои социума,

<sup>30</sup> Форсайт – новое самостоятельное направление прогнозирования, возникшее в середине 90-х годов прошлого века.

частный бизнес, науку и последующие звенья государственного аппарата. Местными властями распространяемые управленческие импульсы или реализуются не в полном объеме, или несвоевременно, или значительно искажаются, хотя на высшем государственном уровне **провозглашен внутривластный курс на повышение качества и результативности управления развитием морепользования**, на устранение инфраструктурных ограничений роста, повышение эффективности использования природных ресурсов, модернизацию и развитие высокотехнологичных промышленных производств с подчеркнутым стремлением к технологическому прорыву в видах морской деятельности и интенсификации социально-экономического развития приморских субъектов России.

**2. Возобладание и доминирование ведомственного подхода к развитию морепользования над комплексным** ведет к росту конфликтности и соперничества за пространства Мирового океана между видами морской деятельности, отсутствию слаженности и согласованности при реализации региональной морехозяйственной политики и прочим негативным последствиям.

**3. Возрастание степени криминализации морской деятельности (браконьерство криминальных групп, преступность в портах и т.д.) и коррумпированности сфер администрирования, организации, контроля и надзора в морепользовании.** Расползание влияния криминального сообщества создает угрозу частичного замещения им сфер ведения и деятельности региональных органов исполнительной власти, а также управления использованием ресурсов и пространств, в рамках которого осуществляются легальные формы изучения, освоения и эксплуатации Мирового океана. Например, браконьерский промысел лососевых, по экспертным оценкам, составляет на отдельных водоемах от 25 до 75% всего допустимого изъятия.

Настораживает также тот факт, что, несмотря на постоянный рост числа рыбохозяйственных предприятий, доля прибыльных не превышает 40% от общей их численности. В этой связи представляется, что проявлению такого негативного тренда во многом способствует **рентообусловленное поведение агентов регионального рыбохозяйственного рынка, их интенция к поиску ренты** (то есть применительно к рассматриваемому случаю – легкой, незаработанной прибыли<sup>31</sup>), что следует отнести к факторам, дестимулирующим инновации и оказывающим общее деструктивно-разрушающее воздействие на процессы социально-экономического развития. Его побудительной причиной выступает системное несоответствие между устаревшими административными подходами в управлении природными активами и современным рентоориентированным их использованием (подробнее см. приложение 4).

**4. Помимо инфраструктурных, инвестиционных, энергетических, кадровых факторов риска** не меньшее влияние – особенно на первом этапе реализации морехозяйственного блока Стратегии – будут оказывать **законодательные и другие нормативные правовые ограничения устойчивому росту**, как морской деятельности, так и региональной экономики и социальной сферы в целом. Они

<sup>31</sup> Поиск ренты означает предельно краткосрочное, спекулятивное экономическое поведение по неформальным нормам и правилам в совокупности с неспособностью к созидательной деятельности, стратегическому прогнозированию и долгосрочному планированию.

требуют принятия безотлагательных мер в области развития внутреннего законодательства, как на федеральном, так и на региональном уровне, а также совершенствования нормативной правовой базы, регулирующей морепользование за пределами юрисдикции Российской Федерации и вопросы международного сотрудничества. Некоторые из них нуждаются в принятии соответствующих решений на уровне высших органов исполнительной власти России – Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации. Так, например, требуют совершенствования **вопросы разделения между федеральным и региональным бюджетами сумм сбора платежей за пользование ВБР**, особенно ценными видами. Существующие в настоящее время пропорции между титульным собственником ресурсов – государства – и частичного собственника – территории – явно снижают мотивацию регионов в полном освоении ОДУ, равно как и эффективность лососевого промысла в целом. Кроме того, **отсутствие необходимого количества пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации** становится сдерживающим фактором как при оформлении рыбопромысловых судов, осуществляющих промысел ВБР в удаленных районах Охотского и Берингова морей, так и для развития круизного туризма. Соответственно, организация дополнительных пунктов требуется для обеспечения устойчивого роста и рыбохозяйственного комплекса, и для морского туристско-рекреационного бизнеса, причем в последнем случае необходима упрощенная система оформления круизных судов пограничными и таможенными службами. Необходимо также дальнейшее совершенствование законодательства (как федерального, так и регионального) в части, касающейся **стимулирования развития ГЧП, становления цивилизованных рентных отношений, внедрения кластерного подхода** в экономику и ее неотъемлемую часть – морехозяйственный комплекс, а также имплементации кластерной политики в целом.

**Когнитивно-психологическая сфера** (сфера социальной психологии) отличается:

1. **Снижением интереса к изучению, освоению и использованию пространств и ресурсов Мирового океана в обществе.**

2. **Ослаблением мотивации к участию в морской деятельности и к реализации комплексных морехозяйственных проектов среди различных слоев общества Камчатского края**, вследствие общей деградации систем стимулирования и информационно-психологической дезориентации социальных групп.

В то же самое время в Камчатском крае **сохранен высокий образовательный уровень населения**, а также его **уникальные качественные характеристики** (включая коллективистскую этику и способность к креативному творчеству), которые можно определить, условно говоря, как готовность к бескорыстному и полному раскрытию эндогенного потенциала региона и мобилизации «человеческого фактора». Одновременно в морской деятельности Российской Федерации в целом осуществляются постепенные изменения в психологической составляющей трудовых отношений, направленные на смену моделей поведения и деструктивных социокультурных установок, которые основаны на



повсеместно распространенном и культивирующемся отсутствии интереса и нежелании трудиться, на постоянную эффективную работу без лени, но и без авралов и сверхусилий. Как следствие, завершается переход от мобилизационного типа развития региональных морепромышленных комплексов, стремительно истощающего внутренние резервы и препятствующего нормализации социально-экономической обстановки в приморских субъектах России, к эволюционному поступательному пути.

**В экономической сфере** (включая промышленно-производственную) все отчетливее проявляется ряд системных особенностей, актуализирующихся на фоне разнонаправленных (негативных или позитивных) текущих тенденций, которые в свою очередь способны сложиться в длиннопериодные тренды, либо усугубляя сегодняшние проблемы, либо расширяя пространство открывающихся возможностей:

1. **Повсеместная деградация основных фондов, в особенности плавсредств, береговой и социальной инфраструктур, их продолжающийся масштабный и всеобъемлющий износ создают и усугубляют инфраструктурные ограничения развитию морской деятельности и экономическому росту.** Так, например, на начало 2006 года степень износа основных фондов крупных и средних предприятий и организаций рыболовства Камчатского края превысила средний показатель по региону (45%) и составила 55,7%. Среди ключевых проблем добывающего комплекса особо выделяется отсутствие энергетической и транспортной инфраструктуры (единой транспортной сети в совокупности с изолированностью от материковой части Российской Федерации и неразвитостью сети регулярных грузопассажирских каботажных перевозок) для освоения перспективных месторождений. Объекты транспортной инфраструктуры также имеют высокие показатели износа. Одновременно отмечается тот факт, что к настоящему времени **пройден вынужденный период искусственной деиндустриализации морепромышленного производства, наметился переход к фазе его реиндустриализации.** Начинает количественно и качественно развиваться современная береговая промышленно-производственная инфраструктура.

2. **Доминирование элементов экстенсивного развития регионального морехозяйственного комплекса, превышение потребления ресурсной базы морепользования над ее воспроизводством** (в частности истощительный характер природопользования). Эти процессы ведут к потере стратегической инициативы и глобального видения, переходу с рефлексивного стратегического уровня принятия решений к тактическому, к рефлекторному ответу на сугубо сиюминутные, тактические задачи. Так, например, вследствие многолетнего недофинансирования геологоразведки, значительная часть перспективных месторождений характеризуется слабой степенью изученности и не подготовлена к передаче в эксплуатацию недропользователям. Наряду с этими негативными факторами намечаются некоторые предпосылки **интенсификации разведки и разработки морских природных ресурсов, активизации механизмов воспроизводства ресурсной базы, внедрения новых ресурсосберегающих технологий.**

Внешнеэкономическая конъюнктура, даже, несмотря на негативные последствия глобального финансового и экономического кризиса, продолжает оставаться исключительно благоприятной для комплексного развития морской деятельности Камчатского края. Привлекательность региона с точки зрения вложения в него инвестиций в перспективе будет лишь усиливаться, особенно при улучшении инвестиционного климата. В результате может быть аккумулирован значительный объем финансовых ресурсов для инвестирования в морскую деятельность, осуществления структурных изменений, технологического обновления регионального морехозяйственного комплекса.

В то же время превалирование экстенсивного пути развития морской деятельности Камчатского края (количественное наращивание объемов истощительной, невосполняемой добычи и экспорта исчерпаемых сырьевых ресурсов с невысокой степенью переработки) над интенсивным (разработка, внедрение и экспорт новых наукоемких технологий, экспорт продукции глубокой переработки и услуг и т.д., ведущие к качественным изменениям в развитии морепользования, а также в структуре регионального экспорта) повышают вероятность закрепления регионального морехозяйственного комплекса исключительно в сырьевых сегментах глобальной и субрегиональной систем разделения труда. Такая траектория развития ведет к консервации экспортно-сырьевой модели с опорой на наращивание добычи и переработки ВБР, низким темпам модернизации инфраструктуры, снижению конкурентоспособности обрабатывающих производств, что в совокупности сформирует понижающий тренд темпа роста ВРП. Эта катастрофическая тенденция нерационального использования ресурсной базы усугубляется совместным действием как внутренних (структурные диспропорции в развитии морехозяйственного комплекса Камчатского края), так и внешних (в общем случае стремление политических элитарных групп некоторых ведущих морских держав и наднациональных институтов, в частности ТНК и ФПГ к искусственной маргинализации статуса России как морской державы в условиях обострения конкуренции за пространства и ресурсы Мирового океана) факторов. Снятие торговых барьеров на текущей стадии социально-экономического развития Камчатского края высветит глубину этой проблемы в еще большей степени и способно привести к самым драматичным последствиям.

3. Нарастание темпов деволуции обеспечивающих и обслуживающих видов морской деятельности Российской Федерации, шлейфовых и смежных производств, разобщенность систем контроля и обеспечения морепользования обуславливают **неразвитость соответствующих элементов сервисной экономики** и сферы услуг в целом. Одновременно продолжается **развитие информационного обеспечения** морской деятельности Камчатского края; разобщенные информационные ресурсы интегрируются в системы и сети, которые сопрягаются с зарубежными и глобальными.

К элементам сервисной экономики, например, в региональном рыбопромышленном комплексе можно отнести логистику и маркетинг, лизинг и научное сопровождение проектов, а также их экспертизу, аналитические работы по обследованию перспективных акваторий, определению научно обоснованных квот и ОДУ, создание кадастра рыбохозяйственных водоемов с применением ГИС, различные аутсорсинговые и субконтрактинговые услуги, в том числе по воспроизводству запасов (рыборазведение, аква- и марикультура), поставке посадочного материала и рыбных кормов. Не меньшую роль играют информационно-коммуникационные технологии, общий и специализированный консалтинг: инженерный, экологический (природоохранный), правовой, бизнес-консалтинг (разработка технико- и финансово-экономических обоснований перспективных инвестиционных предложений и проектов, бизнес-планирование и сопутствующие услуги), крьюинг, рекрутинг, подбор экипажа и найм персонала, содействие экспорту, подготовка аналитики по международной торговле и т.д. Именно такие направления имеют

непреходящее значение в современном постиндустриальном, информационно-насыщенном мире, основанном на знаниях, неосязаемых, нематериальных активах, сотрудничестве и партнерстве, раскрепощении человеческого потенциала, его творческой энергии и креативности.

**4. Моноспециализация на добыче ресурсов** Мирового океана (преобладание первичного сектора экономики), **наращивание энергоемкости, низкая производительность труда**, падение конкурентоспособности продукции и услуг регионального морехозяйственного комплекса, технологическое и инновационное отставание сфер их производства от стандартов развитых морских держав (большинство товаров обрабатывающей промышленности неконкурентоспособны на мировом рынке и значительно уступают в качестве зарубежным аналогам), наращивание сырьевого экспорта значительно **снижают качество роста морского сектора экономики** Камчатского края. Так, например, низкий уровень технологической обработки ВБР в первую очередь характерен для доминирующего в региональной экономике рыбопромышленного комплекса. Рыбное хозяйство многих районов (Усть-Большерецкий муниципальный район и т.д.) в значительной мере зависит от подхода лососевых, поскольку их экономика отличается крайней монокультурной специализацией и почти полностью построена на добыче и переработке ценных видов ВБР. Разрыв в объемах прибыли между рыбным и нерыбным годами может достигать семикратной величины. Кроме того, основными видами выпускаемой продукции остаются лососевая икра и мороженая рыба, то есть степень переработки сырья остается крайне низкой. В совокупности эти факторы свидетельствуют о высокой структурной неустойчивости экономики.

Перечисленные негативные особенности препятствуют развитию коммуникативных связей, армирующих морехозяйственный блок Стратегии, как по горизонтали<sup>32</sup>, так и по межуровневой вертикали (рис. 1), которые определяют возможность адаптации морехозяйственного комплекса Камчатского края к глобальной финансовой макродинамике. Именно неразвитостью таких связей объясняется неприспособленность морского сектора региональной экономики к непредсказуемым изменениям глобальной финансовой конъюнктуры.

Фоном негативного тренда, ведущего к снижению конкурентоспособности товаров и услуг регионального морехозяйственного комплекса, стало снижение уровня психологической восприимчивости руководителей морепромышленных предприятий к инновациям, их финансовая ограниченность в сочетании со слабой диверсификацией их деятельности. Положение усугубляется низким качеством культуры администрирования, стратегического менеджмента, маркетинговых экспансий и кампаний по продвижению своей продукции на мировых рынках, а также существенными пробелами во внутреннем законодательстве (как российском, так и региональном). Не меньшее отрицательное воздействие оказывает увеличивающаяся распыленность организационных усилий между

<sup>32</sup> Между сферами морской деятельности и приморскими территориями края, например, диффузия инноваций, межрегиональное и международное сотрудничество, диверсификация источников финансирования системообразующих морехозяйственных проектов, межрегиональный баланс и субрегиональные взаимоотношения по поводу морской деятельности и т.д.

большим количеством мелких собственников, общая недооценка политической и социально-экономической целесообразности при принятии решений. В довершение ко всему на это налагается отсутствие эффективной системы государственной поддержки морехозяйственного бизнеса. (подробнее см. приложение 4)

5. В то же время наметились предпосылки диверсификации морского потенциала и появления дополнительных отраслей специализации Камчатского края с целью формирования устойчивой структуры регионального морехозяйственного комплекса, менее подверженной конъюнктуре и разного рода рискам. **Предпринимаются попытки развития сферы услуг** (третичного сектора), **морского туристско-рекреационного бизнеса** с выходом на конкурентоспособный уровень.

Здесь возможны все виды туризма, в том числе и менее массовые, но наиболее доходные специализации, в первую очередь приключенческо-познавательные (морские круизы), экологические, научные, а также приключенческие (экстремальные), деловые, спортивные и общеоздоровительные направления туристического бизнеса, а также отдых выходного дня. Все перечисленные виды и подвиды (вплоть до экзотических) в целом соответствуют модели потребительского поведения формирующегося среднего класса России. Выбор этих сегментов рынка может быть обусловлен в первую очередь конкурентными преимуществами и платежеспособностью потребителей, делающих их чрезвычайно привлекательными для сравнительно узкой, но состоятельной прослойки потенциальных рекреантов. Вместе с тем, на пути становления новых, высокодоходных видов регионального туристско-рекреационного бизнеса существует ряд принципиальных проблем, требующих безотлагательного решения:

- 1) неразвитость инфраструктуры (в первую очередь транспортной) и системы коммуникаций;
- 2) нечеткость концепции долгосрочного социально-экономического развития Камчатского края, а также отсутствие соответствующей Стратегии ограничивают возможности принятия стратегических решений;
- 3) неопределенность экономических гарантий по банковским займам или крупным контрактам;
- 4) недостаточность государственных дотаций;
- 5) венчурность этих видов морской деятельности, не позволяющая осуществлять надежное планирование;
- 6) противоречивость производственного мышления, ориентированного в первую очередь на добычу высоколиквидных природных активов (в первую очередь ВБР), а уж затем – на морской туризм.

Кроме того, в перспективе при активном развитии морского туристско-рекреационного бизнеса может возникнуть проблема недостатка высококвалифицированных специалистов в области менеджмента и маркетинга.

**6. Рост диспропорций** в морехозяйственном секторе экономики Камчатского края. *Во-первых, увеличение пространственной асимметрии в развитии морской деятельности между отдельными приморскими территориями региона* – резкая и не уменьшающаяся поляризация лидирующих и депрессивных районов по уровню развития морепользования (что особенно контрастно проявляется в сравнении северных и южных территорий). *Во-вторых, усугубляющийся структурный дисбаланс по степени и приоритетам развития между видами морепользования* («сырьевые», добывающие, с одной стороны, перерабатывающие, с другой, обеспечивающие и обслуживающие, с третьей) на фоне стагнации сферы услуг

в морской деятельности Камчатского края. Прямым следствием этой тенденции становится **социальное расслоение занятых в различных отраслях регионального морехозяйственного комплекса по уровню доходов. В-третьих, сегментная несбалансированность участия в региональном морехозяйственном комплексе крупного бизнеса, с одной стороны, среднего и малого – с другой.** В непроизводственной сфере (в частности, в сфере услуг), наиболее привлекательной для малого и среднего бизнеса, доминируют крупные компании, а в производственной, морепромышленной, особенно там, где требуется высокая капитализация (например, промышленное рыболовство), наоборот, происходит распыление потенциала, ресурсов, флота между огромным числом частных собственников: малых и средних предприятий.

Несмотря на кризисную ситуацию в рыбной отрасли уже на протяжении нескольких лет, доля рыбопромышленных предприятий в общем числе рыночных субъектов Камчатского края растет: создаются новые компании, увеличивается численность работающих, усиливается внутриотраслевая конкуренция, но при этом снижаются показатели экономической эффективности и инвестиционной привлекательности этого вида морепользования. Чуть менее 80% судовладельцев имеют в своем распоряжении не более трех судов, из них половина – по одному плавсредству. Для эффективного функционирования рыбохозяйственного комплекса необходимо связать в единую производственную цепочку, как минимум, три разных вида деятельности: производство (добычу), переработку и продажу (не считая обеспечивающие и обслуживающие функции: обновление флота, промразведку, подготовку квалифицированных кадров и т.д.), каждый из которых требует своих компетенций и технологий. Естественно, малому и среднему бизнесу, даже специализирующемуся на прибрежном, а не океаническом лове, такие задачи не под силу. И неудивительно, что компаний, совмещающих все три бизнеса и увязывая их воедино, почти нет, в лучшем случае они объединены в пары «добыча – переработка» с продажей монопродукта или «переработка – продажа».

Аналогичная картина наблюдается и в морском туристско-рекреационном бизнесе, предопределяя<sup>33</sup> неспособность малых региональных компаний на равных конкурировать с крупными, зачастую вертикально-интегрированными зарубежными туроператорами, предлагающими альтернативные маршруты при сходном наборе туруслуг.

В смежных с морской деятельностью производствах, наоборот, наблюдается значительное и не всегда оправданное преобладание доли малоэффективного (иногда – недееспособного) крупного (в некоторых видах обеспечивающей деятельности – монополистского) бизнеса по сравнению с малым и средним. Особенно настораживает факт отсутствия очевидных и реальных предпосылок для корректировки этих диспропорций в краткосрочной перспективе, что в конечном итоге приводит к снижению уровня конкурентоспособности товаров морского происхождения и назначения, произведенных в Камчатском крае. Развитие в последнее время некоторых форм морехозяйственной и обслуживающей инфраструктуры в пределах авачинской агломерации – слабая и неадекватная компенсация

<sup>33</sup> В совокупности с общей неразвитостью обслуживающей инфраструктуры, малоизвестностью Камчатского края на международном туристском рынке и ярко выраженной сезонностью туристических предложений.

усугубляющимся структурным перекосам и аритмии в развитии всего регионального морехозяйственного комплекса. В целом в обслуживающих морской сектор региональной экономике производствах малый и средний бизнес, обеспечивающий рабочими местами около трети экономически активного населения Камчатского края, свой потенциал роста далеко не исчерпал.

7. При этом в Камчатском крае интенсифицируется процесс **формирования понятных, прозрачных основ и конкретных механизмов региональной инвестиционной** (в общем случае – экономической) **политики**, что способствует привлечению частного капитала к реализации масштабных инфраструктурных проектов в морской деятельности региона, а также диверсификации источников их финансирования. Вследствие этого повышается рациональность расходования средств регионального бюджета, увеличивается доля иницирующего финансирования крупных инвестиционных морехозяйственных проектов с участием частного капитала. Совершенствуется программно-целевой подход при планировании и исполнении регионального бюджета по статьям расходов, целевой характер финансирования проектов за счет расширения различных форм ГЧП.

Аналогичная ситуация наблюдается и в отраслевом срезе регионального морехозяйственного комплекса, в частности в доминирующей в нем рыбной промышленности. Вместе с тем, к негативным факторам системообразующей отрасли региона – рыбохозяйственного комплекса – относится наличие административных барьеров и неэффективная таможенно-тарифная политика при обслуживании промысловых судов в российских портах. Себестоимость внутрикраевых перевозок превышает критический уровень. Аналогичная ситуация и в других видах морской деятельности Камчатского края.

Для полноценного раскрытия накопленного инвестиционного потенциала и скорейшего устранения негативных последствий глобального финансово-экономического кризиса на региональном уровне необходимо незамедлительно приступить к совершенствованию нормативной правовой базы с целью устранения законодательных барьеров устойчивому росту регионального морехозяйственного комплекса и создания системы региональных институтов развития. В интересах становления последней в первую очередь представляется целесообразным учредить региональный Центр ГЧП Государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)», тесно взаимодействующий и координирующий свои действия с Советом по морской деятельности (СМД) при Губернаторе Камчатского края, созданном в январе 2005 г., а также с СМД при Полномочном представителе Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе, созданном в марте 2005 г.

**В энергетической сфере** отмечается:

1. Отсутствие единой энергетической системы, **нерациональная структура генерирующих мощностей**, основанная на использовании завозного мазута и дизельного топлива, высокая себестоимость производства генерации и транспортировки электроэнергии, что обуславливает гипертрофированные

тарифы и тормозит развитие береговой переработки водных биоресурсов и других специализаций регионального морехозяйственного комплекса.

2. Вместе с тем, с постепенным переводом энергосистемы Камчатского края на альтернативные, возобновляемые источники энергии, в т.ч. морского происхождения, а также местные виды топлива с оптимизацией структуры ее генерации открывается возможность **позиционирования электроэнергетики как отрасли, способной обеспечить развитие ведущих отраслей региональной экономики.**

**Обеспечение стабильного снабжения Камчатского края электроэнергией (в том числе морского происхождения) по доступным ценам** жизненно необходимо изолированной энергосистеме полуострова. Оптимизация структуры регионального топливно-энергетического комплекса может обеспечиваться реализацией проектов перевода электроэнергетики на местные энергоресурсы, среди которых ключевую роль играет стратегически важный магистральный газопровод из Соболевского района до Петропавловска, что позволит перевести камчатские ТЭЦ с мазута на газ и обеспечить частичную газификацию полуострова.

**В социальной сфере** превалирует:

1. Разрастание и **усугубление отрицательных демографических процессов**, в т.ч. прогрессирующая депопуляция, старение населения, низкая рождаемость и прогрессирующее увеличение смертности, снижение числа лиц трудоспособного возраста в условиях невысокой производительности труда, недонаселенности обширных пространств, низкой эффективности управления и контроля их развития. Эти процессы определенно обернутся негативными последствиями в региональном морехозяйственном комплексе, в первую очередь в вопросах формирования трудовых ресурсов, способных воспроизводить и развивать материальный и интеллектуальный потенциал.

2. Рост масштабов бедности, деградация сферы социального обеспечения и социальных инфраструктур приводят к **низкому уровню благосостояния населения и снижению качества жизни**, что препятствует развитию человеческого капитала регионального морехозяйственного комплекса.

Среди причин такой ситуации особо выделяются: **(1)** экстенсивное развитие региональной экономики, ее деиндустриализация, потеря инициативы в стратегических и инновационных видах, снижение рациональности использования ресурсной базы, приводящее к стагнации промышленности и снижению уровня безопасности (включая транспортную, продовольственную, энергетическую, экологическую, интеллектуальную, экономическую и другие виды безопасности), структурный дисбаланс и пространственная асимметрия в региональном социально-экономическом развитии; **(2)** прогрессирующее технологическое отставание, низкая конкурентоспособность товаров и услуг морского происхождения и назначения, ресурсодобывающая специализация региональной экономики, слабое развитие научно-технического и производственного сотрудничества с зарубежными странами, снижающее приток капитала и, как следствие, отчисления в фонды заработной платы, а также потребления и накопления; **(3)** недостаточный уровень развития банковского и страхового секторов, фондового рынка, потребительского сектора региональной экономики; **(4)** высокая стоимость потребительской корзины, наличие жилищных проблем и низкий уровень благоустройства, недостаточная развитость социальной инфраструктуры; **(5)** повышенные расходы на жизнеобеспечение, выраженные ускоренным ростом тарифов на электроэнергию, жилищно-коммунальные и транспортные услуги, а также высокими ценами

на товары первой необходимости; **(б)** повышение уровня техногенной и антропогенной нагрузки на чувствительную природную среду со стороны отдельных видов промышленного производства, несогласованность действий, направленных на улучшение экологической обстановки. Как следствие, **усугубляется имущественное расслоение общества, продолжается дифференциация доходов населения**, в том числе среднемесячной заработной платы, **в территориальном разрезе и по видам морской деятельности, а также в сравнении с другими регионами страны и зарубежья**, которая отражается в перманентном росте коэффициента фондов или децильного коэффициента.

При этом решение этой проблемы, равно как и его направления и способы, лежит во многом вне сферы морской деятельности, но выход имеют именно в ней, что требует учета в морехозяйственном блоке Стратегии.

3. Усиление миграционных процессов в Камчатском крае, характеризующихся **оттоком трудовых ресурсов** (особенно высококвалифицированных) во внутриконтинентальные районы страны и за границу. Усиление **нерегулируемой миграции** (включая трудовую, транзитную миграцию и нелегальные перемещения) из зарубежья малоквалифицированной рабочей силы, меняющей внутреннюю этническую и религиозно-цивилизационную структуру на региональном уровне, **размывающей социокультурную идентичность населения**, в т.ч. самобытность КМНС. При сохранении современных тенденций миграции населения будет происходить замещение иммигрантами уезжающих постоянных жителей ряда приморских северных территорий, что препятствует обеспечению национальной безопасности и комплексному развитию регионального морехозяйственного комплекса. К тому же **значительная межрегиональная скорость движения населения** (как правило, адаптированного к проживанию и работе в экстремальных природно-климатических условиях Крайнего Севера) **снижает устойчивость поселенческого ядра региона**, препятствует развитию социокультурной идентичности, местного самосознания и патриотизма (иными словами, проявляется «синдром временщиков»), разрушает **исторически обусловленные формы хозяйствования КМНС**. Отмечается также **недоиспользование мер стимуляции притока квалифицированных кадров, а также кадров рабочих и инженерных профессий в региональную экономику**. Усугубляется **моноспециализация и асимметрия социокультурного развития**, происходит усиление **дифференциации социальных групп по степени их участия в культурной жизни и приобщенности к культурным благам в зависимости от уровня доходов и места проживания**. Наблюдается резкая и не уменьшающаяся поляризация лидирующих (урбанизированных) и депрессивных (сельских) районов по уровню развития культуры.

Наблюдается также произвольная и хаотичная адаптация расселения к новым экономическим условиям (рыночной среде), выражающаяся, в частности, в обезлюдивании приарктических приморских территорий, опустении малых населенных пунктов, отдаленных от районных и местных центров, эрозии социальных и инженерных инфраструктур.

Кроме того, отмечается слабая развитость институциональных механизмов и способов соучастия молодежи в формировании как региональной морехозяйственной политики, так и ее социокультурного среза, включая молодежную политику, а также в



государственном управлении, социальном менеджменте, межрегиональном и международном сотрудничестве Камчатского края. Перечисленными факторами объясняется политическая (иногда и социальная) пассивность и инертность молодежи, ее самоустранение от политического процесса и концентрация исключительно на создании материальной основы своего существования. Названные причины влекут за собой переформатирование молодежной культуры, ведущее к доминированию субкультурных или контркультурных течений и организационных формирований, в том числе на принципах их противопоставления общегосударственной и региональной социокультурной политике. К тому же в регионе отмечаются недостаточная развитость малого и среднего бизнеса, как механизма становления каркаса институциональной сети молодежных морских организаций, а также культивирования амбициозных профессионально-должностных и потребительских притязаний и стратегий успеха. Как следствие, фиксируется прогрессирующее социальное расслоение среди молодежи, сужающее пространство возможностей самореализации.

4. На фоне сохранения в Камчатском крае высокого образовательного уровня населения, его уникальных качественных характеристик происходит **усугубление кризиса системы подготовки кадров для морской деятельности** (особенно рабочих и инженерных профессий). Дефицит кадров среднего звена характерен для регионального туристско-рекреационного бизнеса и смежных видов деятельности. Освоению углеводородов Западно-Камчатского шельфа Охотского моря также в основном препятствует отсутствие квалифицированных кадров. В производственном звене невысокая заработная плата, отсутствие стабильных условий труда и необоснованно низкий уровень страхования деятельности и пенсионного обеспечения морских профессий (преимущественно связанных с большим риском для жизни и здоровья) способствуют оттоку кадров в другие отрасли хозяйства, регионы или за рубеж. Это приводит к распылению и без того небольших государственных средств, выделяемых на подготовку специалистов, а также к несоответствию структуры подготовки кадров потребностям регионального рынка труда. Усугубление дисбаланса между спросом и предложением рабочей силы происходит и в территориальном, и в профессиональном разрезе (дефицит рабочих и инженерных специальностей и переизбыток невостребованных специалистов в банковском секторе, операциях с недвижимым имуществом, торговле и сфере услуг, а также людей, не имеющих профессионального образования, то есть понижение образовательного уровня занятых). Также отмечается несовершенство структуры занятости по полу, возрасту, квалификации и сферам приложения труда, свидетельствующее о неэффективном использовании человеческого капитала. Значительных величин достигает уровень скрытой (латентной) безработицы с одновременным расширением открытых ее форм, вследствие частичного высвобождения работников и свертывания найма новых. Увеличивается доля лиц, подверженных депривации<sup>34</sup>, потерявших желание работать или отчаявшихся найти работу, что обостряет криминогенную обстановку и ведет к распространению аморального образа жизни, фрустрированности<sup>35</sup> населения,

<sup>34</sup> Депривация (лат. *deprivatio* – потеря, лишение) – психическое состояние, при котором люди испытывают недостаточное удовлетворение своих потребностей.

<sup>35</sup> Социальная фрустрированность – вид (форма) психического напряжения, обусловленного неудовлетворенностью достижениями и положением личности в социально заданных иерархиях.

социальной отчужденности, девиантным<sup>36</sup> моделям социального поведения, развитию склонности к суициду. В качестве основных причин такого положения вещей может рассматриваться моноспециализация региональной экономики, узость локальных рынков труда, низкая мобильность рабочей силы, неразвитость малого и среднего бизнеса, а также сферы услуг, включая туристско-рекреационный бизнес, и элементов сервисной экономики (логистика, гидрометеорология, информационное обеспечение и т.д.).

В этой связи необходимо отметить неполное соответствие содержания образования и технологии обучения общественным запросам, требованиям работодателей и потребностям устойчивого социально-экономического развития региона. Недостаточен и уровень диверсификации образовательных услуг, оказываемых населению, а также расширения компетентностей. В системе профессионального образования особенно ярко наблюдается общее снижение престижа рабочих и инженерных профессий, дисбаланс в подготовке специалистов, переизбыток выпускников высших учебных заведений, имеющих невостребованные направления подготовки.

**В международной сфере** наблюдается:

1. На уровне Российской Федерации – **снижение эффективности усилий внешнеполитических, дипломатических и внешнеэкономических служб страны по реализации суверенитета, суверенных прав Российской Федерации в Мировом океане** и формированию международных условий в открытом море. Оно отражается в усложнении процесса отстаивания и продвижения экономических интересов государства и российского морского делового сообщества, включая региональное, на мировых рынках. При этом основным фоном наблюдаемых тенденций становится глобальное нарастание дестабилизации (и даже хаоса) в международных отношениях, институциональный кризис сложившейся мировой системы принятия решений, а также падение уровня управляемости межстрановыми и надгосударственными тенденциями. **Пассивное участие России в деятельности международных морских организаций, а также в регулировании глобальных процессов океанопользования**, определяемое сиюминутными выгодами, которые могут принести ее контрагентам краткосрочное сотрудничество, характеризует имидж Российской Федерации даже для потенциальных союзников как страны незаинтересованной в развитии морской деятельности. Это все в совокупности мало способствует влиянию нашей страны на формирование благоприятных международных условий для развития отечественной морской деятельности, равно как и регионального морехозяйственного комплекса Камчатского края.

2. Вместе с тем, **начинает углубляться межрегиональное и международное** (включая субрегиональное и приграничное) сотрудничество или партнерство в морской деятельности с участием Камчатского края. Оно может быть направлено на передачу технологий, в том числе с зарубежными партнерами, стимулирование интеграции материально-технических,

---

<sup>36</sup> Девиантное поведение – совершение поступков, которые противоречат нормам социального поведения в том или ином сообществе.

интеллектуальных и финансовых возможностей. При этом его основными целями могут стать формирование трансграничных логистических коридоров (таких, например, как ТКМ) и содействие устойчивому развитию, создание благоприятного инновационного и инвестиционного климата для рациональной локализации морского потенциала на базе комплексного, всеобъемлющего использования ресурсов субрегиона: транспортных, энергетических и минеральных, трудовых и т.д. Все это открывает перспективу привлечения к реализации перспективных комплексных проектов и мегапроектов Камчатского края необходимых финансовых, технологических и миграционных потоков. А со временем – превращение регионального морехозяйственного комплекса в полюс инвестиционного, технологического, социокультурного притяжения для прилежащих и отдаленных территорий, а также дальнего зарубежья, что в итоге сформирует новый социально-ориентированный и привлекательный образ региона. К сожалению, **недостаточное участие регионального научного сообщества и деловых кругов в международных мероприятиях** (конференциях, выставках и т.д.) препятствует интенсификации эффективного и многостороннего сотрудничества Камчатского края с зарубежными странами.

Среди особенностей **научной сферы** выделяются:

1. В региональном научно-инновационном комплексе, как правило, **приоритет отдается прикладным НИОКР зачастую в ущерб развитию фундаментальной науки. Слабо внедрены в управленческую практику методы форсайт-прогнозирования** перспектив и последствий социально-экономических и технологических процессов в Камчатском крае, **отсутствует региональная сеть форсайт-исследований и проектов**, в том числе в области морской деятельности. В целом наблюдается неразвитость адекватной системы научно-прогностического обеспечения комплексного морепользования, а также системы «генерации знаний и технологий». На этапе становления находится общерегиональная инновационная инфраструктура, практически отсутствует поддержка спроса на инновационную продукцию (равно как и практика ее продвижения на региональных и международных рынках, венчурного инвестирования и финансирования «стартапов») как со стороны государства, так и корпоративного сектора. Кроме того, **не в полной мере используются резервы международного сотрудничества в сфере науки и инноваций**, а также открывающиеся возможности его диверсификации. Сложившуюся ситуацию можно охарактеризовать как **кризис фундаментальной и отраслевой науки, их выключенность из механизма развития морской деятельности Камчатского края**, оторванность от процесса поиска решений насущных проблем морепользования.

2. В то же время с утверждением Указа Президента Российской Федерации «О федеральных университетах» от 7 мая 2008 года № 716 представляется целесообразным **создать на базе Камчатского государственного технического университета Камчатский федеральный университет**. При этом **развернуть на его базе региональную систему форсайт-прогнозирования** с привлечением потенциала Камчатского научного центра Дальневосточного отделения РАН и Тихоокеанского института географии

РАН. Одной из ее первоочередных задач может стать **обеспечение сейсмобезопасности жизнедеятельности.**

**В экологической сфере** выделяются две взаимоувязанные тенденции:

1. С одной стороны, **возрастание техногенной и антропогенной нагрузки на морскую среду** с увеличением вероятности достижения ее запоровых значений в некоторых прилегающих к Камчатскому краю акваториях Мирового океана.

2. С другой – **разработка** отечественной наукой, включая научные и образовательные учреждения Камчатского края, **уникальных ресурсосберегающих технологий, экологически совместимых с морской средой.**

**В сфере предотвращения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и их последствий в Мировом океане** имеются следующие тенденции:

1. **Повышение требований к обеспечению безопасности морской деятельности.**

2. Концентрация усилий и средств органов исполнительной власти всех уровней на решении ключевых проблем **повышения сейсмоустойчивости, степени защищенности критически важных объектов, эффективности поисково-спасательной деятельности, ядерной и радиационной безопасности.**

По результатам анализа представляется возможным выявить, обобщить, агрегировать, конкретизировать и систематизировать **главные, ключевые проблемы**, подлежащие разрешению. Они обусловлены, соответственно, негативными или позитивными тенденциями и общесистемными особенностями, при этом носят системный характер и становятся основанием для назначения стратегических целей и выбора соответствующих целевых показателей морехозяйственного блока Стратегии. Таким образом, сводный перечень ключевых, агрегированных проблем будет иметь следующий вид.

**Во внутривнутриполитической сфере:**

- низкая эффективность и невысокое качество государственного управления развитием морской деятельности Камчатского края;

- преобладание ведомственного подхода к развитию морской деятельности Камчатского края над комплексным;

- высокая степень криминализации морской деятельности и коррумпированности сфер администрирования, организации, контроля и надзора в морепользовании, угроза частичного замещения влиянием криминального сообщества сфер ведения и деятельности региональных органов исполнительной власти, а также пространства, в рамках которого функционируют и взаимодействуют между собой государство, гражданское общество и бизнес, рентообусловленное поведение агентов регионального рыбохозяйственного рынка;

- усугубляющиеся законодательные и другие нормативные правовые ограничения устойчивому росту регионального морехозяйственного комплекса, экономики и социальной сферы Камчатского края в целом.

### ***В информационно-психологической сфере:***

- недопустимо низкий уровень заинтересованности общества в развитии регионального морепользования;
- слабая психологическая мотивация к участию в морской деятельности различных слоев общества.

### ***В экономической сфере:***

- общие инфраструктурные ограничения развитию морской деятельности и социально-экономическому росту Камчатского края;
- экстенсивное развитие морской деятельности, потеря инициативы в ее стратегических видах, снижение рациональности использования пространств и ресурсов Мирового океана, приводящее к стагнации регионального морехозяйственного комплекса и снижению уровня национальной безопасности страны в целом;
- разобщенность систем контроля и обеспечения регионального морепользования, неразвитость соответствующих элементов сервисной экономики и сферы услуг в целом;
- прогрессирующее технологическое отставание морепромышленного производства Камчатского края, высокая энергоемкость, низкая производительность труда, ресурсодобывающая моноспециализация морехозяйственного комплекса, слабое развитие научно-технического и производственного сотрудничества с зарубежными странами, подрывающие конкурентоспособность товаров и услуг морского происхождения на мировых рынках и снижающие качество роста морского сектора экономики;
- структурный дисбаланс и пространственная асимметрия в развитии инфраструктуры морской деятельности на побережье Камчатского края.

### ***В энергетической сфере:***

- высокая себестоимость производства генерации и транспортировки электроэнергии.

### ***В социальной сфере:***

- усугубление отрицательных демографических процессов в Камчатском крае, способных существенно снизить темпы развития регионального морехозяйственного комплекса;
- низкий уровень благосостояния населения и снижение качества жизни в береговых поселениях на территории Камчатского края, ведущие к стагнации морской деятельности;
- нерегулируемая миграция, способствующая появлению неблагоприятных предпосылок развитию регионального морехозяйственного комплекса, недоиспользование мер стимуляции притока в него квалифицированных кадров;
- кризис системы подготовки и сохранения кадров для морской деятельности Российской Федерации, особенно в высшем руководящем звене государственного управления.

### ***В международной сфере:***

- снижение эффективности усилий внешнеполитических и дипломатических служб Российской Федерации по отстаиванию экономических интересов Камчатского края и регионального бизнес-сообщества на мировых и региональных рынках продукции и услуг морского происхождения и назначения;
- падение уровня многостороннего (в том числе приграничного) сотрудничества, включая научно-техническое, и двусторонних отношений с интенсивно развивающимися прибрежными государствами;
- недостаточное участие регионального научного сообщества и деловых кругов в международных мероприятиях (конференциях, выставках и т.д.).

### ***В научной сфере:***

- общесистемный кризис фундаментальной и отраслевой науки, относительная исключенность ее из механизма развития морской деятельности Камчатского края, оторванность от процесса поиска решений насущных проблем морепользования;
- ослабление степени участия региональных научно-исследовательских учреждений в подготовке научных кадров высшей квалификации;
- отсутствие адекватной системы научно-прогностического обеспечения морской деятельности Камчатского края, а также системы генерации знаний и распространения технологий ввиду несбалансированности региональной инновационной системы.

### ***В экологической сфере:***

- общесистемное снижение экологической безопасности в прилегающих к Камчатскому краю акваториях Мирового океана;
- повышение уровня техногенной и антропогенной нагрузки на морскую среду со стороны отдельных видов морепользования;
- несогласованность действий, направленных на улучшение экологической обстановки в прилегающих к Камчатскому краю акваториях Мирового океана.

### ***В сфере предотвращения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и их последствий в Мировом океане:***

- низкий уровень готовности региональных органов государственной власти к предотвращению чрезвычайных ситуаций, в том числе неудовлетворительная степень защищенности критически важных объектов, невысокая эффективность поисково-спасательной деятельности, ядерной и радиационной безопасности.

В рамках функциональных (отраслевых) направлений региональной морехозяйственной политики к главным агрегированным проблемам, которые проецируются на территориальный уровень, в настоящем морехозяйственном блоке Стратегии отнесены нижеследующие:

- недостаточное участие морских судов, зарегистрированных под Государственным флагом Российской Федерации и приписанных к портам Камчатского края, в обслуживании отечественной грузовой базы, а также в

глобальных международных перевозках (между портами иностранных государств), что существенно снижает эффективность транспортной системы страны в целом и ставит Российскую Федерацию в неприемлемую зависимость от иностранных государств, обладающих конкурентоспособными морскими флотами и портовой инфраструктурой;

- отставание от принятых норм уровня удовлетворения физиологических потребностей жителя Камчатского края в протеине морского происхождения, отрицательно влияющее на качество и продолжительность жизни населения;

- низкая для российских недропользователей инвестиционная привлекательность проектов изучения минеральных и энергетических ресурсов континентального шельфа, прилегающего к Камчатскому краю, а также неподготовленность отечественной промышленности к производству современных технических средств и оборудования для разработки морских месторождений, влекущая за собой чрезмерное увеличение доли прибыли иностранных компаний от их разработки;

- несбалансированное пространственное размещение энерго мощностей в Камчатском крае, сдерживающее освоение месторождений полезных ископаемых и развитие береговой инфраструктуры, включая морские и речные порты;

- свертывание комплексных экспедиционных научных исследований в ключевых районах Мирового океана, необходимых для воспроизводства ресурсной базы, обеспечения безопасности мореплавания, предупреждения и уменьшения опасных последствий стихийных бедствий, а также постоянного мониторинга природных, антропогенных и техногенных явлений глобального и регионального масштаба;

- недостаточный уровень защищенности национальных интересов, связанных с реализацией суверенных прав на освоение морских ресурсов в ряде районов исключительной экономической зоны и континентального шельфа, прилегающего к Камчатскому краю, а также свобод открытого моря;

- неприемлемо высокий уровень экономических потерь от незаконной эксплуатации и реализации в иностранных портах ВБР, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации;

- длительная стагнация производства, повлекшая за собой моральное устаревание и физический износ основных фондов судоремонтной промышленности Камчатского края;

- значительное отставание уровня навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности Камчатского края от международных стандартов, что не обеспечивает необходимую эффективность освоения и использования пространств и ресурсов Мирового океана;

- недостаточная эффективность существующей системы поиска и спасания на море.

**Условия и перспективы**, способные позитивно влиять на комплексное развитие морской деятельности Камчатского края, могут быть также выделены на основании результатов анализа и сведены в нижеследующий перечень.

### ***Во внутриполитической сфере:***

- усиление государственного контроля за ходом исполнения решений в области морской деятельности, принятых на федеральном или региональном уровнях;
- благоприятные предпосылки делегированию части полномочий и ответственности федеральных органов исполнительной власти в области морской деятельности и локализация их на региональном или местном уровнях.

### ***В информационно-психологической сфере:***

- высокий образовательный уровень и уникальные качественные характеристики населения Камчатского края.

### ***В экономической сфере:***

- наметились контуры прагматичной инвестиционной и инновационной политики, позволяющей реализовать прогрессивные формы привлечения частного капитала (в том числе иностранного происхождения) в рамках государственно ГЧП с целью осуществления масштабных инвестиционных инфраструктурных и инновационных проектов в области морской деятельности;
- совершенствование региональной инвестиционной политики, а также межбюджетных отношений в морской деятельности;
- сравнительно благоприятная внешнеэкономическая конъюнктура и внутриполитические условия, способствующие активному привлечению инвестиций в морехозяйственный комплекс Камчатского края;
- возрастают энергетические потребности растущих экономик развитых и активно развивающихся государств АТР, что требует дополнительных объемов энергоресурсов и ускоряет полномасштабное освоение углеводородных месторождений континентального шельфа, примыкающего к Камчатскому краю, а также неисчерпаемых ресурсов морского происхождения;
- внедрение эффективных форм пространственного развития морехозяйственного потенциала Камчатского края и постепенное становление конкурентоспособного туристско-рекреационного бизнеса позволяют диверсифицировать региональную морскую деятельность;
- развитие законодательной базы способствует активизации инициатив мелкого и среднего частного бизнеса в морехозяйственном комплексе Камчатского края.

### ***В энергетической сфере:***

- постепенный перевод энергосистемы Камчатского края на альтернативные, возобновляемые источники энергии, в т.ч. морского происхождения, а также местные виды топлива с оптимизацией структуры ее генерации открывает возможность позиционирования электроэнергетики как отрасли, способной обеспечить развитие ведущих отраслей региональной экономики.



### ***В социальной сфере:***

- в связи с общегосударственным курсом, направленным на преодоление негативных тенденций депопуляции и решение приоритетных социальных проблем, следует ожидать положительной демографической динамики и выхода Камчатского края на нулевое сальдо миграции;
- активизация морской деятельности и реализация крупных инфраструктурных и инновационных проектов в Камчатском крае обеспечат региональный морехозяйственный комплекс высококвалифицированным кадровым потенциалом;
- сохранившиеся высокие образовательные стандарты в региональных учебных заведениях мореведческой и морехозяйственной направленности, совмещающие в себе широкий кругозор и относительно узкую специализацию выпускников, в перспективе определяют конкурентоспособность подготовленных специалистов на международном уровне.

### ***В международной сфере:***

- усиление межрегионального и международного (включая субрегиональное и приграничное) сотрудничества (переходящего в партнерство) в морской деятельности с участием Камчатского края.

### ***В научной сфере:***

- дальнейшая деидеологизация научных исследований, ведущая к повышению их непредвзятости, объективности, научно-практической значимости и ценности;
- рост инновационной востребованности у предприятий морехозяйственного комплекса Камчатского края;
- стимулирование наукоемкого экспорта, расширение международных контактов, активное позиционирование сектора мореведческих и морехозяйственных исследований и разработок в мировой экономике, увеличение вероятности полномасштабной интеграции региональной инновационной системы в общероссийскую и глобальную.

### ***В сфере предотвращения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и их последствий в Мировом океане:***

- усиление внимания (а также контроля) со стороны органов исполнительной власти Камчатского края к проблемам предотвращения чрезвычайных ситуаций, защищенности критически важных объектов, эффективности поисково-спасательной деятельности, ядерной и радиационной безопасности.

## **2.7. SWOT-анализ морехозяйственного комплекса Камчатского края, его глобальных и субрегиональных конкурентных преимуществ и недостатков**

Сильные и слабые стороны морехозяйственного комплекса Камчатского края удобнее свести в матрицу SWOT-анализа его конкурентоспособности, из которой наглядно вытекают открывающиеся возможности и сопутствующие им угрозы развитию морской деятельности.

### Сильные стороны (S)

1. Богатство и разнообразие морской природно-ресурсной базы, включая ВБР, минеральные и энергетические ресурсы континентального шельфа, а также аттрактивный туристско-рекреационный потенциал, в т.ч. прибрежья
2. Сравнительно высокие качественные характеристики человеческого капитала, в т.ч. кадрового потенциала, включая образовательный уровень
3. Существенный промышленно-производственный потенциал, имеющиеся технологические заделы, в т.ч. в ВПК
4. Относительно низкая стоимость труда
5. Выгодное географическое положение края для развития международного сотрудничества
6. Благоприятные природно-климатические условия для повышения энергоэффективности экономики и социальной сферы, развития альтернативной энергетики, использования возобновляемых источников энергии морского происхождения
7. В целом содействующие комплексному устойчивому развитию морепользования внутренние факторы и условия: административные, институциональные, финансовые и т.д.
8. Достаточно высокая инвестиционная привлекательность комплексных межотраслевых, межрегиональных и международных проектов в области морской деятельности: инфраструктурных, инновационных, социальных и т.д.

### Слабые стороны (W)

1. Неравномерность распределения ресурсов; моноспециализация морехозяйственного комплекса и моноструктурный характер региональной экономики в целом
2. Снижение интереса к развитию морской деятельности в обществе; низкий уровень адаптации кадров морских профессий к рыночной среде и ориентации в современных реалиях, их нацеленность на индустриальный тип развития и слабая восприимчивость к внедрению инноваций
3. Сырьевая экспортно-ориентированная модель экономики края; незначительная доля продукции с высокой ВДС; наличие инфраструктурных ограничений росту (в т.ч. неразвитость транспортной инфраструктуры, удаленность от промышленных центров страны, обособленность от транспортной системы России и международных транспортно-логистических коридоров) и инновационных – его качеству
4. Невысокая производительность труда
5. Усугубление отрицательных демографических процессов
6. Преобладание в крае территорий современного вулканизма и повышенной сейсмичности; неприспособленность региональной экономики к возможным глобальным климатическим изменениям; ее низкая энергоэффективность, высокая энергоемкость, а также себестоимость производства генерации и транспортировки электроэнергии
7. Доминирование ведомственного подхода; низкий уровень координации между видами морской деятельности
8. Значительный уровень риска для инвесторов

## Возможности (О)

1. Диверсификация морского потенциала; расширение сырьевой базы, ассортимента выпускаемой продукции и услуг; рационализация и интенсификация эксплуатации пространств и ресурсов Мирового океана; снижение доли рыбной промышленности в структуре ВРП и экспорте при общем росте ее объемных показателей, а также удельного веса морехозяйственного комплекса (за счет интенсивного развития туристско-рекреационного бизнеса, элементов сервисной экономики морепользования, освоения минеральных и энергетических ресурсов континентального шельфа, вовлечения в оборот альтернативных, возобновляемых источников энергии морского происхождения и т.д.)

2. Привлечение квалифицированных мигрантов в морехозяйственный комплекс, введение целевой подготовки кадров с гарантированным трудоустройством, повышение производительности труда

3. Создание многофункциональной зоны опережающего развития с целью превращения ее в центр технологического, интеллектуального и финансового притяжения для сопредельных территорий России и других стран субрегиона; формирование морехозяйственного кластера «Авача»; внедрение институциональных инноваций и перспективных форм организации морепользования (ОЭЗ, бизнес-инкубаторы, РЦТТ и т.д.) в интересах увеличения доли производства продукции глубокой переработки, в т.ч. безотходной переработки гидробионтов, включая недоиспользуемые нетрадиционные виды; использование транспортно-транзитного потенциала региона путем позиционирования

## Угрозы (Т)

1. Увеличение пространственной асимметрии в развитии морепользования между отдельными приморскими территориями края; усугубление структурного дисбаланса по степени и приоритетам развития между видами морской деятельности, а также социального расслоения занятых в различных отраслях морехозяйственного комплекса по уровню доходов; деволуция становления цивилизованных рентных отношений в устремления к поиску ренты\*

2. Отток высококвалифицированных кадров в другие регионы и в иные секторы экономики, континентальные субъекты и за рубеж; сужение социальной базы морепользования

3. Риск деградации ослабленных кризисом отраслей регионального морехозяйственного комплекса и дальнейшей деиндустриализации

4. Снижение глобальной и субрегиональной конкурентоспособности морского сектора экономики края

5. Формирование мощных финансово-технологических агломераций на приморских территориях других государств, входящих в субрегион, а также их союзов

6. Усиление международно-правовых, экологических, технологических и других ограничений устойчивому развитию морской деятельности края, ужесточение природоохранных стандартов использования альтернативных источников энергии морского происхождения; недоучет вероятных негативных последствий глобальных изменений климата

7. Назревающий конфликт между

---

Петропавловска-Камчатского в качестве конечной точки СМП, внедрения в транспортные схемы экологически совместимых судов, использующих экранный эффект, и паромов скегового типа

4. Массовое привлечение иностранных инвестиций, технологий и способов организации труда в морехозяйственный комплекс

5. Усиление экспортной специализации, стимулируемое окраинным положением, опережающее развитие элементов сервисной экономики субрегионального и глобального значения, включая обслуживание СМП

6. Перевод электроэнергетики на возобновляемые источники энергии морского происхождения и местные виды топлива в интересах самообеспечения и диверсификации топливной корзины и в рамках региональной стратегии адаптации к глобальным климатическим изменениям

7. Переход к комплексному устойчивому развитию морепользования в рамках кластеризации морехозяйственного пространства и имплементации кластерной политики на региональном уровне

8. Инициирование широкого спектра межведомственных, межрегиональных и международных проектов и мегапроектов в области морской деятельности на принципах ГЧП с внедрением различных механизмов аутсорсинга; диверсификация источников и развитие институтов их венчурного финансирования с использованием потенциала государственных институтов развития, ФЦП, межрегионального и международного сотрудничества и т.д.

отдельными видами морской деятельности за добычу и эксплуатацию различных природных ресурсов морского происхождения в одних и тех же акваториях; общее падение эффективности и качества управления морской деятельностью края

8. Недостаточный учет негативных последствий глобального финансового и экономического кризиса, ведущих к сужению инвестиционных возможностей при реализации комплексных проектов (мегапроектов) в области морской деятельности и требующих интенсификации и наращивания межрегионального и международного сотрудничества, а также развития институтов ГЧП; снижение уровня национальной безопасности в стратегических секторах регионального морехозяйственного комплекса и критических инфраструктурах

\* Поиск ренты (то есть в рассматриваемом случае – легкой, незаработанной прибыли) означает предельно краткосрочное, спекулятивное экономическое поведение по неформальным нормам и правилам в совокупности с неспособностью к созидательной деятельности, стратегическому прогнозированию и долгосрочному планированию.

## **2.8. Выбор целевого сценария развития морехозяйственного комплекса Камчатского края, предусматривающего комплексный подход к активизации морепользования и сглаживание конфликтногенных интересов всех участников**

С учетом представленных в приложении 4 сценариев целесообразно выбрать активную (инновационную) траекторию развития регионального морехозяйственного комплекса, базирующуюся на кластерном подходе. В первом приближении для создания кластера необходимо наличие, как минимум, трех условий, при которых процесс образования кластеров заработает: *во-первых*, трансформация системы управления и делегирования части полномочий и ответственности федеральных органов исполнительной власти и локализация их на региональном или местном уровнях, без чего невозможно ни организовать внутренние сетевые процессы, ни запустить коммуникацию, ни четко сформулировать позицию независимым фирмам, выступающим вовне как единая организация; *во-вторых*, формирование промышленной политики, обеспечивающей на территории конкурентную среду, без которой нет инноваций, нет мотивов для создания и развития кластеров; *в-третьих*, долгосрочное прогнозирование, предопределяющее желание регионов выйти за пределы своей территории и конкурировать производимой продукцией в глобальном масштабе. Кластер позволяет выработать комплексный взгляд на государственную политику регионального развития с учетом потенциала социально-экономического роста, учесть перспективные тенденции (глобализация конкуренции) и изменения в структуре основных факторов производства (опережающее возрастание роли нематериальных активов) на базе открытого и интерактивного диалога между основными субъектами морской политики, совместного видения и общих целей. Эффективное функционирование кластера основано на четырех принципах («4К»): концентрация, конкуренция, кооперация, конкурентоспособность<sup>37</sup>. Значение кластеров и кластерной политики для регионов Дальнего Востока состоит в их способности придать наукоемкий характер традиционному ресурсному освоению геотерий, способствовать диверсификации монопрофильной экономики, содействовать динамичному развитию транспортной, энергетической, коммуникационной инфраструктуры, малого и среднего бизнеса.

Новизна кластерной политики по сравнению с промышленной состоит в ее более узком фокусе – она ориентирована только на конкурентоспособные виды деятельности, продукция которых обращена на внешние для региона

---

<sup>37</sup> Конкуренция и кооперация благополучно сосуществуют благодаря тому, что происходят в разных плоскостях и между разными участниками: объединение в одних сферах помогает вести успешную состязательную борьбу в других.

рынки страны и мира. Но внутри этого узко выбранного направления кластерная политика шире прежней промышленной, потому что консолидирует здесь не только саму производственную деятельность, но и промышленный сервис, региональный научно-образовательный комплекс, навыки и традиции местного сообщества, которые оказываются задействованы в работе регионального кластера.

## **2.9. Система приоритетных направлений развития в рамках выбранного целевого сценария, а также первоочередных комплексных инвестиционных предложений и проектов**

Во избежание стагнации социально-экономического развития Камчатского края в русле инерционного сценария необходим комплексный подход, поскольку общеизвестно, что стратегии развития предполагают сценарную проработку вариантов решения ключевых социально-экономических проблем и в общем случае содержат взаимосвязанные между собой во избежание проявлений потенциальных конфликтов положения. Так, например, для регионального морехозяйственного комплекса, как органичной составной части региональной экономики, к числу последних можно отнести:

- типовую программу комплексного развития приморских территорий Камчатского края (с использованием элементов КУПЗ) и внедрения особых экономических зон, ее адаптацию к специфике отдельных районов с целью включения полученных программ в инвестиционные пакеты (программы) и/или кредитные портфели государственных институтов развития (Государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)», Инвестиционный фонд Российской Федерации, Венчурный фонд Российской Федерации (ОАО «Российская венчурная компания»), ОАО «Российский инвестиционный фонд информационно-коммуникационных технологий» и т.д.);

- кластеризацию морехозяйственного пространства Камчатского края с выявлением сложившихся и перспективных межрегиональных комплексов, обладающих высоким уровнем конкурентоспособности и достаточным потенциалом к саморазвитию в силу существующих или возможных социально-экономических связей, а также выделение перспективных морехозяйственных кластеров и разработку программ их развития;

- концепции комплексных региональных и макрорегиональных программ опережающего развития базовых элементов транспортной и промышленной инфраструктуры в интересах устойчивого социально-экономического роста Камчатского края в увязке с его стратегическими приоритетами;

- планы развития транспортно-портовой инфраструктуры, направленные на создание территориально-производственных комплексов (кластеров) с приемлемой для них специализацией, как минимум, осуществляющих первичную переработку проходящих через них грузопотоков;

- программы внедрения в существующие региональные транспортные системы Камчатского края высокоскоростных экологически совместимых судов многоцелевого назначения сегового типа на воздушной подушке или использующих экранный эффект (ЭП), обеспечивающих круглогодичную навигацию на акваториях с суровыми климатическими условиями, для оказания современных конкурентоспособных услуг на морском транспорте и обеспечения экологической безопасности;

- разработку новых транспортных схем с применением такого флота для осуществления Северного завоза, транспортного сообщения по крупным рекам с отдаленными труднодоступными населенными пунктами, обеспечения потребностей разведки и разработки углеводородных месторождений на континентальном шельфе, оперативного оказания помощи в антропогенных авариях и природных катастрофах;

- комплекс мер по предупреждению последствий неадекватного управления водными биоресурсами, возобновлению океанического лова, развитию марикультуры и промысла недоиспользуемых нетрадиционных видов гидробионтов в интересах рационализации и повышения эффективности регионального рыбопромышленного комплекса на принципах предосторожного подхода и перехода к модели устойчивого развития и управления водными биоресурсами;

- схемы создания и развития сети рыбодобывающих и рыбоводческих, перерабатывающих и сбытовых предприятий на территории региона;

- пакет рекомендаций по развитию биоиндустрии, а также активизации использования морских генетических ресурсов, разработке технологии получения полезной продукции из отходов базовых рыбоперерабатывающих производств, а также из неиспользуемых или нетрадиционных видов гидробионтов (в том числе биоактивных веществ, ферментативных белковых гидролизатов, лекарственных лечебно-профилактических средств и т.д.);

- предложения по созданию сети специализированных центров трансфера морских генетических и биотехнологий, а также предприятий по производству инновационной биопродукции с особым акцентом на обеспечение конкурентных преимуществ ее реализации на мировых рынках;

- системы мероприятий по интенсификации разведки и разработки месторождений минеральных и энергетических ресурсов на континентальном шельфе с их первичной или глубокой переработкой;

- региональные стратегии адаптации морской деятельности к глобальным климатическим изменениям, включая механизмы вовлечения в хозяйственное использование нетрадиционных источников энергии, а также перечень приоритетных инвестиционных проектов, направленных на повышение энергоэффективности, внедрение альтернативных источников энергии морского происхождения (в том числе приливных электростанций с применением гидротурбин ортогонального типа, ветропарков, прибрежных и океанических ветровых установок с внедрением спар-буев, оффшорных плавучих ветряных генераторов, волновых электростанций, экспериментальных

установок на основе использования температурного градиента океанской воды и плавучих гидротермических электростанций, осмотических электростанций, а также внедрение технологий производства биотоплива из морских водорослей и т.д.), диверсификацию и использование экологически совместимых видов морепользования, создание мобильных, надежных, безопасных экономически эффективных энергосистем для удаленных и изолированных районов с децентрализованной энергосистемой на базе плавучих атомных теплоэлектростанций (ПАТЭС);

- программы целесообразной интенсификации научных исследований в прилегающих к региону акваториях Мирового океана;

- систему мер обеспечения безопасности Российской Федерации с морских направлений, реализации суверенитета, суверенных прав и экономических интересов нашей страны и региона во внутренних водах, территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе и в открытом море, а также развития военно-морского потенциала и его конверсионных возможностей;

- программы развития регионального кораблестроительного и судоремонтного комплекса, направленные на диверсификацию производимых операций и расширение спектра потребителей, в том числе за счет иностранных судоходных компаний;

- научное обоснование приоритетных направлений международного и межрегионального сотрудничества, а также перспективных проектов в области морской деятельности, в том числе направленных на обеспечение российского присутствия в ключевых районах Мирового океана, Арктики и Антарктики, включая блок рекомендаций по международно-правовому отстаиванию интересов Российской Федерации и региона в прилегающих акваториях;

- пакет природоохранных мер;

- обоснования перспективных и конкурентоспособных направлений развития морского туристско-рекреационного бизнеса на Камчатке, в том числе ориентированных на популяризацию морской деятельности и поддержание этноформирующих видов морепользования, включая разработку новых морских туристических маршрутов, продвижение инновационных и нестандартных турпродуктов и услуг;

- мероприятия по развитию элементов сервисной экономики морепользования на территории Камчатского края, совершенствованию обеспечивающих, обслуживающих, смежных и «шлейфовых» производств: гидрометеорология, информационные системы и сети и т.д.

- технико- и финансово-экономические обоснования, а также бизнес-планы совершенствования инфраструктуры региона;

- рекомендации по активизации социокультурной политики, направленной на наращивание человеческого капитала морехозяйственного комплекса Камчатского края и его обеспечение квалифицированными кадрами морских профессий, популяризацию инвестиционных проектов в области морской деятельности, создание специализированных кластеров и факторий в интересах



поддержания этноформирующих видов морепользования, сохранения исконного уклада жизни коренных малочисленных народов и их традиционных промыслов, включая перечень приоритетных социальных и социокультурных проектов в морской деятельности;

- пакет предложений по совершенствованию социальной, кадровой, образовательной, демографической и миграционной политики с обеспечением условий для сохранения и подготовки специалистов в области морской деятельности;

- блок инновационных мер, внедрение которых позволит региону выйти на новую ступень социально-экономического и технологического развития, поднять уровень благосостояния населения, обеспечить рост занятости, осуществить перевооружение и диверсификацию промышленного производства с выходом на приемлемый уровень конкурентоспособности;

- выявление региональных точек роста, в которых целесообразно создание институтов инновационного развития: технопарков, центров трансфера технологий, бизнес-инкубаторов и т.д.;

- перечень инвестиционных предложений и проектов внедрения новых технологий и высокотехнологичных материалов в морепромышленный комплекс Камчатского края, обеспечивающих повышение его эффективности и конкурентоспособности.

Предлагаемый подход нацелен на комплексное развитие морехозяйственного потенциала в первую очередь Авачинской бухты и позволяет за счет повышения эффективности и рационализации основных видов морской деятельности обеспечить существенный рост экономики Камчатского края и повышение уровня благосостояния населения, формируя синергетическую систему хозяйственных отношений. Однако его реализация неизбежно столкнется с многочисленными трудностями, на преодоление которых может быть направлено **опережающее развитие некоторых системообразующих, базовых отраслей региона (стратегических секторов и инфраструктур)**. Представляется, что в таком ракурсе отраслевое развитие отнюдь не противоречит концепции комплексности, а наоборот, содействует ей. Отраслевые срезы единой (интегральной) морехозяйственной политики, обладающие высоким мультипликативным эффектом, как раз и способны образовать собой ядро специализаций региона и стать локомотивом его комплексного развития.

### **2.9.1. Основные направления опережающего развития системообразующих отраслей морехозяйственного комплекса Камчатского края**

Системная проблема снятия инфраструктурных ограничений роста диктует необходимость опережающего развития транспортной и энергетической инфраструктур Камчатского края, поскольку ее эффективное решение обеспечивается реализацией проектов перевода электроэнергетики на местные виды энергоресурсов, а также устранением барьеров в использовании транзитного потенциала Камчатского полуострова и ростом транспортной

доступности населенных пунктов. Необходимость опережающего развития **транспортной инфраструктуры** Камчатского края обусловлена тем, что по своей природе транспортные системы должны быть избыточны, использоваться не на пределе своей номинальной мощности. В противном случае возникают дополнительные издержки для пользователей, связанные с ожиданием в очередях на обслуживание (заторы), снижением уровня сервиса, удобства и скорости перемещения. Владелец объекта транспортной инфраструктуры также несет в этом случае дополнительные (предельные) эксплуатационные издержки, связанные с ускоренным износом сооружений. Среди основных направлений развития транспорта, согласно Стратегии развития транспортной инфраструктуры Камчатского края до 2025 года, выделяются:

1) рост транспортной доступности, обобщающий инвестиционные мероприятия и проекты развития регионального транспортного комплекса, которые направлены на создание новых межмуниципальных, региональных и межрегиональных транспортных маршрутов или совершенствование действующих, повышение регулярности перевозок и частоты рейсов, выравнивание транспортной обеспеченности в территориальном разрезе;

2) использование транзитного потенциала, включающее мероприятия, реализация которых позволит привлечь существующие или планируемые в будущем транзитные грузовые и пассажирские потоки, в силу выгоды географического положения региона.

Как показал ретроспективный анализ тенденций развития отечественных и зарубежных портов схожей специализации, мощный импульс их развитию придала прокладка железной дороги. Соответствующими стратегическими решениями в перспективе до 2030 года предполагается строительство железнодорожной линии «Елизово – Омсукчан» и далее. В этой связи также резко актуализируется подключение Камчатского края к мегапроекту ТКМ. Перспективные инвестиционные площадки в области морского транспорта будут намечены ниже.

Поскольку основным узким местом реализации масштабных межведомственных морехозяйственных мероприятий выступают ограничения в сфере энергетики и энергообеспечения, то первоочередное стратегическое направление отраслевого опережающего развития в рамках комплексного подхода связано с **обеспечением стабильного снабжения Камчатского края электроэнергией (в том числе морского происхождения) по доступным ценам**, что жизненно необходимо изолированной энергосистеме полуострова, работа которой однозначно должна базироваться на использовании внутренних источников. В настоящее время регион на две трети использует привозное топливо, а энерготариф примерно в три раза превышает среднероссийский. Выработки электроэнергии сегодня больше, чем наполовину обеспечиваются мазутом, который приходится завозить из других регионов, что приводит к росту тарифов на электроэнергию. Оптимизация структуры регионального топливно-энергетического комплекса может обеспечиваться реализацией проектов перевода электроэнергетики на местные энергоресурсы, среди которых ключевую роль играет стратегически важный магистральный

газопровод из Соболевского района до Петропавловска, что позволит перевести камчатские ТЭЦ с мазута на газ и обеспечить частичную газификацию полуострова.

По программе газоснабжения полуострова уже давно осваиваются четыре газоконденсатных месторождения западного побережья – Кшукское, Нижне-Квакчикское, Средне-Кунжинское и Северо-Колпаковское. В перспективе здесь возможна добыча до 1,5 куб. м газа в год. Под этот проект уже несколько лет строится газопровод из Соболево до Петропавловска-Камчатского протяженностью 392 км и пропускной способностью до 1,3 млрд. куб. м в год. За счет этого камчатские ТЭЦ-1 и ТЭЦ-2 можно будет перевести на газ, что позволит краю заместить около 570 тыс. тонн мазута, 165 тыс. тонн угля и 12 тыс. тонн дизельного топлива. В результате сократятся издержки, связанные с производством тепловой и электрической энергии, а также повысится надежность региональной энергосистемы.

Таким образом, наиболее перспективным инвестиционным проектом в этой сфере выступает **«Газоснабжение Камчатского края. 1-я очередь-газоснабжение г. Петропавловска-Камчатского»**. Его основная цель заключается:

в замене большей части завозного топлива (уголь, мазут, дизельное топливо) на местные экологически чистые энергоносители;

в создании надежного и устойчивого энергетического обеспечения промышленного производства и социальной инфраструктуры;

в формировании дополнительных возможностей для развития новых (горнодобывающая промышленность, туризм) и традиционных (судоремонт, рыбная промышленность) отраслей экономики региона и др.

Для его реализации необходимо также **создание системы газораспределения, а именно межпоселковых трубопроводов и газораспределительных сетей к объектам потребления с объемом финансирования в 3500 млн. руб.**

Вместе с тем, роль этого объекта в развитии экономики края не ограничивается лишь энергоснабжением Петропавловска-Камчатского. Охотское море относится к наиболее перспективным районам, в которых могут быть открыты крупные шельфовые месторождения углеводородов. В ближайшее здесь время планируется разработка месторождений «Камчатка-1» и «Камчатка-2», оценочные запасы которого составляют около 1 млрд. 800 млн. тонн нефти и 2 трлн. куб. м газа. По полученным на сегодняшний день данным, проект освоения углеводородов Западно-Камчатского шельфа Охотского моря сопоставим или даже превзойдет «Сахалин-1» и «Сахалин-2», что позволяет также рассматривать **последовательное изучение и освоение новых месторождений, имеющих потенциальные долгосрочные экономические преимущества**, среди отраслевых, но одновременно комплексформирующих приоритетов опережающего развития региона.

Таким образом, в свете разработки углеводородных месторождений Западно-Камчатского шельфа и строительства газопровода из Соболевского района в Петропавловск-Камчатский перед последним открывается уникальная

возможность стать основным пунктом вывоза добытого природного газа, как на внутренние, так и на зарубежные рынки, спрос на которых будет иметь тенденцию к росту. В связи с этим необходимо уже сейчас прорабатывать вопрос о возможном строительстве, например, на территории порта завода по производству сжиженного природного газа, а также газового терминала, чтобы успеть ввести их в эксплуатацию к моменту оборудования месторождений к промышленной добыче.

Еще одним способом решить проблему энергообеспечения производственных мощностей и населенных пунктов Авачинской бухты может стать, **строительство ПАТЭС** в г. Вилючинск. Поскольку при сосредоточении значительного количества крупных потребителей электроэнергии в прибрежной зоне, их применение становится наиболее перспективным вариантом решения вопроса обеспечения надежного и эффективного энергообеспечения. Предварительный анализ эффективности атомных станций малой и средней мощности (к числу наиболее перспективных проектов в этой области относятся ПАТЭС) показывает их высокую конкурентоспособность по сравнению с традиционными энергоисточниками в отдельных районах России, даже при наличии собственных энергоносителей. Появление экономически эффективных и надежных источников энергии создаст предпосылки развитию энергоемких производств региона, обеспечивающих и смежных предприятий морехозяйственного комплекса, освоению его минерально-сырьевой базы и прилегающего континентального шельфа.

Также решению энергетических проблем края будет способствовать **использование** ее уникального природного потенциала – **неисчерпаемых источников энергии** (морехозяйственным блоком Стратегии предусматривается доведение ее доли в общем энергообеспечении края к 2025 году до 30%, подробнее см. приложение 4), к наиболее перспективным из которых в регионе относится геотермальная. Уже сейчас четверть вырабатываемого на полуострове электричества – вулканической природы. Это стало возможным благодаря введению в эксплуатацию в 2003 г. Мутновской геотермальной электростанции (ГеоЭС). Ее мощность – 50 МВт. По данным ФГУП «Технопромэкспорт» (генподрядчика строительства), она вошла в десятку самых мощных ГеоЭС в мире.

### **2.9.2. Создание биоресурсного кластера**

Биоресурсная специализация Камчатского края в обозримой перспективе будет иметь определяющее значение для его устойчивого социально-экономического развития. При этом выход регионального рыбохозяйственного комплекса на конкурентоспособный уровень напрямую зависит от эффективности модернизации отрасли, внедрения и продвижения на российский рынок современных технологий в части глубокой переработки водных биоресурсов и, как следствие, более динамичной интеграции рыбной промышленности в мировую экономику. В настоящее время, когда в крае функционирует свыше 350 предприятий, ведущих рыбохозяйственную деятельность, 203 из которых имеют квоты на вылов ВБР и закрепленные

рыбопромысловые участки для осуществления промышленного рыболовства, а рыбодобывающий флот Камчатки – основа материально-технической базы рыбной промышленности – распылен между более чем 180 собственниками, особую актуальность приобретает необходимость как вертикальной, так и горизонтальной интеграции на кластерной основе с использованием механизмов государственно-частного партнерства.

В рамках создания биоресурсного кластера намечен широкий спектр инвестплощадок и предполагается реализация ряда конкретных инвестиционных проектов, а также предложений, в том числе:

- учреждение специальной управляющей компании по морепродуктам в интересах совершенствования регулирования промышленного рыболовства и системы распределения квот на добычу водных биоресурсов российскими компаниями с условием обязательной доставки уловов в российские порты и на перерабатывающие предприятия Камчатского края;

- строительство семи рыбоперерабатывающих заводов, в том числе пяти на реках Западного побережья Камчатки и двух в бассейне р. Камчатка, для воспроизводства лососевых пород рыб, создания дополнительных рабочих мест за счет увеличения вылова и переработки ВБР;

- развитие марикультуры в Камчатском крае в части культивирования водорослей (ламинария, алярия) и моллюсков (мидия, гребешок) с применением современных технологий по искусственному воспроизводству и дорастиванию гидробионтов, что предусматривает организацию добычи, переработки объектов прибрежного промысла и марикультуры – поставку живой рыбы и морепродуктов, выпуск натуральной охлажденной, мороженой, консервированной, сушеной рыбной продукции, получение продуктов глубокой переработки для пищевой, медицинской и косметической промышленности (подробнее см. приложение 4);

- создание сети хозяйств марикультуры для поддержания занятости и закрепления населения в сельских населенных пунктах (подробнее см. приложение 4);

- разработка и внедрение технологий глубокой, комплексной и безотходной переработки водных биоресурсов (включая строительство современного рыбоперерабатывающего завода в п. Тымлат; высокотехнологичных заводов по переработке рыбопродуктов мощностью 200 тонн/сут. и 300 тонн/сут.; безотходного рыбоперерабатывающего комплекса ООО «Аллимпекс-Камчатка»; перерабатывающего комплекса ООО "Рыболовецкая артель «Народы Севера»");

- создание международного оптового рыбного рынка на базе инфраструктуры Петропавловск-Камчатского морского рыбного порта и грузового терминала аэропорта в г. Елизово (в состав оптового рыбного рынка входит рыбоприемный причал, здание рыбного рынка, гараж автопогрузчиков, весовая, рыбный магазин с рестораном, автостоянки);

- учреждение Дальневосточной рыбохозяйственной биржи в Петропавловске-Камчатском;

- реконструкция объектов федеральной собственности морского терминала, предназначенного для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота в Петропавловском морском порту;
- строительство морского терминала по отгрузке пресной воды;
- строительство маломерных судов для прибрежного рыболовства и освоения Камчатско-Командорской подзоны;
- развитие производства и внедрение высокотехнологичных, щадящих и более эффективных орудий прибрежного и пелагического лова;
- организация морской судоходной компании, призванной обеспечить регулярное трамповое судоходство, для которого характерна организация перевозок и работы флота на постоянных направлениях последовательными рейсами по «маятниковой» или «челночной» схеме;
- развитие промысла недоиспользуемых нетрадиционных видов водных гидробионтов;
- интенсификация промышленного рыболовства предприятиями Камчатского края в исключительных экономических зонах иностранных государств и открытой части Мирового океана (подробнее см. приложение 4).

**Результативность намеченных проектов и суммарный эффект от их реализации.** Предлагаемая реорганизация рыбохозяйственного комплекса региона может обеспечить:

- устойчивое развитие регионального рыбохозяйственного комплекса;
- действенный контроль над деятельностью соответствующих рыбохозяйственных производств по всей технологической цепочке от добычи до реализации продукции;
- улучшение социально-экономического положения региона за счет увеличения объема производства готовой продукции рыбоперерабатывающими предприятиями, развития сети обслуживающих флот производств, повышения занятости, роста заработной платы и налоговых поступлений в бюджеты всех уровней;
- прозрачность для всех участников рынка процесса государственного контроля и управления морскими биологическими ресурсами территориального моря и исключительной экономической зоны, а также государственных мер регулирования промысла;
- уменьшение объемов нелегального лова;
- комплексное содействие океаническому промышленному рыболовству;
- снижение расходов на мобилизационную подготовку рыбопромыслового флота и рыбохозяйственных предприятий.

Реализация проектов позволит интенсифицировать социально-экономическое развитие Камчатского края, будет способствовать увеличению благосостояния населения, росту занятости и подъему промышленного производства морехозяйственного комплекса, включая:

- совершенствование и рост портовых мощностей порта Петропавловск-Камчатский с диверсификацией его специализации и переориентацией на

экспортные и транзитные операции, применение новых схем и технологий перевалки и обработки грузов;

- модернизации существующих и строительства новых рыбоперерабатывающих и сбытовых мощностей, способствующей значительному увеличению рыбопереработки на местных предприятиях и росту сбыта готовой продукции.

### **2.9.3. Внедрение нефинансовых институтов развития в Камчатском крае: создание особых экономических зон и зоны территориального развития**

В интересах успешного и эффективного формирования регионального кластера (помимо нормативной правовой, институциональной и других составляющих) необходимы стимулы чисто экономического характера. Мощным импульсом имплементации кластерной политики в Камчатском крае может стать внедрение нефинансовых институтов развития в Камчатском крае, эшелонированное по временным горизонтам. Процесс создания таких институтов включает в себя:

- особую экономическую зону портового типа «Авача»;
- морехозяйственный кластер;
- особую экономическую зону туристско-рекреационного типа;
- особую экономическую зону, действие которой распространяется на всю территорию Камчатского края;
- зону территориального развития в Камчатском крае.

Эшелонирование внедрения нефинансовых институтов развития в Камчатском крае происходит, согласно рис. 1, следующим образом. На *первом этапе* реализации морехозяйственного блока Стратегии (2010-2015 гг.), в соответствии с Федеральным законом от 22.07.2005 г. № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации», приоритет отдается созданию ПОЭЗ «Авача» и ОЭЗ ТРТ (2010 год), а также морехозяйственного кластера (начиная с 2010 года). Учреждение этих зон с исключительными экономическими условиями функционирования (облегченный таможенный режим, налоговый режим внутри зон, режим использования земельных участков и инфраструктуры, упрощенный режим администрирования) имеет целью формирование благоприятных предпосылок становлению конкурентоспособного морехозяйственного кластера, поскольку будет способствовать развитию обрабатывающих производств, высокотехнологичных предприятий, транспортной инфраструктуры, а также выпуску новой продукции с высокой долей добавленной стоимости и стимулированию производства услуг, конкурентоспособных по отношению к зарубежным аналогам. Решение о создании этих зон на территории Камчатского края оформляется постановлением Правительства Российской Федерации.

Проекты, реализуемые в рамках ПОЭЗ и дополненные мероприятиями в рамках учреждения ОЭЗ ТРТ, связаны единой концепцией и в целом как раз и формируют целостный кластер, то есть планируемые к строительству предприятия будут взаимодополняющими. Реализация региональной

кластерной политики в рамках проекта по созданию ОЭЗ, способствует повышению эффективности коммуникации между бизнесом и властью, формированию единого видения развития предпринимательства и региона, развитию взаимодействия между поставщиками и производителями, финансовыми и государственными институтами.

Концепция создания ПОЭЗ предполагает, что ее участниками выступят юридические лица и индивидуальные предприниматели, зарегистрированные на ее территории и имеющие в ней не менее 75 процентов основных фондов. Здесь будет установлен режим свободной таможенной зоны без уплаты таможенных пошлин и налогов, применения запретов и ограничений экономического характера. Участники ПОЭЗ освобождаются от уплаты налогов в части, поступающей в федеральный бюджет (за исключением отчислений в фонды).

Участник ПОЭЗ в отношении прибыли и имущества, формирующихся при реализации инвестиционного проекта стоимостью свыше 100 млн. рублей:

- первые шесть лет от налога на прибыль и на имущество организаций освобождается;
- с седьмого по двенадцатый год уплачивает эти налоги по ставке 50% от номинальной.

ПОЭЗ создается на срок 49 лет. Организуется упрощенный порядок въезда в ПОЭЗ иностранных граждан с оформлением виз в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации. Иностранные туристы, прибывающие на борту воздушных и морских судов, могут находиться на территории ПОЭЗ в течение 7 суток без виз. Участники ПОЭЗ одновременно могут быть резидентами других ОЭЗ, созданных на территории Камчатского края согласно Федеральному закону «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» №116-ФЗ.

В рамках создания ПОЭЗ «Авача» намечается реализация 9 комплексных инфраструктурных мегапроектов (их описание представлено в приложении 4):

1. Реконструкция и расширение рыболовецкого комплекса «Акрос».
2. Расширение комплекса «Океанрыбфлот».
3. Создание рыбоперерабатывающего комплекса «Народы Севера».
4. Строительство перерабатывающего комплекса «Камчатрыбпром».
5. Строительство бизнес-центра для сервисных и оптовых компаний.
6. Создание рыбной биржи.
7. Строительство контейнерного терминала.
8. Строительство сухого склада.
9. Создание административного комплекса биоресурсной ПОЭЗ «Авача».

К концу 2025 года по мере создания ПОЭЗ предполагается достичь значительных результатов и эффектов в различных сферах жизнедеятельности, агрегирование которых позволяет выделить:

- снижение фискальной нагрузки на экономику превысит 60 млрд. рублей;
- тренд индекса потребительских цен пройдет ниже базисного на 7,7-8 процентных пунктов;
- выше базисного пройдут тренды:



- реальной заработной платы на 15-16 процентных пунктов;
- реально располагаемые денежные доходы населения на 13-14 процентных пунктов;
- индекса физического объема ВРП на 47-51 процентных пунктов;
- будет привлечено дополнительно свыше 100 млрд. рублей инвестиций;
- прирост платежей в бюджетную систему Российской Федерации составит 1,4 млрд. рублей, а за весь период функционирования ОЭЗ свыше 18 млрд. рублей.

Резко возрастет глубина переработки ВБР, так как доля выпуска мороженой рыбы в биоресурсной ПОЭЗ «Авача» будет составлять лишь 12% по сравнению с нынешним среднекраевым показателем в 63%. Значительную часть производства составит продукция, выпускаемая по самым современным технологиям – пресервы, охлажденная рыба, консервы и т.д. Активно будет использоваться вакуумная упаковка. Даже мороженая рыба, в основном, будет производиться путем глубокой (шоковой) заморозки, что является гораздо более технологичным и востребованным продуктом на мировом рынке. С целью удовлетворения потребностей судовладельцев в судоремонте, для модернизации и переоборудования судов на территории ПОЭЗ «Авача» планируется создание судоремонтных баз широкого профиля, а также создание судоремонтных цехов и подъемных доков со складами хранения ЗИП. Подобная структура позволит увеличить количество ежегодно ремонтируемых судов на 40%.

При этом создаваемые мощности будут ориентированы на крупные и средние суда, а также на более серьезный уровень ремонтных работ. Кроме того, интенсификация развития рыбной отрасли Камчатки увеличит число заказов и для других предприятий (в первую очередь «Судоремонтная верфь»). Именно поэтому реальные работы по судоремонту вырастут на 70-80%.

Биоресурсная ПОЭЗ «Авача» имеет и перспективы для расширения (порядка 200 га). После становления ее стабильной работы и запуска первых проектов возможна проработка вопросов присоединения территорий на север от обозначенного участка. В потенциальную зону для расширения могут войти «Рыболовецкий колхоз им. Ленина», нефтебаза «Камчатнефтепродукт» и свободные территории в соседней бухте Моховая.

Создание ОЭЗ ТРТ также представляется весьма обоснованным. Камчатский полуостров справедливо считается естественным музеем, он располагает бальнеологическими ресурсами мирового уровня и не тронутой цивилизацией природой. На Камчатке есть места исключительной привлекательности – Ключевская сопка, Долина гейзеров, Кальдера вулкана Узон, долины рек и т.д. На полуострове много красивейших береговых ландшафтов. Развивается экологический и этнокультурный туризм. Здесь организованы круизы по Авачинскому заливу, познавательные экскурсии, наблюдение птичьих базаров и лежбищ морских животных (нерп, сивучей), морская рыбалка, услуги дайвинга в живописных бухтах.

Среди особо привлекательных для визита рекреантов объектов можно выделить действующие и потухшие вулканы, кальдеры (котлообразные

впадины, образовавшиеся в результате провала конуса вулкана или его взрыва), вулканические плато, созданные лавовыми потоками, горы и горные хребты, доступные для посещения, речную сеть с горными и равнинными стоками, водопады, ледники, много лет не тающие снежники, морские и океанские берега, озера, болота, тундру, ставшие неотъемлемой частью природы. Для территории края характерна неповторимая фауна: лососевые нерестилища всех шести видов тихоокеанских лососей, медведи, дикие олени, лоси, горные бараны, птичьи базары, лежбища морских животных.

В рамках реализации кластерной стратегии развития туристско-рекреационного бизнеса Камчатского края и учреждения ОЭЗ ТРТ намечается ряд конкретных инвестиционных площадок и инвестпроектов (их описание представлено в приложении 4):

1. Комплексное развитие рекреационных территорий, создание всесезонного туристского центра мирового уровня, включая:
  - Мегопарк «Земля Кутха»;
  - Горнолыжный комплекс «Петровская сопка»;
  - Аквацентр «Три Брата».
2. Бальнео-климатический термальный курорт в с. Эссо. (Быстринский муниципальный район).
3. Строительство горнолыжного комплекса «Оленгендэ» в Быстринском муниципальном районе.
4. Создание курорта «Паратунка».
5. Комплекс «Зеленая зона г. Елизово» (Елизовский муниципальный район).
6. Комплекс «Зеленовские озерки» (Елизовский муниципальный район).
7. Обустройство рекреационной зоны Малкинского месторождения.
8. Обустройство Начикинской санаторно-курортной зоны (Елизовский муниципальный район).
9. Комплекс «Туристско-рекреационная зона «Налычевский природный парк» (Елизовский муниципальный район).
10. Парк «Зоопланета» (Елизовский муниципальный район).

При этом открывается возможность привлечения к ряду проектов иностранных инвестиций в рамках двух- и многосторонних программ сотрудничества.

В целом, внедрение ПОЭЗ «Авача» и ОЭЗ ТРТ будет содействовать:

- стимулированию притока частных инвестиций;
- получению средств государственных финансовых институтов развития на модернизацию инфраструктуры;
- обеспечению устойчивого социально-экономического роста в регионе, повышению уровня жизни и предотвращению оттока населения;
- развитию финансового и товарного рынков;
- переходу к инновационной траектории развития Камчатского края, за счет появления прямых (связанных со строительством новых объектов на территории самих зон) и косвенных инновационных эффектов (обусловленных необходимостью синхронизации поставок и отгрузок,

обеспечения ритмичности работы транспортно-логистической инфраструктуры).

В интересах эффективного функционирования ПОЭЗ «Авача» и ОЭЗ ТРТ на этапе их создания решаются следующие первоочередные проблемы:

- уменьшение нагрузки на региональный и муниципальные бюджеты, за счет которых в значительной степени предоставляются налоговые льготы резидентам;
- четкое разграничение управленческих полномочий между Минэкономразвития России, ОАО «Особые экономические зоны», региональными органами исполнительной власти;
- снижение барьеров для входа в ПОЭЗ «Авача» частных компаний в качестве резидентов, поскольку объекты портовой инфраструктуры имеют гораздо большую капиталоемкость и более длительные сроки окупаемости инвестиций в сравнении с теми предприятиями, которые создаются в технико-внедренческих и промышленно-производственных зонах, а значит получаемые льготы и привилегии должны компенсировать в полной мере возникающие риски;
- широкомасштабное привлечение к созданию и функционированию ПОЭЗ «Авача» и ОЭЗ ТРТ средств государственных институтов развития, а также банковских, страховых и других финансовых структур на принципах ГЧП;
- предупреждение потенциальных экологических проблем, повышающих инвестиционные риски и риски возврата инвестиций, а также разработка и реализация превентивных действий;
- опережающее развитие элементов сервисной экономики, включая логистику, систему управления грузо- и товаропотоками.

ПОЭЗ «Авача» и ОЭЗ ТРТ в основном удовлетворяют требованиям Правительства Российской Федерации, предъявляемым к подобным зонам, в частности критериям, по которым, согласно «Положению о проведении конкурса по отбору заявок на создание особых экономических зон», утвержденному Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 сентября 2005 года № 563, определяется победитель на получение статуса ПОЭЗ. Особенно при позиционировании Петропавловска-Камчатского в качестве конечной точки Северного морского пути (Северного транспортного коридора).

По мере развития авачинской агломерации, где сконцентрирован максимальный морехозяйственный потенциал, определяющий ядро специализации региона, и внедрения кластерного подхода к совершенствованию морской деятельности начнут предъявляться качественно иные требования к уровню сервисной инфраструктуры, расположенной на всей территории Камчатского края, обеспечивающих, обслуживающих, смежных и шлейфовых производств. Именно поэтому в среднесрочной перспективе, на *втором этапе* реализации морехозяйственного блока

Стратегии (2016-2020 гг.) приоритет отдается созданию зоны территориального развития, а также особой экономической зоны, действие которой распространяется на всю территорию Камчатского края (сроком на 25 лет), в том числе в качестве защитного механизма поддержки этноформирующих видов морской деятельности КМНС и сохранения их традиционных промыслов. К этому времени будет обеспечен высокий уровень конкурентоспособности Камчатского края, в первую очередь за счет эффективной имплементации кластерной политики. На федеральном уровне внедрение перечисленных нефинансовых институтов развития регулируется Федеральным законом «Об особой экономической зоне в Камчатском крае» и постановлением Правительства Российской Федерации, а на региональном – соответствующими нормативными правовыми актами.

#### **2.9.4. Создание единой системы морского транспортного сообщения Камчатского края**

Ведущее место в осуществлении внешних грузопотоков на Камчатке принадлежит морскому транспорту и портам, которые обеспечивают около 70% всего грузооборота края. При этом в последние 12 лет морские перевозки собственным транспортом в крае сократились почти в двадцать раз и обеспечиваются в основном судами ПМП и ДВМП. Спад общей экономической активности в стране и в регионе, переориентация значительной части внешних грузопотоков на иностранные порты, естественно, снизили потребности в транспортных услугах. Низкий спрос на транспортно-логистические услуги – основная проблема транспортного комплекса Камчатки. С другой стороны, высокий удельный вес транспортных затрат в стоимости всех видов производимой в крае продукции во многом тормозит развитие производства.

При этом морской, авиационный, автомобильный и находящийся в стадии становления трубопроводный транспорт не конкурируют друг с другом, поскольку занимают собственные транспортные ниши. Морской транспорт осуществляет преимущественно внешние и внутренние грузоперевозки. Авиационный – внешний и внутренний пассажиропотоки. Автомобильный – из-за неразвитости дорожной сети – перевозки грузов и пассажиров в пределах населенных пунктов и внутрирайонные перевозки.

Самой рациональной схемой фидерной развозки грузов будет последовательная схема с «юга на север и обратно». Учитывая значительную долю грузопотока западного побережья, идущего на Соболевский район (более 50%), а также его сравнительно небольшое удаление от Петропавловска-Камчатского (среднее расстояние 430 миль), целесообразно выделить завоз грузов в его портопункты отдельной линией с целью сокращения потребного количества судов. Годовой прямой грузопоток по западному побережью составляет 45210 т; по восточному (без угля п. Медвежки) – 29580 т. На сегодняшний день потребное количество судов грузоподъемностью 250 т для обслуживания грузопотока при последовательной схеме развозки составит по западному побережью – около 20 шт., по восточному – 10 шт.

Стратегией развития транспортной инфраструктуры Камчатского края до 2025 года предполагается:

на 1-м этапе

- проектирование и строительство морского вокзала в г. Петропавловске-Камчатском, что повысит привлекательность порта для туристов, в том числе иностранных;

- частичное обновление флота (приобретение судов различного типа для нужд порта и портопунктов), в том числе два грузопассажирских судна пассажировместимостью порядка 50 человек и грузоподъемностью 150-200 тонн для организации регулярных морских грузопассажирских линий;

- реконструкция портопунктов в п. Палана, с. Усть-Хайрюзово, с. Манилы, строительство причального пирса в с. Тилички, благодаря чему будет обеспечено надежное (отвечающее всем современным требованиям) морское сообщение между населенными пунктами Камчатского края;

- проектирование и строительство системы управления движением судов на акватории Авачинской бухты;

на 2-ом этапе

- обновление флота (приобретение судов различного типа для нужд порта и портопунктов);

- реконструкция портопунктов в с. Оссора, с. Пахачи, с. Тилички, с. Тигиль, с. Соболево, тем самым будет обеспечено надежное (отвечающее всем современным требованиям) морское сообщение между населенными пунктами Камчатского края.

В рамках развития морской транспортной сети Камчатского края предполагается строительство двух грузопассажирских судов (60 пассажирских мест, грузоподъемность 150 тонн) для работы на линиях порт Петропавловск-Камчатский – порт Северо-Курильск, портопункты Октябрьский – Соболево – Усть-Хайрюзово – Палана – Манилы – Октябрьский; реконструкция в 2010-2013 годах портопунктов Манилы, Палана, Усть-Хайрюзово, Тилички; в 2015-2025 годах портопунктов Оссора, Пахачи, Тигиль, Соболево, Озерновский; модернизация подъемно-транспортной техники в портопунктах. При этом по мере развития системы автомобильных дорог она существенно подкрепит маршрутную сеть морских каботажных перевозок и может стать основой для паромной линии «Усть-Камчатск – Никольское».

Создание в Камчатском крае современной морской транспортной системы, способной удовлетворить потребности населения и региональной экономики в перевозках грузов и пассажиров. Решается социальная задача, стоящая перед органами исполнительной власти в части обеспечения и развития межмуниципальных перевозок пассажиров и грузов. Развитие морского пассажирского транспорта, как альтернативного воздушному, объективно улучшит условия для проживания в труднодоступных прибрежных и островных поселках Камчатки, повысит качество и уровень жизни населения, сделав более доступными учреждения здравоохранения, образования и культуры областного центра. Кроме того, формирующаяся в результате

запланированных мероприятий единую сеть морских перевозок целесообразно дополнить амфибийными транспортными средствами (см. приложение 3).

### **2.9.5. Создание сети модернизированных судоремонтных предприятий с расширением перечня услуг**

Ежегодная потребность предприятий Камчатского края в судоремонте будет находиться на устойчивом уровне, с тенденцией постоянного роста. В этой связи Правительством Камчатского края намечено несколько приоритетных стратегических направлений развития судоремонта.

1. Модернизация оборудования судоремонтных предприятий с расширением перечня услуг судоремонта путем реализации инвестиционных проектов – «Модернизация судоремонтного производства ЗАО «Петропавловск-Камчатский судоремонтный завод»»; «Модернизация судоремонтного производства ЗАО «Судоремсервис»»; «Проектирование и строительство гидротехнического сооружения (сухой док) 180 метров (длина) x 45 метров (ширина) ОАО «Петропавловская судовой верфь», развитие судоремонтной базы в рамках реализации проекта создания портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ) «Авача».

2. Регулирование тарифов на электрическую и тепловую энергию для судоремонтных предприятий, обеспечение льготного режима налогообложения судоремонтных предприятий в рамках действующего законодательства Российской Федерации, формирование благоприятного имиджа судоремонта Камчатского края с целью привлечения судов Сахалина и Приморья, а также иностранных судов для проведения текущих ремонтных работ на камчатских предприятиях.

3. Организация подготовки профессиональных кадров для судоремонта в Камчатском крае, решение вопроса обеспеченности трудовыми ресурсами.

4. Создание оптовой рыбной биржи в г. Петропавловске-Камчатском.

5. Возобновление каботажных перевозок в Камчатском крае.

Определены перспективные инвестиционные площадки, разработан план их размещения. В их числе проектирование и строительство сухого дока, а также развитие судоремонтной базы в рамках реализации проекта создания ПОЭЗ «Авача».

Кроме того, на уровне инвестиционных идей существуют предложения ООО ИИ «СП-Конструкция», заключающиеся в оборудовании стапельного места для ремонта, стоянки судов водоизмещением до 2000 регистровых тонн, слипового транспортера для подъема и транспортировки судов, а также ООО «ПСРМЗ Холдинг», связанные с восстановлением изношенных металлических деталей, в том числе судовых, методом металлизации с последующей обработкой, и др. Проект безотходной переработки титаномагнетитовых песков Халатырского месторождения на ГОКе и металлургическом комплексе предполагает обустройство инженерной площадки на территории Петропавловского судоремонтного завода готовой для размещения первого пилотного комплекса металлургического производства с установленной мощностью 11 МВт.

Развитие имеющейся судоремонтной базы должно происходить за счет создания определенных условий (механизмов):

- организация взаимодействия судоремонтных предприятий и судовладельцев (в том числе организация взаимодействия между Камчатской судоремонтной ассоциацией «Северо-Восток» и ассоциациями судовладельцев Камчатского края), разработка текущих и перспективных планов потребности в судоремонте (с учетом государственного заказа Минобороны России);

- оказание содействия в заключении договоров сервисного технического обслуживания судоремонтными предприятиями Камчатского края с судостроительными заводами РФ по вновь приобретаемым судовладельцами судам;

- внедрение новых финансовых схем для реализации технического перевооружения судоремонтных предприятий – лизинг, субсидирование процентной ставки, доленое участие рыбодобывающих предприятий, софинансирование инвестиционных проектов, связанных с модернизацией производственных мощностей из федерального бюджета;

- обеспечение льготного режима налогообложения судоремонтных предприятий в рамках действующего законодательства Российской Федерации, в том числе освобождение от таможенных пошлин и НДС при ввозе импортируемого судового и технологического оборудования, не производимого в России;

- организация подготовки профессиональных кадров для судоремонта в Камчатском крае, в том числе организация подготовки на базе государственного образовательного учреждения Профессиональное училище № 1 специалистов по ремонту технологического оборудования и ремонту корпусов судов и подготовку на базе Камчатского государственного технического университета инженеров-судоремонтников заочной формы обучения; решение вопроса обеспеченности трудовыми ресурсами;

- формирование благоприятного имиджа судоремонта Камчатского края с целью привлечения судов Сахалина и Приморья, а также иностранных судов для проведения текущих ремонтных работ на камчатских предприятиях;

- поднятие престижа рабочих профессий в судоремонте, повышение заработной платы до уровня выше, чем средний по промышленности.

Перспективным направлением развития судоремонта на базе крупных предприятий рассматривается создание возможности проведения ремонта всех типов судов в полном объеме «под ключ».

На основании зарубежного опыта предлагается создание и развитие судоремонтных услуг построенных на принципе субконтрактации и кооперации, при котором существуют небольшие агентские предприятия, занимающиеся организацией всех видов судоремонтных работ, но не имеющие в наличии необходимых производственных мощностей и не включающие в свой штат всех необходимых специалистов. Последние приглашаются из профильных организаций по мере необходимости, то есть по мере определения необходимых видов судоремонтных работ. По этому же принципу заключаются

договоры аренды на использование необходимых производственных мощностей. Приглашенные специалисты и привлеченные производственные мощности могут использоваться в основное время не по профилю судоремонта.

Реализации инвестиционных проектов по развитию судоремонтной отрасли будет способствовать создание в Камчатском крае регионального лизингового фонда, а также фонда прямых инвестиций на условиях ГЧП (государственно-частного партнерства).

В соответствии с планом развития отрасли до 2025 года возможно увеличение численности работающих всех специальностей на 2200 человек. Для жизнеобеспечения новых работников потребуются детские сады, школы, больницы и другие объекты социальной инфраструктуры.

## **2.10. Актуальные комплексные задачи развития морской деятельности в Камчатском крае**

Необходимость преодоления выявленных ключевых проблем или закрепления и усиления, благоприятных развитию морской деятельности Камчатского края перспектив происходит путем выделения и поэтапного решения актуальных комплексных долгосрочных задач.

**Во внутривластной сфере** одной из первоочередных задач становится **повышение эффективности, результативности и качества государственного управления развитием морской деятельности Камчатского края.** При этом необходимо обеспечить **переход от ведомственного к комплексному развитию морепользования на основе кластерного подхода, включая обеспечение взаимосвязи стратегических положений** (Стратегия социально-экономического развития Камчатского края до 2025 года) **с содержанием программных решений, разрабатываемых и корректируемых в процессе программно-целевого планирования регионального социально-экономического развития** (Программа социально-экономического развития Камчатского края на 2009-2013 гг. и на период до 2025 года, а также федеральные и региональные целевые, ведомственные программы, государственные программы, национальные проекты и т.п.). Внедрению комплексного подхода будет **способствовать усиление координирующей роли Совета по морской деятельности в Камчатском крае (пре-кластерной структуры) в системе государственного управления развитием региональной морской деятельности.** Также для преодоления существующих проблем необходимо обеспечить **дальнейшее совершенствование инвестиционной политики в морской деятельности в направлении повышения ее эффективности, результативности, прозрачности расходования средств регионального бюджета и понятности всем заинтересованным субъектам.** Во многом этот процесс будет зависеть от результативности мероприятий, направленных на **снижение уровня криминализации морской деятельности и коррумпированности сфер администрирования, организации, контроля и надзора.**



Среди актуальных задач *в информационно-психологической сфере* необходимо особо выделить две из них, которые отличаются высокой степенью взаимозависимости – это **повышение заинтересованности общества к развитию морской деятельности и степени его вовлеченности в морепользование**, а также усиление психологической мотивации к участию в морской деятельности среди различных слоев общества в Камчатском крае.

К числу долгосрочных задач *в экономической сфере* можно отнести **устранение инфраструктурных ограничений** комплексному развитию морской деятельности и **социально-экономическому росту Камчатского края**. Ее решение непосредственно зависит от **рационализации и интенсификации использования пространств и ресурсов Мирового океана; повышения эффективности и дальнейшего развития систем обеспечения морской деятельности**, а также диверсификации отраслевой структуры и комплексного развития региональных морехозяйственных кластеров (биоресурсного, туристско-рекреационного, кластера новой энергетики), **включая береговую инфраструктуру и обеспечивающие производства**. В этой сфере необходимо также предусмотреть **внедрение эффективных форм пространственного развития морского потенциала Камчатского края**, включая методологию Комплексного управления прибрежными зонами (КУПЗ) и концепцию экосистемного менеджмента («большие морские экосистемы» – БМЭ), приближение методов управления морской деятельностью к специфике ее видов и природно-климатическим особенностям размещения морехозяйственного потенциала. Немаловажным стимулом для развития этой сферы морской деятельности станет **обеспечение качественного роста регионального морепромышленного комплекса (кластера) и конкурентоспособности его продукции и услуг**.

*В социальной сфере* особую актуальность приобретают **постепенная стабилизация численности населения и формирование предпосылок последующего демографического роста в Камчатском крае** в интересах обеспечения регионального морехозяйственного комплекса качественными трудовыми ресурсами. В дополнение к этой задаче необходимо предусмотреть механизмы **повышения уровня благосостояния населения и качества жизни**. С целью удовлетворения кадровых потребностей морской деятельности целесообразно осуществить **приведение структуры миграционных потоков в соответствие социально-экономическими потребностями Камчатского края** в целях развития его морехозяйственного комплекса, а также обеспечить **совершенствование системы подготовки и сохранения кадров для морской деятельности региона**.

К числу первоочередных установок морехозяйственного блока Стратегии *в международной сфере* можно отнести **широкое вовлечение Камчатского края в международное и межрегиональное сотрудничество в морской деятельности**, при одновременном **обеспечении его активного участия в международных морских глобальных, региональных и субрегиональных организациях**.

**Развитие методологии и современных средств для комплексных исследований природы Мирового океана, возобновление экспедиционной деятельности в ключевых его районах, особенно высокоширотных (Арктика), в том числе с целью предупреждения опасных последствий и постоянного мониторинга природных и антропогенных явлений глобального и регионального масштаба становится одной из самых актуальных долгосрочных задач *в научной сфере*. Однако помимо ее решения необходимо также способствовать становлению современной системы стратегического прогнозирования и научно-прогностического обеспечения морской деятельности Камчатского края, а также региональной инновационной системы в морехозяйственном комплексе.**

На первое место среди прочих стратегических приоритетов *в экологической сфере* выходит **разработка и реализация мер, направленных на сохранение природной среды Мирового океана и внутренних морских вод Российской Федерации с учетом согласования конфликтогенных интересов между отдельными видами морской деятельности. А в сфере предотвращения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и их последствий в Мировом океане – повышение уровня готовности региональных органов исполнительной власти и общества к тем из них, которые связаны с Мировым океаном.**

Направления и способы решения ключевых стратегических задач, система критериев, интегральных целевых показателей и индикаторов реализации морехозяйственного блока Стратегии по временным горизонтам, а также организация его мониторинга представлена в приложении 4.

## **2.11. Ожидаемые результаты и эффекты реализации морехозяйственного блока Стратегии**

В целом, реализация предлагаемой в рамках целевого сценария модели должна оказать комплексное положительное влияние на обеспечение социально-экономического развития Камчатского края и привести в долгосрочной перспективе к следующим общесистемным, обобщенным (интегральным) конечным результатам:

- рост удельного веса наукоемкой инновационной продукции (и услуг) морехозяйственного комплекса как в общем объеме продаж внутри Камчатского края до 20–25%, так и в экспорте – до 15–20%;
- возрастание удельного веса предприятий морехозяйственного комплекса Камчатского края, постоянно внедряющих организационные инновации, до 40–45%, а технологические – до 25–30%;
- достижение уровня темпов прироста инвестиций в морехозяйственный комплекс Камчатского края, характерного для развитых морских держав и быстроразвивающихся прибрежных государств (не менее 12% в год) при росте частных инвестиций в развитие морской деятельности до 2-5 рублей на рубль из регионального бюджета;

- увеличение производительности труда в морехозяйственном комплексе Камчатского края в 2,5-5 раз;
- возрастание энергоэффективности в 1,6-1,8 раз;
- ежегодный прирост рабочих мест в морехозяйственном комплексе Камчатского края на уровне, превышающем 7–10%;
- рост удельного веса молодых (до 39 лет) специалистов в морехозяйственном комплексе Камчатского края, имеющих высшее или среднее профессиональное образование, до 65%;
- рост конкурса в учебных заведениях на специальности, связанные с морской деятельностью, до трех-четырёх человек на место;
- увеличение коэффициента изобретательской активности в морской деятельности Камчатского края до 5,0, а удельного веса нематериальных активов в общем их объеме – до 30%;
- снижение количества преступлений в сфере морской деятельности (и, соответственно, бюджетных потерь) наполовину;
- увеличение объемов грузо- и пассажиропотока через порт Петропавловск-Камчатский в десятки раз;
- снижение среднего возраста судов до 14 лет;

*Экономический эффект* от реализации целевого сценария морехозяйственного блока Стратегии аккумулирует в себе:

- обеспечение конкурентоспособности товаров и услуг морехозяйственного комплекса Камчатского края на мировых рынках, а также развитие среднего и крупного частного бизнеса в сфере морской деятельности;
- диверсификацию экспорта за счет высокотехнологичной компоненты;
- создание благоприятного инвестиционного климата в ведущих, ключевых, критических, кризисных отраслях морехозяйственного комплекса Камчатского края и развитие соответствующих инфраструктур;
- увеличение числа участников инвестиционного процесса, диверсификация источников инвестиционных ресурсов и развитие рынка инвестиций;
- снижение доли государственного участия в финансировании социально-экономических мегапроектов регионального значения при сохранении контролирующих и координирующих функций, а также обеспечение транспортной, продовольственной и энергетической безопасности Камчатского края и страны в целом, безопасности систем связи и других критических инфраструктур;
- диверсификацию экономического потенциала региона с целью формирования устойчивой структуры морехозяйственной деятельности, менее подверженной конъюнктуре и разного рода рискам;
- стимулирование раскрытия внутреннего потенциала региона как «полюса роста»;

- позитивное мультипликативное влияние морской деятельности на обслуживающие, «шлейфовые» и смежные производства (в том числе во внутриконтинентальных районах);
- повышение результативности использования средств федерального бюджета и частных инвесторов, привлекаемых к модернизации производственных мощностей видов морской деятельности Камчатского края;
- снижение трудоемкости и энергоемкости региональной экономики;
- совершенствование и рост портовых мощностей порта Петропавловск-Камчатский с диверсификацией его специализации и переориентацией на экспортные и транзитные операции, применение новых схем и технологий перевалки и обработки грузов;
- устойчивое развитие рыбохозяйственного комплекса Камчатского края;
- модернизацию существующих и строительство новых рыбоперерабатывающих и сбытовых мощностей, способствующих значительному увеличению рыбопереработки на местных предприятиях и росту сбыта готовой продукции;
- действенный контроль за деятельностью соответствующих рыбохозяйственных производств по всей технологической цепочке от добычи до реализации продукции;
- прозрачность для всех участников рынка процесса государственного контроля и управления морскими биологическими ресурсами территориального моря и исключительной экономической зоны, а также государственных мер регулирования промысла;
- уменьшение объемов нелегального лова;
- комплексное содействие океаническому промышленному рыболовству;
- увеличение вклада морской туристической составляющей в ВРП и в бюджеты всех уровней;
- увеличение оборота морского туристского продукта и услуг;
- обеспечение роста числа рекреантов, воспользовавшихся туристским продуктом и услугами Камчатского края;
- развитие и эффективную загрузку инфраструктуры туристического бизнеса;
- увеличение среднего срока пребывания в Камчатском крае среднестатистического иностранного рекреанта;
- защиту экономических интересов Камчатского края и России в целом при изучении, освоении и использовании пространств и ресурсов Мирового океана.

*Социальный эффект* включает в себя:

- сохранение и создание новых рабочих мест;
- рост престижа морских профессий и связанных с морским хозяйством инженерно-технических специальностей;
- повышение уровня доходов, социальных выплат населению из федерального и регионального бюджетов, обеспеченность социальных нужд;
- улучшение характера и условий труда;

- привлечение в Камчатский край образованных и высококвалифицированных иммигрантов, активизацию субрегионального и международного сотрудничества;

- инициирование с соседними прибрежными государствами, потенциально ориентированными на Россию, совместных проектов в морской деятельности с целью преодоления технологического отставания регионального морехозяйственного комплекса, включая целесообразный экспорт качественного образования и высоких технологий;

- обеспечение отраслей и сфер морской деятельности высококвалифицированными трудовыми ресурсами.

*Научно-технический эффект обусловлен:*

- инновационной модернизацией технологической и производственной сфер с учетом основных направлений научно-технического прогресса;

- внедрением в практику региональной морской деятельности новых и модернизированных информационно-коммуникационных технологий и средств;

- генерацией новых знаний о динамике экосистем, климатических изменениях, геологическом строении континентального шельфа и континентального склона Российской Федерации, глубоководных районов Мирового океана, материковых отмелей, подводных каньонов, гор, рифтовых долин, ложа океанов и прогнозированию на этой основе опасных сейсмических явлений;

- большей предсказуемостью глобальных процессов океанопользования и их управляемости, а также снижением конфликтогенности и предотвращением хаоса при глобальном изучении, освоении и использовании пространств и ресурсов Мирового океана;

- развитием и использованием морских технологий, а также сил и средств двойного назначения;

- практическим внедрением нововведений и инновационных технологий.

*Экологический эффект связан с:*

- обеспечением устойчивого развития, защиты и сохранения окружающей среды;

- улучшением экологического состояния прибрежных территорий;

- рационализацией и интенсификацией освоения и эксплуатации ресурсов Мирового океана;

- внедрением альтернативных экологически чистых источников энергии;

- повышением экологической безопасности освоения ресурсов и пространств Мирового океана.

*Политический эффект заключен в:*

- контроле и предотвращении конфликтных ситуаций, снижении вероятности их проявлений в прилегающих к Российской Федерации акваториях;

- интенсификации международного сотрудничества и партнерства, включая субрегиональное и приграничное;
- возобновлении союзнических отношений по всему кругу вопросов мировой политики и экономики, в первую очередь, с государствами «ближнего зарубежья», путем интеграционных толчков «малой интенсивности»;
- стабильности положения Российской Федерации на международной арене, в том числе в отношении Мирового океана, ее авторитете и возможностях влияния в своих интересах на процессы глобального мироустройства;
- повышении эффективности внешнеполитической и внешнеэкономической деятельности;
- стимулировании интеграции материально-технических, интеллектуальных и финансовых возможностей международного сотрудничества с целью формирования трансграничных логистических коридоров, в первую очередь СМП, и содействия устойчивому развитию;
- развитии международно-правовой базы для более благоприятной инвестиционной и экономической среды в морехозяйственном секторе экономики Камчатского края;
- создании благоприятных международно-правовых условий для обеспечения суверенитета и суверенных прав Российской Федерации в сфере изучения, освоения и использования пространств и ресурсов Мирового океана, включая повышение эффективности эксплуатации ресурсной базы;
- широком привлечении внешних капитальных инвестиций и передовых технологий в виды морской деятельности и отрасли регионального морехозяйственного комплекса;
- экспорте российских инвестиций за рубеж и формировании там положительного имиджа Камчатского края и его морской деятельности.

## **Часть 3. Приоритетные направления деятельности, цели и задачи органов государственной власти Камчатского края**

### **3.1. Система мер государственного управления социально-экономическим развитием Камчатского края в соответствии с целевым сценарием Стратегии**

Организация управления стратегическим развитием региона в соответствие с кластерной стратегией предполагает определенные организационно-структурные изменения в системе управления. В первую очередь речь идет о создании специальных структур отвечающих за развитие кластерных проектов. Из опыта проведения кластерной политики зарубежных стран и некоторых российских регионов (Калужская область, Саратовская область, Республика Саха (Якутия), Республика Татарстан, город Санкт-Петербург, Самарская область) можно рекомендовать следующее (наиболее важное):

1. Создание «Агентства по координации кластерной политики» в Камчатском крае, отвечающего за осуществление организационно-исполнительской деятельности по созданию формальных кластерных структур, организацию и ведение всех взаимоотношений со стейкхолдерами (участниками кластера), осуществление всех контактов с инвесторами (с одной стороны) и ответственными ведомствами и органами власти (с другой стороны). Агентство создается от лица органов власти региона и является организатором, интегратором и координатором всей необходимой деятельности по развитию кластера (с наделянием необходимыми полномочиями). Логика создания – как и в управлении проектами. По сути – это управляющая компания кластера.

2. Создание «Агентства по привлечению инвестиций» Камчатского края – структуры, ответственной за организацию финансирования кластера и проектов. Ведет необходимую деятельность по привлечению инвестиций, переговоры с частными и государственными структурами, отвечает за весь инвестиционный процесс, включая гарантии. Управляет проектом (кластерным) с позиции финансов.

3. Разработка и принятие ряда нормативно-правовых актов по реализации кластерной политики в регионе. В первую очередь – это региональный закон «О кластерной политике в Камчатском крае». Проект закона, с учетом рекомендаций экспертов Евросоюза, РАГС и Минэкономразвития – разработан для Камчатского края (см. Приложение 1). Мировой опыт говорит о высокой эффективности поддержки кластерных инициатив с помощью механизмов частно-государственного партнерства. Проект концепции реализации проектов, основанных на принципах государственно-частного партнерства в Камчатском крае, дан в приложении 2.

### **3.2. Интеграция стратегических приоритетов развития региона с основными положениями и направлениями политики социально-экономического развития Российской Федерации**

Стратегия разработана в соответствии с Конституцией Российской Федерации, федеральными и региональными законами, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и Камчатского края, общепризнанными принципами и нормами международного (в т.ч. морского) права, Стратегией национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 12 мая 2009 года № 537, Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Председателя Правительства Российской Федерации 17 ноября 2008 года № 1662-р, Концепцией внешней политики Российской Федерации, утвержденной Президентом Российской Федерации 12 июля 2008 г. № Пр-1440, Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной Президентом Российской Федерации 27 июля 2001 г. № Пр-1387, Стратегией социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года, основных положений ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» и с учетом отечественного и зарубежного опыта в морехозяйственной сфере жизнедеятельности государства.

Стратегия обеспечивает преемственность программных документов Камчатского края, увязывая их в единую систему, дополняет и развивает основные положения других утвержденных и одобренных Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации общегосударственных решений: доктринальных, концептуальных, стратегических и программных. Стратегия учитывает в целом процесс становления концептуальной базы, определяющей конкурентоспособное развитие регионов, а также основные направления государственной политики Российской Федерации, поэтому она формируется с учетом и в развитие положений действующих и разрабатываемых стратегических решений и концептуальных документов (в том числе):

- Основных положений государственной стратегии Российской Федерации по охране окружающей среды и обеспечению устойчивого развития (утверждены Указом Президента Российской Федерации от 04 февраля 1994 г. № 236);
- Государственной стратегии экономической безопасности Российской Федерации (одобрена Указом Президента Российской Федерации от 29 апреля 1996 г. № 608);
- Концепции Федеральной целевой программы «Мировой океан» (утверждена Указом Президента Российской Федерации от 17 января 1997 г. № 11);



- Основ политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2010 года (утверждены Указом Президента Российской Федерации от 4 марта 2000 г.);
- Военной доктрины Российской Федерации (утверждена Указом Президента Российской Федерации от 21 апреля 2000 г. № 706);
- Концепции судоходной политики Российской Федерации (одобрена на заседании Правительства Российской Федерации протоколом от 22 июля 2000 г. № 20, п. II);
- Доктрины информационной безопасности Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации 09 сентября 2000 г. № Пр-1895);
- Экологической доктрины Российской Федерации (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 августа 2002 г. № 1225-р);
- Концепции регулирования миграционных процессов в Российской Федерации (одобрена распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 марта 2003 г. №256-р);
- Основ государственной политики в области использования минерального сырья и недропользования (утверждены распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2003 г. № 494-р);
- Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации (одобрена распоряжением Правительства Российской Федерации от 3 июня 2003 г. № 909-р);
- Концепции развития рыбного хозяйства Российской Федерации на период до 2020 года (одобрена распоряжением Правительства Российской Федерации от 02 сентября 2003 г. № 1265-р);
- Энергетической стратегии России на период до 2020 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2003 г. № 1234-р);
- Концепции формирования системы обеспечения интересов Российской Федерации в пограничной сфере на период до 2010 года (в целом одобрена решением Государственной пограничной комиссии от 28 января 2005 г.);
- Стратегии развития науки и инноваций в Российской Федерации на период до 2015 года (утверждена Межведомственной комиссией по научно-инновационной политике протоколом от 15 февраля 2006 г. № 1);
- Концепции развития глубоководных сил и средств Российской Федерации на период до 2021 года (утверждена Президентом Российской Федерации 05 декабря 2006 года, Пр-2112);
- Концепции участия Российской Федерации в содействии международному развитию (утверждена Президентом Российской Федерации 14 июня 2007 г.);
- Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу (основные направления проекта одобрены на заседании Правительства Российской Федерации 19 октября

2006 г., сама Стратегия утверждена приказом Министра промышленности и энергетики Российской Федерации от 06 сентября 2007 г. № 354);

- Стратегии социального развития Вооруженных Сил Российской Федерации на период до 2020 года (утверждена решением Коллегии Министерства обороны Российской Федерации от 28 марта 2008 г.);
- Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (утверждены Президентом Российской Федерации 18 сентября 2008 года Пр-1969) /в части развития СМП/;
- Транспортной стратегии Российской Федерации (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р).

Кроме того, Стратегия увязана с основными параметрами корпоративных концепций, стратегий, долгосрочных и среднесрочных программ и планов, включая государственные институты развития (Государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)», Инвестиционный фонд Российской Федерации, Венчурный фонд Российской Федерации (ОАО «Российская венчурная компания»), ОАО «Российский инвестиционный фонд информационно-коммуникационных технологий» и т.д.). При ее разработке принимался во внимание опыт создания и имплементации аналогичных стратегических решений в других субъектах Российской Федерации, а также зарубежных моделей социально-экономического развития приморских территорий и ориентированных на интенсификацию морской деятельности экономик.

Все ограничения, связанные с системой исполнения Стратегии развития Камчатского края, могут быть сведены к пяти группам:

1. Регуляторы. (Недостаточное развитие правового обеспечения системы исполнения. Для активизации работ по приоритетным для Стратегии направлениям целесообразно подготовить регуляторы, обеспечивающие стимулирование участников или ограничивающие возможные негативные воздействия);
2. Коммуникации. (Недостаточное развитие. Для исключения системных ограничений целесообразно развивать коммуникации опережающими темпами по сравнению с остальными элементами системы);
3. Информация. (Недостаток, нерелевантность или неудачный формат получения.);
4. Организация. (Стратегические изменения требуют создания специальных организационных структур и решений, обеспечивающих наиболее сложные преобразования, процессы);
5. Компетенции. (Носителями компетенций являются люди. Стратегия требует существенной переподготовки многих специалистов и исполнителей. Обучение людей и обретение новых компетенций должно опережать планируемые стратегические изменения).

## Часть 4. Механизмы реализации Стратегии и контроля за ее исполнением. Проводимая органами исполнительной власти Камчатского края политика

Реализация выбранного стратегического сценария развития Камчатского края обеспечивается системой программных мероприятий, являющихся совокупностью институциональных и правовых преобразований, конкретных инвестиционных проектов и некоммерческих (социальных, экологических и др.) мероприятий.

### 4.1. Структура системы исполнения

Система программных мероприятий делится на непроектные мероприятия (совершенствование нормативной правовой базы и т.п.) и проектные мероприятия.

Проектные мероприятия, в свою очередь, разделены на три группы:

- 1) бизнес-проекты;
- 2) социальные проекты;
- 3) инфраструктурные проекты.

В связи с привлечением средств краевого и федерального бюджета в рамках реализации целевых программ, в социальной сфере и инфраструктуре выделяются проекты и мероприятия, финансируемые в рамках федеральных, краевых целевых программ и прочие. Общая структура системы исполнения выглядит следующим образом:

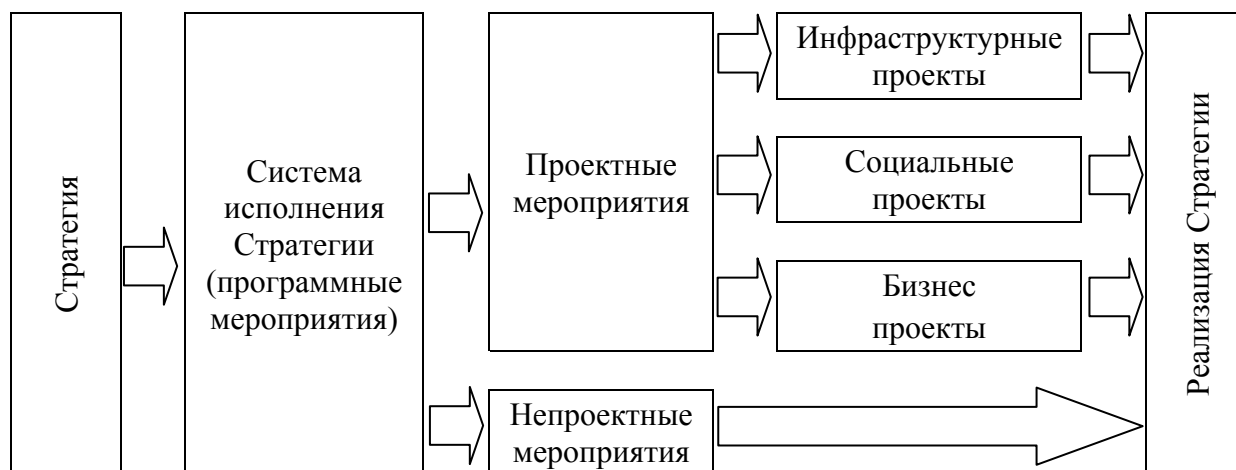


Рисунок 41. Структура системы исполнения Стратегии.

Каждый проект имеет следующие характеристики:

- цель;
- показатели эффективности и реализуемости (для проектных мероприятий);
- сроки реализации;
- планируемый объем производства (для бизнес-проектов);

- объем и источники финансирования;
- результаты реализации (контрольные показатели, характеризующие достижение стратегических целей – для непроектных мероприятий).

## **4.2. Механизм реализации Стратегии**

Ключевым принципом при построении механизма реализации Стратегии является принцип «баланса интересов», который подразумевает соблюдение интересов всех основных групп, участвующих в реализации Стратегии.

Механизм реализации Стратегии предусматривает использование всех средств и методов государственного воздействия: нормативно-правового регулирования, административных мер, прямых и непрямых методов бюджетной поддержки, механизмов организационной, правовой и информационной поддержки. Для достижения заявленных программных целей будут использоваться:

- федеральные и краевые целевые программы;
- финансово-кредитные механизмы;
- система государственного и муниципального заказа;
- механизмы налогового и инвестиционного регулирования;
- системы стимулирования предпринимательской деятельности;
- частно-государственное партнерство.

Механизм реализации Стратегии включает следующие основные элементы:

- стратегическое планирование, прогнозирование и программирование;
- организационное воздействие;
- инструменты экономического воздействия;
- информационное воздействие;
- правовые методы воздействия;
- ресурсное обеспечение стратегии.

### **4.2.1. Стратегическое планирование, прогнозирование и программирование**

В рамках разработки Стратегии социально-экономического развития Камчатского края до 2025 года был проведен комплексный анализ социально-экономического состояния региона, в соответствии с которым определены стратегические приоритеты и цели его социально-экономического развития.

Программа конкретизирует задачи исполнительных органов государственной власти Камчатского края и структурных подразделений Правительства Камчатского края на среднесрочный период, обеспечивается распределение ограниченных ресурсов по объемам и срокам выделения на достижение стратегических целей.

Прогнозирование учитывает изменение макроэкономических показателей и их влияние на процесс реализации программных мероприятий.

Процессы прогнозирования и программирования обеспечивают увязку достижения стратегических целей с бюджетным процессом, что, в свою очередь, позволяет повысить эффективность использования бюджетных средств и обеспечить переход на систему бюджетирования, ориентированного на результат.

#### **4.2.2. Организационные механизмы воздействия**

Формирование высшим руководством исполнительной власти Камчатского края структуры для управления процессом реализации и корректировки Стратегии является одной из основных задач системы исполнения.

В рамках Стратегии предусматривается создание специализированных институтов, призванных усилить систему ее реализации, в том числе: «Агентство по привлечению инвестиций» Камчатского края и «Агентство по координации кластерной политики» в Камчатском крае.

«Агентство по привлечению инвестиций» Камчатского края – координатор инвестиционного обеспечения реализации кластерной политики в регионе и основная контактная структура для всех инвесторов участвующих в кластерных проектах. Агентство отвечает за привлечение внебюджетных инвестиций в экономику Камчатского края, в том числе реализуемых в рамках кластерной политики. Также, в функции Агентства целесообразно включить разработку бизнес-планов инвестпроектов, подготовку проектно-сметной документации, оценку эффективности проектов, взаимодействие с инвестиционными институтами. Такая централизация процесса поддержки и координации инвестиционной деятельности позволяет создать благоприятную среду для инвесторов и участников кластерных проектов.

«Агентство по координации кластерной политики» – координационный или совещательный орган в сфере организационно-структурной, правовой и информационной поддержки кластерной политики в Камчатском крае. Агентство отвечает за комплексную координацию кластерной политики, в том числе за решение финансовых задач, связанных с бюджетным финансированием.

#### **4.2.3. Инструменты экономического воздействия**

Реализация Стратегии предусматривает использование целевого финансирования конкретных мероприятий и проектов в рамках закупок и поставки продукции для государственных нужд и государственной поддержки, направленной на стимулирование инвестиционной и предпринимательской деятельности. Государственная поддержка проектов осуществляется в соответствии с действующим законодательством и включает следующие формы:

- предоставление в пределах компетенции органов государственной власти Камчатского края дополнительных льгот по налогам и изменение сроков уплаты налогов в части, зачисляемой в краевой бюджет;

- предоставление государственных гарантий в качестве обеспечения исполнения обязательств субъекта инвестиционной деятельности, возникающих в процессе реализации инвестиционных проектов;
- предоставление субсидий и субвенций для финансирования реализации инвестиционных проектов;
- предоставление бюджетных инвестиций;
- предоставление иных, нефинансовых форм поддержки, в том числе оказание информационной и консультационной помощи инвесторам.

Для успешной реализации Стратегии необходимо развивать все существующие механизмы привлечения внебюджетных средств: привлечение инвестиций в уставный капитал, акционирование и создание совместных предприятий, кредитование, лизинг, организацию публичных займов, использование залоговых инструментов и другие. Принципиальное значение имеет обобщение информации о доступных инвестиционных ресурсах из всех источников и планирование их эффективного использования для реализации приоритетных проектов при проведении кластерной политики. Особое внимание будет определено целевому привлечению средств инвесторов, в том числе зарубежных, и поиску стратегических инвесторов, заинтересованных в долгосрочном сотрудничестве. Решение этих задач предполагается возложить на «Агентство по привлечению инвестиций».

#### **4.2.4. Информационные механизмы воздействия**

Большое значение для реализации Стратегии имеет ее информационно-коммуникационное обеспечение. С этой целью необходимо осуществление комплекса мер, направленных на:

- опережающую подготовку и свод инвестиционных проектов, бизнес-планов и проектно-сметной документации хозяйствующих субъектов в интересах потенциальных инвесторов;
- повышение информированности потенциальных инвесторов об имеющихся в Камчатском крае возможностях для вложения средств, создание и ведение банка данных, организация активного продвижения региона через участие и организацию выставок, аукционов, в том числе через Интернет;
- помощь хозяйствующим субъектам (обучение, консультирование и др.) при разработке инвестиционной документации, стимулирование формирования системы профессионального сервиса (аудиторских, консалтинговых, юридических и рекламных компаний), которая является важнейшим элементом деловой инфраструктуры (бизнес-среды).

Кроме того, информационная поддержка должна быть предоставлена организациям по сотрудничеству (отраслевым ассоциациям, деловым союзам и пр.). Решение этих задач предполагается возложить на «Агентство по координации кластерной политики».

#### **4.2.5. Правовые механизмы воздействия**

Основным правовым механизмом реализации Стратегии является целеориентированное и скоординированное применение действующих нормативных правовых актов федерального и регионального уровней, а также разработка и совершенствование правовых актов Камчатского края формирующих правовую среду для проведения кластерной политики и эффективного применения механизмов государственно-частного партнерства.

Нормативная правовая база Стратегии призвана обеспечить рост деловой и инвестиционной активности в регионе, а также регулировать отношения федеральных, краевых и муниципальных органов власти, хозяйствующих субъектов, заказчиков и исполнителей мероприятий Стратегии.

В состав Стратегии включены предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы края.

План совершенствования нормативно-правовой базы необходимо ежегодно уточнять и корректировать с учетом результатов мониторинга исполнения Стратегии.

Принципиальное значение имеет принятие региональных законов, формирующих институциональную среду для проведения кластерной политики в крае: Закон Камчатского края «О кластерной политике в Камчатском крае» и «Концепция реализации в Камчатском крае проектов государственно-частного партнерства».

#### **4.2.6. Ресурсное обеспечение стратегии**

Основными источниками средств реализации Стратегии являются<sup>38</sup>:

- средства федерального бюджета;
- средства краевого бюджета;
- средства местных бюджетов;
- внебюджетные средства.

Общий объем финансовых ресурсов, необходимых для реализации Стратегии (базовый сценарий) за счет всех источников финансирования на 2010 – 2025 годы, составляет 317,05 млрд. руб. Основным источником средств являются федеральные ресурсы и внебюджетные средства, которые составляют 313,2 млрд. руб. или 98% от всего объема финансирования за указанный период. Средства федерального бюджета планируются в объеме 154,58 млрд. руб. на 2010 – 2025 годы. Объем и структура источников затрат на реализацию мероприятий и проектов Стратегии приведены в таблице 18 (раздел 5.2.).

Первоочередное расходование ресурсов будет осуществляться на реализацию непроектных мероприятий и проектов, подтвержденных финансированием из краевого бюджета, которые отбираются исходя из критериев их реализуемости и эффективности. Проекты разделены на 3 группы: бизнес-проекты, инфраструктурные и социальные проекты.

---

<sup>38</sup> Подлежат ежегодному уточнению при разработке проектов соответствующих бюджетов, исходя из их возможностей.

### 4.3. Организация управления Стратегией

Организационная структура управления Стратегией базируется на существующей системе органов государственной власти края. Порядок взаимодействия исполнительных органов государственной власти Камчатского края и структурных подразделений Правительства Камчатского края в процессе реализации Стратегии регламентируется нормативными правовыми актами Губернатора Камчатского края.

Общее руководство реализацией Стратегии осуществляет Губернатор Камчатского края, в функции которого входит:

- представление проекта Стратегии в Законодательное Собрание Камчатского края;
- стратегическое руководство реализацией Стратегии (принятие стратегических решений).

Полномочия Законодательного Собрания Камчатского края в системе управления Стратегией включают:

- утверждение Стратегии социально-экономического развития Камчатского края;
- контроль над ходом реализации Стратегии.

Функции Министерства экономического развития Камчатского края в системе управления Стратегией:

- создание, стратегическая целеориентация и координация деятельности «Агентства по координации кластерной политики» и участие в координации деятельности «Агентства по привлечению инвестиций» Камчатского края».
- формирование (корректировка) плана действий исполнительных органов государственной власти Камчатского края и структурных подразделений Правительства Камчатского края по реализации Стратегии и системы контрольных показателей;
- мониторинг системы контрольных показателей и выработка рекомендаций, обеспечивающих достижение контрольных показателей;
- координация действий по реализации Стратегии на основе распределения полномочий между исполнительными органами государственной власти Камчатского края, структурными подразделениями Правительства Камчатского края и другими исполнителями программных мероприятий;
- обеспечение взаимосвязи стратегического планирования, прогнозирования и программирования;
- организация взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти по включению предложений Камчатского края в федеральные целевые программы, федеральную адресную инвестиционную программу и включение проектов и мероприятий региона, направленных на реализацию инициатив федерального центра;



- представление и согласование бюджетных заявок на выделение средств из федерального бюджета для реализации мероприятий Стратегии в соответствующих федеральных органах исполнительной власти;
- организация работы по формированию и реализации Стратегии;
- подготовка предложений по распределению объемов финансирования краевых целевых программ и мероприятий Стратегии на очередной финансовый год;
- подготовка оперативных документов о ходе реализации Стратегии для рассмотрения их высшим руководством исполнительной власти Камчатского края, Законодательным Собранием Камчатского края, а также подготовка предложений по совершенствованию механизма исполнения мероприятий и проектов Стратегии;
- иные функции по обеспечению реализации Стратегии в соответствии с Положением о министерстве и Регламентом его деятельности.

Для эффективной реализации Стратегии в Министерстве экономического развития Камчатского края целесообразно создать отдел программно-целевого управления (далее – Отдел).

Функциями Отдела в рамках реализации Стратегии являются:

- ежегодная подготовка перечня проектов и программ (в том числе определение приоритетных проектов и программ);
- выработка регламента, определяющего процедуру включения новых проектов в Программу, а также разработка порядка вывода проектов из Стратегии;
- анализ индикаторов достижения целей и показателей реализации проектов и мероприятий Стратегии, оценка их результативности;
- экспертиза соответствия целей и задач исполнительных органов государственной власти Камчатского края, структурных подразделений Правительства Камчатского края целям и задачам Стратегии, а также целям и задачам социально-экономического развития Российской Федерации, обоснованности и соответствия плановых значений показателей результативности Программе и целям социально-экономического развития государства;
- организация и координация работы по мониторингу и оценке реализации Стратегии и Программы;
- подготовка отчетов о ходе и об итогах реализации Стратегии, внесение предложений по корректировке Стратегии;
- оценка эффективности деятельности исполнительных органов государственной власти Камчатского края и структурных подразделений Правительства Камчатского края.

Исполнительные органы государственной власти Камчатского края в рамках реализации Стратегии осуществляют следующие функции:

- координация деятельности «Агентства по привлечению инвестиций» Камчатского края возлагается на Министерство инвестиций и развития предпринимательства Камчатского края;
- подготовку проектов правовых актов по подведомственной сфере и соответствующим проблемам;
- подготовку проектов краевых целевых программ по подведомственной сфере и направлениям Стратегии;
- формирование бюджетных заявок на выделение средств из федерального и краевого бюджетов;
- выполнение функций государственного заказчика по мероприятиям Стратегии;
- размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг в рамках реализации каждого программного мероприятия в порядке, установленном действующим законодательством;
- заключение государственных контрактов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг со всеми участниками реализации Стратегии;
- подготовку предложений по корректировке целевых показателей, сроков, исполнителей и объемов ресурсов по мероприятиям Стратегии;
- прием заявок предприятий и организаций, участвующих в Программе, на получение поддержки для реализации разработанных ими мероприятий и инвестиционных проектов;
- предварительное рассмотрение предложений и бизнес-планов, представленных участниками Стратегии для получения государственной поддержки, на предмет высокой эффективности использования бюджетных средств, а также экономической и социальной значимости каждого проекта;
- осуществление текущего контроля над реализацией мероприятий Стратегии, рациональным и целевым использованием финансовых ресурсов, выделяемых на выполнение мероприятий Стратегии;
- предоставление в установленном порядке в Министерство экономического развития Камчатского края информации о ходе реализации мероприятий Стратегии.

В целом организационная структура управления Стратегией должна обеспечить рациональное сочетание регулирующей, исполнительной и контрольной функции власти.

Организационная структура управления Стратегией приведена на рис. 42.

Рис. 42. Схема управления Стратегией



#### 4.4. Контроль и оценка эффективности реализации стратегии

##### 4.4.1. Ожидаемые социально-экономические результаты

Реализация Стратегии социально-экономического развития Камчатского края до 2025 года создаст основу для достижения стратегических целей развития края и усиления конкурентоспособности ее экономики.

К основным результатам реализации Стратегии можно отнести:

- увеличение темпов экономического развития региона в%, объема валового регионального продукта на душу населения (в основных ценах);
- улучшение условий для развития бизнеса, формирование привлекательного имиджа предпринимательства, как следствие, увеличение доли оборота малых и средних предприятий в общем обороте выпуска товаров и услуг;
- повышение производительности труда в приоритетных секторах, снижение рисков зависимости экономики края от конъюнктуры на сырьевом рынке;
- улучшение инвестиционного климата и привлекательности территории, интернационализация экономики, удвоение объемов иностранных инвестиций;
- привлечение на территорию края новых квалифицированных кадров;

- реализация инфраструктурных проектов, соответствующих стратегическим приоритетам края, при сохранении природного потенциала региона для будущих поколений;
- повышение качества и стандартов жизни в регионе и сокращение уровня бедности до уровня ниже среднероссийского;
- эффективные и ориентированные на достижение поставленных целей (результатов) органы власти Камчатского края.

#### 4.4.2. Показатели, характеризующие достижение стратегических целей

Для объективной оценки эффективности реализации Стратегии разработана система контрольных индикаторов, характеризующая достижение индикаторов каждой из стратегических целей (таблица 11).

Таблица 11. Требования к индикаторам достижения стратегических целей

Требование к индикатору (показателю)	Обоснование
Сфокусированность	Количество показателей для цели, как правило, не должно быть больше трех
Адекватность	Показатель должен очевидным образом характеризовать процесс достижения цели
Достоверность	Способ сбора и обработки исходной информации должен допускать возможность проверки точности полученных данных
Однозначность	Определение показателя должно обеспечивать одинаковое понимание существа измеряемой характеристики как специалистами, так и конечными потребителями услуг
Экономичность	Получение отчетных данных должно производиться с минимально возможными затратами
Сопоставимость	Выбор показателей следует осуществлять исходя из необходимости непрерывного накопления данных и обеспечения их сопоставимости за отдельные периоды времени
Ориентированность на результат	Использование показателей конечных общественно значимых результатов, характеризующих удовлетворение потребностей внешних потребителей

#### 4.4.3. Оценка экологических последствий от реализации мероприятий Стратегии

Мероприятия Стратегии предусматривают оптимизацию энергетического баланса региона, внедрение энергосберегающих технологий.

В жилищно-коммунальном хозяйстве запланированы меры по техническому перевооружению объектов коммунальной инфраструктуры:

улучшение теплозащиты жилых и производственных помещений; внедрение и совершенствование систем учета потребляемой воды, тепловой и электрической энергии; перевод котельных на газ; переработка бытовых и промышленных отходов.

В мероприятиях по развитию автотранспортной инфраструктуры предусмотрено снижение негативного воздействия на окружающую среду за счет перевода части автомобильного транспорта на газомоторное топливо и оптимизации дорожно-транспортной сети.

Развитие сферы услуг, информационных технологий и телекоммуникационных систем также можно считать опосредованной формой снижения негативного антропогенного воздействия на окружающую среду.

В процессе проведения кластерной политики, в целях повышения конкурентоспособности региональной экономической системы, предполагается разработка мероприятий по повышению эффективности систем мониторинга и контроля состояния окружающей среды, а также организационно-правовые, налоговые и финансовые механизмы, стимулирующие предприятия внедрять ресурсосберегающие технологии и инвестировать в охрану окружающей среды. Предполагается совершенствование эффективной защиты особо охраняемых природных территорий, а также поддержка общественных инициатив, направленных на сохранение уникальных природных экосистем и формирование культуры бережного отношения населения к природе. Решение этих задач предполагается возложить на «Агентство по координации кластерной политики».

Таким образом, экологическая ситуация на территории Камчатского края в ходе реализации Стратегии улучшится.

#### **4.4.4. Основные параметры мониторинга и оценки результатов реализации Стратегии**

Для обеспечения систематического контроля за ходом реализации Стратегии, а также своевременного внесения в нее корректировок и уточнений должна быть организована система мониторинга показателей достижения целей стратегического развития. Эта система призвана обеспечить сопоставимый анализ фактических и прогнозно-целевых показателей Стратегии, корректную оценку влияния результатов реализации Стратегии на социально-экономическое развитие края.

Ежегодный мониторинг реализации Стратегии социально-экономического развития осуществляется оценкой достижения восьми основных стратегических целей. Каждая цель описана двумя-тремя ключевыми показателями. Достижение целей представлено набором задач, решение каждой из которых также оценивается несколькими показателями (см. таблицу 12).

Таблица 12. Контрольные индикаторы (показатели) стратегического развития Камчатского края до 2025 года

№ п/п	Индикатор (показатель)	Источник
<b>ЦЕЛЬ 1. ЭФФЕКТИВНАЯ И СБАЛАНСИРОВАННАЯ ЭКОНОМИКА</b>		
Индикаторы достижения цели		
1а	Объем валового регионального продукта, руб. в ценах соответствующих лет	расчетный – на основе данных статистики
1б	Темпы роста ВРП на одного человека, в% к предыдущему году	расчетный – на основе данных статистики
1в	Среднедушевые денежные доходы населения в месяц, руб. в ценах соответствующих лет	статистика
<b>Задача 1.1. Создать новые предприятия в приоритетных секторах экономики, обеспечивающих высокую добавленную стоимость</b>		
Показатели выполнения задачи		
1.1.а	Доля продукции приоритетных секторов в ВРП, %	исследование и статистика
1.1.б	Количество предприятий, занявшихся производственной деятельностью в приоритетных секторах экономики, ед. в год	исследование
1.1.в	Удельный вес прибыльных предприятий, %	статистика
<b>Задача 1.2. Способствовать формированию кластеров в приоритетных секторах экономики</b>		
Показатели выполнения задачи (все показатели задачи 1.2. рассчитываются для каждого из формирующихся кластеров)		
1.2.а	Объем отгруженной продукции и оказанных услуг предприятиями кластера, млн. руб.	исследование
	Судоремонт	
	Добыча и переработка морепродуктов	
	Производство электро- и теплоэнергии	
	Грузо- и пассажирские перевозки	
1.2.б	Туризм и рекреация	исследование
	Количество занятых в кластере, тыс. чел.	
	Судоремонт	
	Добыча и переработка морепродуктов	
	Производство электро- и теплоэнергии	
1.2.б	Грузо- и пассажирские перевозки	исследование
	Туризм и рекреация	
<b>Задача 1.3. Способствовать развитию предпринимательства</b>		
Показатели выполнения задачи		
1.3.а	Среднесписочная численность работающих в малом	статистика

№ п/п	Индикатор (показатель)	Источник
	бизнесе, тыс. чел.	
1.3.б	Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами организациями малого бизнеса, % к предыдущему году в сопоставимых ценах	статистика
<b>ЦЕЛЬ 2. ВЫСОКАЯ ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ</b>		
Индикаторы достижения цели		
2а	Общий объем инвестиций в основной капитал в расчете на душу населения, тыс. руб.	статистика
2б	Доля иностранных инвестиций, направленных в основной капитал, в общем объеме инвестиций в основной капитал, %	исследование
<b>Задача 2.1. Содействовать привлечению стратегических инвесторов</b>		
Показатели выполнения задачи		
2.1.а	Объем стратегических инвестиций (по сделкам объемом не менее 500 тыс. долл. США) в Камчатском крае, млн. руб.	исследование
2.1.б	Количество региональных компаний, осуществивших публичное размещение ценных бумаг, ед.	исследование
<b>Задача 2.2. Обеспечить маркетинг инвестиционных возможностей Камчатского края на международном и российском рынках капитала</b>		
Показатели выполнения задачи		
2.2.а	Доля респондентов, обладающих информацией о Камчатском крае, необходимой для принятия инвестиционного решения (по опросу 50 ведущих инвестиционных институтов), %	исследование
2.2.б	Доля респондентов, считающих низким уровень инвестиционного риска в Камчатском крае (по опросу 50 ведущих инвестиционных институтов), %	опрос
<b>Задача 2.3. Развить инвестиционную инфраструктуру (банки, страховые компании, фонды, рейтинговые агентства, консультационные фирмы и др. институты)</b>		
Показатели выполнения задачи		
2.3.а	Объем предоставленных кредитов нефинансовому сектору, млрд. руб.	по данным Центробанка
2.3.б	Объем предоставленных профессиональных услуг для бизнеса (консалтинговые, аудиторские и др.), млн. руб.	исследование
<b>ЦЕЛЬ 3. ВЫСОКАЯ СТЕПЕНЬ ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ</b>		
Индикаторы достижения цели		
3а	Количество предприятий края, принявших участие в международных выставках или других мероприятиях по продвижению продукции на экспорт, ед.	исследование
3б	Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг по ВЭД (промышленной продукции), % к предыдущему году в	статистика

№ п/п	Индикатор (показатель)	Источник
	сопоставимых ценах	
3в	Внешнеторговый оборот на душу населения, тыс. долларов США/чел.	статистика
<b>Задача 3.1. Обеспечить вовлечение предприятий и иных организаций края в систему международного и межрегионального разделения труда</b>		
Показатели выполнения задачи		
3.1.а	Объем вывоза продукции предприятий края в другие регионы России, млрд. руб.	Исследование
3.1.б	Объем экспорта предприятий края на зарубежные рынки, млн. долл. США	Статистика
3.1.в	Количество предприятий края, прошедших международную сертификацию качества, ед.	Исследование
<b>ЦЕЛЬ 4. КАЧЕСТВЕННЫЕ ТРУДОВЫЕ РЕСУРСЫ И ЭФФЕКТИВНЫЙ РЫНОК ТРУДА</b>		
Индикаторы достижения цели		
4а	Численность занятых в экономике, тыс. чел.	статистика
4б	Миграционный прирост, 1000 чел.	статистика
4в	Естественный прирост населения, 1000 чел.	статистика
<b>Задача 4.1. Обеспечить новую структуру экономики кадрами необходимой квалификации.</b>		
Показатели выполнения задачи		
4.1.а	Доля работающих с профессиональным образованием,%	статистика
4.1.б	Доля лиц, прошедших профессиональную переподготовку (повышение квалификации) в течение года, от общего числа занятых в экономике,%	исследование
4.1.в	Доля выпускников вузов Камчатского края, трудоустроившихся на территории края,%	исследование
<b>ЦЕЛЬ 5. РАЗВИТАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b>		
Индикаторы достижения цели		
5а	Грузооборот по видам транспорта, млн. тонно-километров	статистика
5б	Пассажиروоборот по видам транспорта общего пользования, млн. пассажира-километров	статистика
5в	Доля предприятий, удовлетворенных доступностью и качеством энергетической инфраструктуры,%	опрос
5г	Доля предприятий, удовлетворенных надежностью и качеством коммунальной инфраструктуры,%	опрос
<b>Задача 5.1. Улучшить региональную транспортную доступность</b>		
Показатели выполнения задачи		
5.1.а	Количество регулярных авиарейсов в регионе, ед.	исследование
5.1.б	Средняя стоимость перелета до Москвы эконом-классом, тыс. руб.	исследование



№ п/п	Индикатор (показатель)	Источник
<b>Задача 5.2. Улучшить доступ предприятий Камчатского края к торговой и складской недвижимости</b>		
Показатели выполнения задачи		
5.2.а	Количество торговых площадей в крае, кв.м./тыс. чел.	исследование
5.2.б	Количество складских площадей в крае, кв.м./тыс. чел.	исследование
<b>Задача 5.3. Развить энергетическую инфраструктуру</b>		
Показатели выполнения задачи		
5.3.а	Средний тариф на электрическую энергию для промышленных предприятий, коп./кВт*час.	исследование
5.3.б	Объем потребления электроэнергии (полезный отпуск по всем группам потребителей/численность населения, кВт*час на человека в год)	расчетный – на базе данных статистики
5.3.в	Энергообеспеченность края собственными ресурсами (по электрической энергии)%	исследование
<b>ЦЕЛЬ 6. РАЦИОНАЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИРОДНОГО ПОТЕНЦИАЛА</b>		
Индикаторы достижения цели		
6а	Объем инвестиций из федерального центра в геологоразведку, млн. руб.	исследование
6б	Общий объем загрязнений на единицу ВРП, тыс.т/млрд. руб.	расчетный – на основе данных статистики
6в	Площадь особо охраняемых природных территорий, тыс. га	статистика
<b>Задача 6.1. Внедрить эффективные системы управления охраны окружающей среды в Камчатском крае</b>		
Показатели выполнения задачи		
6.1.а	Доля инвестиций в основной капитал, направленных на охрану окружающей среды,%	расчетный – на базе данных статистики
6.1.б	Энергоемкость ВРП, т.у.т./тыс. руб.	расчетный – на базе данных статистики
<b>ЦЕЛЬ 7. БЛАГОПРИЯТНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ЖИЗНИ И РАБОТЫ НАСЕЛЕНИЯ</b>		
Индикаторы достижения цели		
7а	Уровень бедности (доля населения с денежными доходами ниже прожиточного минимума),%	статистика
7б	Ожидаемая продолжительность жизни, лет	статистика
<b>Задача 7.1. Обеспечить улучшение здоровья населения</b>		
Показатели выполнения задачи		
7.1.а	Доля населения, оценивающего положительно уровень и качество бесплатного медицинского обслуживания населения,%	опрос
7.1.б	Удельной вес населения, систематически занимающегося физической культурой и спортом,%	статистика

№ п/п	Индикатор (показатель)	Источник
<b>Задача 7.2. Обеспечить доступ к качественному образованию</b>		
Показатели выполнения задачи		
7.2.a	Охват образованием детей и молодежи (в возрасте 7-24 года),%	расчетный – на базе данных статистики
7.2.б	Доля населения, положительно оценивающего уровень дошкольного, среднего и дополнительного образования,%	опрос
<b>Задача 7.3. Развить социальную инфраструктуру и обеспечить население базовыми услугами</b>		
Показатели выполнения задачи		
7.3.a	Обеспеченность врачами на 10 тыс. населения	статистика
7.3.б	Ввод в действие жилых домов, тыс.кв. м	статистика
7.3.в	Розничный товарооборот, % к предыдущему году в сопоставимых ценах	статистика
<b>Задача 7.4. Обеспечить безопасность населения</b>		
Показатели выполнения задачи		
7.4.a	Количество зарегистрированных преступлений на 100 тыс. чел.	статистика
7.4.б	Доля населения, которое чувствует себя в безопасности на территории Камчатского края, %	опрос
<b>ЦЕЛЬ 8. ЭФФЕКТИВНОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ</b>		
Индикаторы достижения цели		
8a	Уровень удовлетворенности граждан Камчатского края деятельностью органов власти, %	опрос
8б	Процент целей, по которым достигнуты запланированные значения в текущем году, %	исследование
<b>Задача 8.1. Создать и внедрить систему управления эффективностью органов исполнительной власти</b>		
Показатели выполнения задачи		
8.1.a	Доля органов исполнительной власти (в системе власти края), имеющих утвержденные Доклады о результатах и основных направлениях деятельности, %	анализ
8.1.б	Доля расходов консолидированного бюджета края, формируемых в рамках программ, в общем объеме расходов бюджета, %	исследование
<b>Задача 8.2. Повысить уровень использования информационных технологий в исполнительных органах государственной власти Камчатского края и органах местного самоуправления Камчатского края</b>		
Показатели выполнения задачи		
8.2.a	Доля населения Камчатского края, удовлетворенного информационной открытостью власти, % от числа опрошенных	опрос
8.2.б	Доля органов исполнительной власти, участвующих в	исследование

№ п/п	Индикатор (показатель)	Источник
	процессах регламентного официального электронного взаимодействия (уровень «электронизации» межведомственного взаимодействия),%	
<b>Задача 8.3. Повысить качество кадрового потенциала исполнительных органов государственной власти Камчатского края и муниципальных образований Камчатского края</b>		
Показатели выполнения задачи		
8.3.а	Степень охвата программами профессионального развития государственных гражданских служащих Камчатского края, %	ведомственная статистика
8.3.б	Уровень удовлетворенности государственных гражданских служащих Камчатского края качеством программ повышения квалификации (средний балл по программе, по пятибалльной шкале)	исследование

Показатели стратегического развития выбраны с учетом существующих систем показателей эффективности деятельности органов исполнительной власти, рекомендованных Правительством Российской Федерации:

- унифицированной системы показателей, согласованной Председателем Правительства Российской Федерации М.Е.Фрадковым письмом от 15 марта 2006 г. № МФ-П11-1013;
- показателей основного и дополнительного перечня показателей, утвержденных Указом Президента Российской Федерации №825 от 28 июня 2007 года «Об оценке эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации»;
- иных систем показателей, утвержденных нормативными правовыми актами на федеральном и региональных уровнях.

Все показатели каждой стратегической цели и каждой задачи должны быть «закреплены» за органом исполнительной власти, отвечающим: а) за сбор и предоставление информации, б) за достижения конкретного значения показателя.

Задача разработки для каждого года контрольных значений показателей стратегического развития возлагается на «Отдел программно-целевого управления».

Выбранные показатели и их значения утверждаются Министерством экономического развития Камчатского края.

Источником исходной информации для проведения мониторинга является статистическая информация Федеральной службы государственной статистики по Камчатскому краю, ведомственная статистика, результаты опросов и т.д.

## 4.5. Методология отбора приоритетных проектов

### 4.5.1. Критерии отбора проектов

Эффективный отбор проектов первоочередной необходимости основан на системе, использующей понятия критериев реализуемости и критериев эффективности. За основу каждого критерия принят набор из четырех показателей, характеризующих каждый из критериев, как эффект от реализации данной экономической инициативы, причем для каждого показателя учитывался его вес, выставяемый региональными экспертами, в оценке соответствующего критерия. Интегральный критерий получается из набора элементарных путем учета их веса в общей сумме. По показателям эффективности и реализуемости формируется матрица, по которой определяется приоритет проекта.

Таблица 13. Веса критериев отбора проектов

		Вес
Критерии эффективности	Стратегический	0,3
	Кластерный	0,3
	Экономический	0,2
	Социальный	0,2
Критерии реализуемости	Наличие ресурсного обеспечения	0,3
	Организационно-правовое обеспечение	0,3
	Кадровое обеспечение	0,2
	Наличие системы исполнения и контроля	0,2

#### Описание критериев

##### Критерии эффективности

Стратегический – критерий эффективности, показывающий соответствие проекта стратегическим приоритетам Стратегии.

Кластерный – мера влияния проекта в формировании кластера (общей инфраструктуры) в Агломерации. Проект может соответствовать стратегическим приоритетам, но не участвовать в создании кластера.

Экономический – критерий, характеризующий эффективность использования бюджетных средств.

Социальный – степень достижения поставленных стратегических целей, определенного социального эффекта в процентном или абсолютном выражении. Характеризует социальную значимость проекта для населения.

##### Критерии реализуемости

Наличие ресурсов и источников финансирования – соответствие необходимого объема финансирования проектов с доступными средствами имеющихся источников финансирования.

Наличие организационно-правового обеспечения – обладание правами использования соответствующих материальных и человеческих ресурсов и управления ими для успешной реализации проекта.

Кадровое обеспечение – наличие людей с необходимыми компетенциями, обладание опытом, знаниями и навыками, необходимыми для успешной реализации проекта.

Наличие системы исполнения и контроля показывает риски успешной реализации, дает оценку факторов, препятствующих успешному осуществлению проекта.

Используя вышеизложенную систему описания критериев эффективности и реализуемости Правительство Камчатского края дает свою оценку по каждому из показателей обоих критериев, позволяет просчитать суммарные ожидаемые эффекты от каждого из проектов для дальнейшего их ранжирования по приоритетам.

#### **4.5.2. Процедура отбора проектов**

##### **Инициация проектов**

Для достижения стратегических целей Стратегии социально-экономического развития Камчатского края рассматриваются проекты, инициаторами которых могут быть любые заинтересованные организации и структурные подразделения Правительства Камчатского края. Участие проекта в Программе предполагает подачу заявки в Министерство экономического развития Камчатского края. Министерством экономического развития осуществляется прием заявок, их обработка и составление окончательного перечня проектов.

##### **Аудит оценок эффективности и реализуемости**

Показатели эффективности и реализуемости каждого проекта, входящего в окончательный перечень, подготовленный Министерством экономического развития Камчатского края, проходят аудиторскую проверку. Аудит оценок проводит Министерство экономического развития Камчатского края, а также внешние эксперты (возможно, независимая аудиторская компания).

##### **Ранжирование проектов по приоритетам**

В связи с ограниченностью ресурсов Правительства Камчатского края данный перечень проектов ранжируется по приоритетам в зависимости от их эффективности и реализуемости.

Для распределения иницируемых проектов по приоритетам строятся матрицы «Эффективность – Реализуемость» по федеральным и краевым целевым программам, а также бизнес-проектам, социальным и инфраструктурным проектам. Местоположение проекта в соответствующем сегменте матрицы определяет его уровень приоритета в данной сфере жизнедеятельности.

В итоге получаем перечень проектов первого уровня (подтвержденные финансированием из краевого бюджета на очередной финансовый год), имеющих наибольшие показатели эффективности и реализации.

В результате ранжирования выделяется два уровня приоритета проектов, причем на проектах первого уровня приоритета фокусируется основное усилие Правительства Камчатского края. Проекты первого уровня приоритета должны быть обеспечены необходимым объемом финансирования и поддержки для начала (продолжения) реализации в очередном году.

Проекты второго уровня приоритета должны быть доработаны заинтересованными организациями и одобрены Министерством экономического развития Камчатского края для вхождения в перечень проектов следующего года, наряду с вновь инициированными проектами, для дальнейшего их ранжирования и начала реализации в плановом периоде.

## **Часть 5. Прогноз общих параметров бюджетного финансирования на период реализации Стратегии**

### **5.1. Общие параметры бюджетного финансирования по приоритетным направлениям и отдельным мерам государственного управления**

#### **Социально-экономическое развитие Камчатского края**

Камчатский край – периферийный и изолированный от основной территории Дальнего Востока регион, обладающий уникальным природно-ресурсным потенциалом. Это один из наименее освоенных и экономически развитых субъектов региона Российской Федерации. При площади 464,3 тыс. кв. км в регионе проживает менее 350 тыс. чел., ВРП один из самых незначительных при средних для региона душевых показателях. Ведущие секторы экономики края – рыболовство (около 20% ВРП), торговля, транспорт и связь. Специализация промышленности представлена фактически одной отраслью – рыбной.

Особенностью пространственной структуры размещения демографического и производственного потенциалов является его концентрация в пределах Авачинской бухты – крупной и удобной для организации портового хозяйства.

Здесь располагаются Авачинская агломерация, включающая территории Петропавловск-Камчатского городского округа, г. Елизово с прилегающими населенными пунктами и аэропортом, Паратунской рекреационной зоны, а также ЗАТО г. Вилючинск.

Авачинская агломерация – устойчивая система расселения, характеризующаяся интенсивными административными, хозяйственными, гуманитарными, культурными связями. Город Петропавловск-Камчатский играет роль основного торгового, образовательного и научного центра для близлежащих населенных пунктов. В пределах данной агломерации сосредоточено 2/3 населения и социально-экономического потенциала региона.

Остальная часть края – мало заселена, населенные пункты расположены в основном в устьях нерестовых рек по бережьям Камчатки и долине р. Камчатка, транспортно не связаны между собой. В северной части полуострова практически нет автомобильных дорог.

Перспективы развития Камчатского края связаны с повышением конкурентоспособности базовых секторов, формированием и развитием инновационно-ориентированных кластеров в региональной экономике, в том числе морехозяйственного кластера, транспортно-логистического кластера, перерабатывающих производств и рекреационно-туристского кластера.

Экономический потенциал Камчатского края локализован, главным образом, в 3 зонах опережающего экономического роста – Авачинской агломерации, Западно-Камчатской и Корякской горнодобывающей зонах. Реализация крупных инвестиционных проектов и программ в этих зонах

позволит диверсифицировать структуру экономики региона, обеспечить ее устойчивое развитие и конкурентоспособность.

Авачинская агломерация по географическому положению является базовой для обеспечения геополитических интересов России в северной зоне АТР и расширения деятельности Российской Федерации по комплексному освоению природных ресурсов севера Тихого океана и восточной части Арктического сектора России.

Перспективы развития агломерации связаны с формированием биоресурсного, морехозяйственного и туристическо-рекреационного кластеров, а также перерабатывающих производств.

Биоресурсный кластер будет формироваться на основе традиционной специализации региона – добыче и переработке рыбы. Развитие кластера будет, в первую очередь, связано с наращиванием масштабов прибрежного рыболовства с использованием механизма государственно-частного партнерства; созданием саморегулируемых организаций сектора сервисных услуг, что сформирует условия для модернизации береговых рыбоперерабатывающих предприятий и организации товарной биржи. Будет расширено применение механизмов государственно-частного партнерства в части развития рыбообрабатывающей инфраструктуры в рамках инвестиционных и инновационных проектов и программ в сфере глубокой переработки водных биоресурсов.

На территории Авачинской агломерации будет создана портовая особая экономическая зона в г. Петропавловске-Камчатском. Основным направлением специализации этой зоны может стать переработка водных биологических ресурсов, а также перевалка грузов и судоремонт.

Другим направлением развития агломерации будет туристско-рекреационный кластер, основой для которого станут природно-рекреационный потенциал Камчатки. В пределах агломерации планируется локализовать туристическо-логистическую деятельность, включая погранично-таможенную инфраструктуру. Авачинская агломерация станет одним из базовых центров развития рекреации, активного отдыха и круизного туризма.

Западно-Камчатская зона расположена на п-ове Камчатка с прилегающей к нему акваторией и шельфом. Ее специализация – биоресурсный и минерально-сырьевой кластеры, включая перерабатывающие производства.

Новой отраслью экономики Камчатки станет газовая промышленность. В 2010 году будет реализована I очередь проекта газоснабжения Камчатского края с переводом на газ ТЭЦ-2 г. Петропавловска-Камчатского. В дальнейшем предусматривается развитие газификации региона по трассе газопровода.

Перспективное развитие газовой отрасли края связано с освоением ресурсов газа на шельфе Западной Камчатки. Имеются предпосылки для развития в крае по итогам геологоразведочных работ еще одного центра производства сжиженного природного газа для поставки в страны АТР.

К 2025 году большинство теплогенерирующих мощностей Камчатки и ЖКХ будут работать на местных энергоносителях.



Специализация Корякской горнодобывающей зоны – горнодобывающий кластер (золото, уголь, цветные металлы). В рамках развития данной зоны будет обеспечено освоение нескольких горнорудных ареалов, строительство горнометаллургических комплексов и необходимой инфраструктуры.

В настоящее время горнопромышленный комплекс Камчатского края находится на этапе формирования. Освоение Агинского золоторудного месторождения и медно-никелевых руд месторождения Шануч началось в 2006 году. На добывающий сектор экономики приходится порядка 5% объемов отгруженной продукции по всем видам деятельности региона.

По совокупной оценке прогнозных запасов цветных и благородных металлов Камчатский край относят к заметным в общероссийском масштабе никеленосным, золотоносным и платиноносным провинциям.

Перспективы развития связаны с промышленным освоением ряда месторождений золотосеребряных руд Камчатки и Корякии за пределами выделенных зон. Проект предполагает доразведку зоны Асачинского месторождения и его флангов, добычу золото-серебряных руд Родникового и Мутновского месторождений.

До 2015 года в Камчатском крае должны быть построены и приступят к добыче золота 6 рудников. К 2018 году производство рудного золота достигнет 18 тонн, платины – 3 тонн. Суммарная добыча никеля на медно-никелевом месторождении Шануч и Квинум-Кувалорогской никеленосной зоне достигнет 10 тыс. тонн/ год. Существуют определенные предпосылки создания металлургического передела медно-никелевых руд с развитием социальной, транспортной и энергетической инфраструктуры в зоне действия. Будет также осуществлено строительство и ввод в эксплуатацию горно-обогачительного комбината по глубокой переработке титано-магнетитового песка Халактырского месторождения.

Реализация инвестиционных проектов и программ в зонах опережающего развития будет способствовать развитию агропромышленного комплекса Камчатского края, специализирующегося на производстве овощей открытого грунта и животноводстве с преобладающим развитием оленеводства. Приоритетной целью развития животноводства является обеспечение детских учреждений и учреждений социальной сферы диетической продукцией местного производства. Перспективным направлением является организация тепличного производства на базе геотермальных источников для круглогодичного обеспечения населения овощами закрытого грунта.

Развитие лесопромышленного комплекса, обеспечивающего в настоящее время потребности регионального рынка, связано с реализацией проектов и программ по строительству деревообрабатывающих производств.

Не совпадают с границами зон опережающего экономического роста 4 опорные зоны туристско-рекреационного кластера Камчатки: Петропавловск-Камчатская, Елизовская, Быстринская, Алеутская. Каждая из них будет различаться по специализации туристско-рекреационной деятельности. Специализацией Петропавловск-Камчатской зоны является культурно-исторический и круизный туризм, Елизовской – экологический и научный,

Быстринской – этнографический, Алеутской – этно-экологический, научный, исторический, спортивный. Получит развитие инфраструктура уникальных туристических маршрутов на территории края, по объектам включенным в Список объектов всемирного природного и культурного наследия ЮНЕСКО «Вулканы Камчатки».

Дополнительный стимул развитию туризма придаст организация и продвижение на международном рынке круизного маршрута «Восточное кольцо России».

Устойчивое развитие северных территорий Камчатского края предполагает: развитие традиционных и нетрадиционных видов занятости коренных народов Севера; формирование сети факторий; создание сети предприятий, ориентированных на переработку продукции зверобойного промысла и оленеводства, дикорастущих объектов флоры, выпуск сувенирной и меховой продукции, увеличение рабочих мест для представителей коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока, обеспечение традиционной пищей; создание комплексной сети заготовительных пунктов, формирование условий комфортного проживания, повышение доступности и качества медицинских и образовательных услуг. Ставится задача уже в среднесрочной перспективе значительно повысить уровень и качество жизни коренного населения, поэтапно довести его до среднекраевых, а в дальнейшем до сопоставимых со среднероссийскими показателями. В этих целях будут вырабатываться и применяться специальные меры адресного субсидирования коренного населения с низким уровнем доходов.

Основными направлениями развития энергетики Камчатского края являются перевод большинства электро- и теплогенерирующих мощностей Камчатского края на местные энергоносители; максимальное использование возобновляемых источников энергии (геотермальной, гидро- и ветроэнергии); строительство высоковольтных линий электропередач, направленное на укрупнение изолированных энергоузлов и повышение энергетической безопасности.

Сдерживание тарифов на электроэнергию, а в дальнейшем – и их снижение, зависит от реализации ряда важнейших проектов: завершение строительства газопровода Соболево – Петропавловск-Камчатский и дальнейшая газификация Камчатских ТЭЦ и котельных, расположенных вдоль трассы газопровода; использования геотермальных ресурсов для отопления и электроснабжения населенных пунктов Камчатского края; создания multifunctional энерготехнологических комплексов на базе современных дизельных электростанций, ветровых энергетических установок и малых ГЭС в изолированных энергоузлах Камчатского края в целях оптимизации локальной энергетики.

Значительный потенциал имеет развитие на Камчатке гидроэнергетики, в том числе малой. Реализация проектов в этой сфере приведет к ощутимому снижению тарифов на электрическую энергию. Кардинально улучшатся предпосылки для формирования в Авачинской агломерации комфортной среды обитания.

Строительство газопровода до г. Петропавловска-Камчатского даст импульс инфраструктурному развитию территории в целом (необходима дорога до п. Соболево, должны быть восстановлены портопункты, освоение Камчатки придаст импульс развитию восточного участка Северного морского пути). Ограничение для реализации проектов и программ – зона шельфа, являющаяся важнейшим рыбопромысловым районом.

Особую роль в создании комфортной среды обитания будут играть диверсифицированная энергетика, базирующаяся на местных ресурсах (прежде всего развитие геотермальной энергетике и перевод энергетике на использование природного газа) и транспортно-коммуникационная инфраструктура, снижающая уровень социально-экономической изолированности территории.

Широко распространенным полезным ископаемым в Камчатском крае являются подземные воды. Они используются в хозяйственно-питьевом водоснабжении, а также в бальнеологических и теплоэнергетических целях. Пар Паужетского, Мутновского и Верхне-Мутновского месторождений используется для производства электроэнергии. Суммарная мощность действующих на них ГеоТЭС составляет 70 МВт. Новым направлением в использовании минеральных пресных вод Камчатки, отличающихся высоким и целебным качеством, является их бутилирование и вывоз в регионы с дефицитом источников питьевого водоснабжения.

Стратегическим направлением развития транспортного комплекса Камчатского края являются обновление и совершенствование парка транспортных средств, развитие транспортной инфраструктуры: морских и воздушных портов, терминалов, дорожной сети.

В целях интеграции Камчатского края в единую транспортно-экономическую систему России и для обеспечения развития экономики в зонах опережающего роста будет сформирована опорная сеть автомобильных дорог (Транскамчатский коридор) меридионального направления с выходом на опорную сеть автомобильных дорог Российской Федерации и осуществлена реконструкция автомобильной дороги федерального значения «Петропавловск-Камчатский – Морской порт», автомобильного подъезда от Петропавловска-Камчатского к аэропорту. Для формирования указанного коридора планируется завершить реконструкцию дорог «Петропавловск-Камчатский – Мильково», «Крапивная – Эссо», строительство дорог «Мильково – Ключи – Усть-Камчатск», «Палана – Лесная», «Оссора – Тымлат», «Каменское – Манилы», строительство автозимника продленного действия «Анавгай – Палана». Будут построены также автозимники продленного действия «Лесная – Оссора», «Тымлат – Тиличики – Каменское», «Манилы – граница Магаданской области».

Наряду с аэропортом Петропавловск-Камчатский получают развитие аэропорты местных воздушных линий. Создание на базе аэропортов местных воздушных линий Федерального казенного предприятия «Аэропорты Камчатки» позволит провести работы по модернизации и развитию аэропортов Камчатского края, что обеспечит стабильное авиатранспортное сообщение с его северными районами.

Будут осуществлены реконструкция Петропавловского морского порта, строительство морского вокзала в г. Петропавловске-Камчатском с оборудованием пункта пропуска через государственную границу, реконструкция портовых пунктов Манилы, Палана, Усть-Хайрюзово, Тилички, Оссора, Пахачи, Тигиль, Соболево, Озерновский.

По мере развития Северного морского пути, как элемента международных транспортных коридоров, Петропавловск-Камчатский морской порт станет опорным на его восточном плече. Это позволит возобновить регулярное пассажирское сообщение на линии Петропавловск-Камчатский – Владивосток, а также вдоль побережья Камчатского полуострова. В дальнейшем маршрутная сеть морских каботажных перевозок охватит Курильские острова Сахалинской области.

Важным направлением развития инфраструктуры Камчатки является развитие сети волоконно-оптических линий передач (ВОЛП). Из краевого центра ВОЛП будут проложены по долине реки Камчатки до р.п. Усть-Камчатска, по обоим берегам полуострова – до р.п. Озерновский и до с. Соболево, по северу Камчатского края (до с. Тигиль, р.п. Палана, с. Усть-Хайрюзово, р.п. Оссора, с. Тилички, с. Ачайваям), будут проложены выходы ВОЛП на города Магадан и Анадырь. Планируется сформировать сети приемо-передающих станций спутниковой связи на территории Корякского округа и осуществить закрепление за Камчатским краем соответствующего спутникового ресурса.

Развитие системы образования является приоритетным в социально-экономическом развитии Камчатского края. Кроме этого, доступность и качество образования является одним из факторов, определяющих миграционные процессы, в частности способствует сокращению выезда населения с территории края.

Действующая сеть учреждений дошкольного образования в Камчатском крае не отвечает потребностям по размещению детей и характеризуется дефицитом мест в детских садах. В городской местности региона в среднем на каждые 100 мест в дошкольном образовательном учреждении приходится 129 детей, очереди на устройство детей в детские сады исчисляются несколькими тысячами человек.

В связи с этим одним из приоритетных направлений развития образования является расширение сети дошкольных образовательных учреждений. В населенных пунктах края планируется построить 25 дошкольных учреждений на 6,8 тыс. мест. Новые здания будут отвечать требованиям сейсмостойкости. Реконструкцию и капитальный ремонт действующих образовательных учреждений, модернизацию материально-технической базы планируется осуществлять с учетом инновационных педагогических подходов и образовательных программ. При общеобразовательных учреждениях планируется открытие групп кратковременного пребывания, общеразвивающей и дошкольной подготовки.

Действующая сеть общеобразовательных учреждений Камчатского края является недостаточно разнообразной и многофункциональной и не позволяет

полностью и качественно удовлетворить запросы населения. Более 65% всех школ находятся в непредназначенных для образовательного процесса помещениях или помещениях, требующих капитального ремонта. В 2 смены ведут занятия 36,4% школ, в том числе в городской местности – 41,4%.

Для создания условий достижения стратегических целей в сфере образования требуется реконструкция и строительство школ и детских садов с использованием современных проектных и технологических решений, обеспечивающих их сейсмоустойчивость и энергоэффективность. В северных районах края будет сформирована сеть образовательных учреждений школа – детский сад, школа – интернат. В сельской местности планируется построить в каждом муниципальном образовании по одной базовой школе с современной материально-технической базой, возможностью введения профильного обучения на старшей ступени общего образования.

В 15% школ, расположенных в местах компактного проживания коренных малочисленных народов Севера, созданы условия для изучения родных языков коренных малочисленных народов Севера – корякского, эвенского, ительменского языков.

Из общего количества общеобразовательных школ 25% относятся к малокомплектным, расположенным в отдаленных и труднодоступных поселениях, с численностью учащихся от 2 до 80 человек. Все малокомплектные школы являются единственными в населенных пунктах и не подлежат закрытию при сокращении количества учащихся, что определяет повышенную нагрузку на бюджет субъекта Российской Федерации.

Одним из способов обеспечения качественного и доступного общего образования в сложившихся условиях является развитие дистанционного обучения, в рамках которого будет создана современная образовательная среда на основе использования интегрированных телекоммуникационных систем.

Усилилась ориентация образовательных учреждений начального и среднего профессионального образования на потребности рынка труда Камчатского края. Отрабатываются региональные механизмы социального партнерства в сфере начального и среднего профессионального образования. Расширился перечень профессий, по которым прием формируется на основе потребности ведущих отраслей экономики края.

Развитие организационно-правовых форм образовательных учреждений, введение нормативно-подушевого бюджетного финансирования учебных заведений, реализация системы грантового поощрения регионального и муниципального уровней для лучших педагогов будет способствовать привлечению в сферу образования квалифицированных специалистов.

Требует дальнейшего совершенствования и развития система социального партнерства. В процесс подготовки квалифицированных рабочих и специалистов будут включены работодатели, сформируется институт договорных отношений между учреждениями среднего профессионального образования и потенциальными работодателями. Важным направлением в сфере профессионального образования остается развитие инфраструктуры учебно-производственной деятельности, повышение объемов оказания

дополнительных образовательных услуг, переориентация учебных учреждений на подготовку специалистов технических, в первую очередь, горнорудных специальностей.

В силу того, что основные научные учреждения края сконцентрированы в г. Петропавловске-Камчатском, он станет площадкой для развития инновационных технологий в крае.

Приоритетными направлениями инновационной деятельности Камчатского края являются:

- проблемы прогноза природных катастрофических явлений;
- вопросы обеспечения продовольственной безопасности;
- вопросы охраны окружающей среды;
- разработка и внедрение в практику наукоемких технологий;
- научно-технические разработки в области природопользования.

В настоящее время специализированная медицинская помощь жителям Камчатского края оказывается в 85 амбулаторно-поликлинических и 46 больничных учреждениях.

Система здравоохранения региона характеризуется слабой укомплектованностью медицинским персоналом, особенно ощущается дефицит врачей-специалистов. Укомплектованность лечебно-профилактических учреждений края врачами составляет 90%, средним и младшим медицинским персоналом – 94%. Средняя заработная плата медицинских работников на 14% ниже среднекраевой.

В течение последних лет при сокращении численности населения края, количество зарегистрированных больных неизменно растет. Общая заболеваемость населения Камчатского края на 8 – 12% выше среднероссийского уровня на протяжении многих лет.

Износ зданий системы здравоохранения составляет в среднем – 64%. Около 40% зданий требуют замены системы холодного водоснабжения, около 50% – замены систем отопления и горячего водоснабжения и около 60% зданий требуют замены системы электрического снабжения.

Аналогичная ситуация с обеспечением учреждений здравоохранения медицинским и другим оборудованием. Дорогостоящее медицинское оборудование эксплуатируется по два, три срока, средний износ оборудования составляет 44%, автомобильный парк изношен на 80%. Современное состояние оборудования не отвечает современным требованиям, не обеспечивает доступного качества медицинских услуг.

Краевая больница размещена в 11 зданиях, построенных в 1950 – 1970 годах, которые имеют износ более 60% и расположены на площадке, имеющей сейсмическую оценку более 9 баллов. Все строения краевой больницы подвержены серьезной угрозе разрушения, учитывая высокую сейсмическую активность на Камчатке. Для решения этой проблемы будет построена Камчатская краевая больница.

Заболеваемость туберкулезом в Камчатском крае в целом примерно равна среднероссийскому уровню, однако, на территории Корякского округа заболеваемость туберкулезом более чем в 2 раза превышает эти показатели. В

целях борьбы с туберкулезом в Камчатском крае, и особенно, в северной его части, планируется построить краевой противотуберкулезный диспансер в пригородной (зеленой) зоне г. Петропавловска-Камчатского, завершить работы по строительству здания Корякского противотуберкулезного диспансера в пгт. Палана, организовать проведение профилактических мероприятий и обследование населения.

В Камчатском крае регистрируется увеличение числа больных злокачественными новообразованиями. В целях снижения уровня заболеваемости населения планируется реконструкция радиологического отделения краевого онкологического диспансера.

Остается высоким уровень заболеваемости населения психическими расстройствами, алкоголизмом и наркоманией. Уровень заболеваемости алкоголизмом и алкогольными психозами в крае превышает среднероссийский уровень в 1,8 раза. Для снижения уровня заболеваемости социально-значимыми болезнями планируется строительство учреждений, в которых больным могла бы оказываться специализированная медицинская помощь и осуществляться реабилитация.

Продолжает ухудшаться здоровье женщин в период вынашивания ребенка, что является причиной осложненных тяжелых родов. Из общего количества родов только 21% характеризовались как нормальные, 79% – как осложненные. Для оказания помощи беременным, роженицам и новорожденным будет построен краевой Дом ребенка и краевой Перинатальный центр.

Особой проблемой системы здравоохранения края является нехватка, а в отдельных случаях отсутствие районных больниц и поликлинических учреждений. В рамках реализации данной стратегии во всех районных центрах края будут построены необходимые медицинские учреждения.

В Камчатском крае зафиксирован самый высокий на территории Дальнего Востока и Байкальского региона уровень заболеваемости системы кровообращения (в 1,8 раз превышает средний по Дальнему Востоку показатель). Небольшая численность населения региона делает невозможным строительство на Камчатке крупного медицинского центра, специализирующегося на болезнях кровообращения, и больные направляются на лечение в крупнейшие медицинские центры России.

В период освоения месторождений полезных ископаемых в Западно-Камчатской и Корякской горнодобывающих зонах опережающего развития будут созданы мобильные амбулаторные пункты и амбулаторно-поликлинические комплексы, обеспеченные специализированным медицинским транспортом на базе высокопроходимой техники.

В районных центрах предусмотрено создание компактных полифункциональных медицинских центров.

Модернизация объектов здравоохранения будет осуществлена в направлении повышения качества медицинских услуг за счет обновления технической базы, использования современных технологий, реализации рациональных подходов к процессам профилактики и лечения заболеваний,

оптимизации количества койко-мест, повышения квалификации врачей-специалистов в ведущих медицинских центрах России.

Основным звеном системы здравоохранения станет первичная медико-санитарная помощь, обеспечивающая основную функцию по улучшению и сохранению здоровья населения. Для предоставления первичной медико-санитарной помощи в местах компактного проживания коренных малочисленных народов Севера планируется реконструировать сеть амбулаторных и фельдшерско-акушерских пунктов, внедрить институт врача общей практики.

Повышение эффективности работы медицинских учреждений будет осуществлено путем внедрения дневных стационаров и стационарозамещающих технологий. Для совершенствования механизма оказания медицинской помощи будут внедрены адаптированные к северным условиям штатные нормативы медицинского персонала, медико-экономические стандарты и нормативы финансовых затрат.

Для создания конкурентной среды и повышения свободы выбора пациента планируется создать условия для развития частной медицины путем уравнивания их правового статуса со статусом государственных учреждений. Развитие страховой медицины будет осуществляться в направлении повышения свободы выбора получателей медицинских услуг и реализации принципа «Финансирование следует за пациентом».

Обеспечение учреждений здравоохранения квалифицированными кадрами будет осуществляться с использованием системы мер, стимулирующей граждан к проживанию и трудоустройству на территориях повышенного климатического дискомфорта. Подготовка среднего и младшего медицинского персонала планируется на базе Камчатского медицинского училища.

Целью развития сферы культуры Камчатского края является реализация культурного и духовного потенциала региона. Сеть учреждений культуры Камчатского края представлена библиотеками, театрами, культурно-досуговыми и образовательными учреждениями и музеями.

Для инфраструктуры отрасли характерны высокая степень износа (значительная часть зданий, где расположены учреждения культуры, имеет износ 100%, около 50% зданий и помещений требуют капитального ремонта) и характеризуется низкой степенью технического оснащения. Из-за недостатка экспозиционно-выставочных площадей большинство художественных ценностей находится в запасниках. Жители отдаленных населенных пунктов края не имеют доступа к услугам культуры.

В целях обеспечения доступности и повышения качества услуг культуры в Камчатском крае будут реализованы следующие проекты: строительство здания Камчатского центра искусств и народного творчества с выставочными и концертными залами, Камчатского театра кукол (Дом детского театра), Камчатского колледжа искусств в г. Петропавловске-Камчатском, Библиотеки для детей и юношества, Специализированной библиотеки для людей с ограниченными возможностями, Музея краеведческого профиля с выставочными залами и фондохранилищем, Театра юного зрителя,



восстановление муниципальной отраслевой сети путем строительства multifunctional культурных комплексов в национальных селах Тигильского, Олюторского, Пенжинского, Алеутского муниципальных районов.

В целях формирования комфортной сервисной среды для населения Камчатского края, проживающего в Авачинской агломерации, будут реализованы досуговые проекты: сафари-парк (Елизовская зона), океанариум (Вилючинская зона), этнографический национальный центр-музей (Елизовская зона).

В местах расположения памятников истории и культуры будут сформированы зоны исторического центра Петропавловска-Камчатского, археологический заповедник «Ушковская стоянка» (эпоха палеолита, неолита).

Будет создана система внестационарного обслуживания (автоклубов, библиобусов, киномобилей) в труднодоступных малых населенных пунктах.

Основными направлениями развития сферы физкультуры и спорта в крае будет обеспечение спортивным инвентарем и оборудованием общеобразовательных и детско-юношеских спортивных школ, укрепление материально-технической базы массового спорта и создание спортивной инфраструктуры в шаговой доступности от мест проживания, учебы, работы. Развитие инфраструктуры горнолыжного спорта, которая может использоваться как в системе спорта высших достижений, так и в рамках развития рекреационно-туристского кластера. При этом планируется соорудить спортивные комплексы в городах Петропавловске-Камчатском и Елизово, развить горнолыжную инфраструктуру на базах «Эдельвейс» и «Красная сопка», построить лыжероллерные трассы в г. Петропавловске-Камчатском, а также биатлонный комплекс с соответствующей инфраструктурой и лыжными трассами.

Указанные мероприятия позволят реализовать преимущества и возможности края для подготовки резерва спортивных сборных команд для участия в международных соревнованиях по отдельным зимним видам спорта, в частности по горнолыжному спорту и сноуборду.

Средняя обеспеченность одного жителя жилой площадью на Камчатке составляет 21,9 м<sup>2</sup>, что выше, чем в среднем по России. Однако значительная часть жилых помещений не соответствует действующим строительным нормам и правилам, в частности по нормативам вспомогательных помещений, требованиям к теплоизоляции ограждающих конструкций, сейсмостойкости несущих конструкций.

По данным муниципальных образований подлежат сейсмоусилению 1035 объектов. Определено, что работы по сейсмоусилению 828 жилых домов общей площадью 961,2 тыс. м<sup>2</sup>, построенных до 1973 года, ввиду значительного дефицита сейсмостойкости проводить нецелесообразно.

Мощность предприятий по строительству жилых домов в крае составляет в настоящее время около 100 тыс. м<sup>2</sup> жилья/ год. Они в полном объеме обеспечены нерудными строительными материалами, частично в цементе, деревянных изделиях, утеплителях из полистирола, изделиях из ПВХ.

Основные объемы жилищного строительства планируются на Авачинскую агломерацию.

В целях повышения уровня обслуживания объектов инженерной инфраструктуры и гарантированного обеспечения населения услугами ЖКХ будет осуществлено строительство новых, реконструкция и модернизация существующих объектов теплоснабжения, перевод большинства котельных на природный газ; строительство, реконструкция и модернизация водозаборных сооружений, водопроводных насосных станций, сетей водоснабжения; строительство, реконструкция и модернизация канализационных очистных сооружений, сетей канализации и другие мероприятия, обеспечивающие условия для формирования комфортной среды проживания людей.

В период до 2025 года социально-экономическое развитие Камчатского края по сценарию инерционного развития (базовому) будет направлено на достижение следующих показателей (индикаторов), представленных в таблицах 14, 15.

Таблица 14. Социальные показатели (индикаторы) по сценарию инерционного развития Камчатского края

Показатели (индикаторы)	Годы			
	2010	2015	2020	2025
<b>Коэффициент естественного прироста населения</b> (на 1000 человек)	0,6	0,86	1,1	1,7
<b>Суммарный коэффициент рождаемости</b> (число детей, рожденных одной женщиной в репродуктивном возрасте)	1,5	1,6	1,6	1,6
<b>Ожидаемая продолжительность жизни, лет</b>	66,8	67	67,8	68,8
<b>Коэффициент младенческой смертности</b> (число детей, умерших в возрасте до 1 года, на 1000 родившихся)	8,4	8,5	8,5	8,5
<b>Ввод в действие жилых домов, м<sup>2</sup> общей площади на 1 человека</b>	0,29	0,59	0,89	1
<b>Доля граждан живущих в неблагоустроенном жилье, %</b>	23	22,9	21	18
<b>Удельный вес численности населения с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума, % от общей численности населения</b>	16,1	14,2	10,1	8,3

Реализация планируемых к вводу новых производств в промышленности обеспечит выход суммарной добавленной стоимости региона в 2010 году на уровень 117,4 млрд. руб. В долгосрочном периоде реальный ежегодный прирост валовой добавленной стоимости составит 5 – 6%. В 2025 году субъекты экономики на территории Камчатки обеспечат воспроизводство ВРП в объеме 506,4 млрд. руб.

Таблица 15. Экономические показатели (индикаторы) по сценарию инерционного развития Камчатского края

Показатели (индикаторы)	Годы			
	2010	2015	2020	2025
<b>Объем валового регионального продукта, млн. руб.</b>	<b>99,9</b>	<b>208099,2</b>	<b>349576,9</b>	<b>506431,6</b>
<b>Темп роста ВРП, % (к предыдущему году в сопоставимых ценах)</b>	<b>102,9</b>	<b>105,1</b>	<b>106,3</b>	<b>104,6</b>
<b>Структура произведенного ВРП, %</b>				
– всего	100	100	100	100
– промышленность	39,6	39,1	38,3	37,6
– строительство	8,48	12,4	13,6	13,5
– сельское хозяйство	7,01	7,04	6,8	6,6
– транспорт	17,1	6,6	6,2	5,9
– прочие	37,81	34,86	35,1	36,4
<b>Среднегодовые темпы прироста инвестиций в промышленности, %</b>				
– добыча полезных ископаемых	2,3	5,2	5,1	5,1
– обрабатывающие производства	7	8,7	7,2	5,5
– производство и распределение электроэнергии, газа и воды	2,8	2,4	2,1	0,8
<b>Среднегодовая численность занятых в экономике (без учета иностранных граждан, получивших временное разрешение на работу)</b>				
– тыс. человек	185,2	194	216,4	248
– % от трудоспособного населения	75,6	76	76,4	76,9
<b>Потребление электроэнергии, млн. кВтч</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>
<b>Суммарное потребление (включая потери), млн. кВтч</b>	1710	1815	2010	2140
<b>Потери, млн. кВтч</b>	290	300	330	350
<b>Суммарное потребление, млн. кВтч, в том числе:</b>	1420	1515	1680	1790
– промышленность	387	478	598	659
– строительство	19	25	31	37
– сельское хозяйство	26	28	30	34
– транспорт	42	44	47	50
– прочие отрасли (без населения)	476	490	511	525
– потребление населением	470	450	463	485

### **Консолидированный бюджет Камчатского края, налоговый потенциал и его воспроизводство**

Ресурсы совокупных финансов региона, учитываемые методикой формирования прогноза (без налога на прибыль), в 2008 году составили 36753,3 млн. руб. со снижением к уровню предыдущего года на 10,5%. Прибыль организаций в размере 5122,3 млн. руб. (7974,5 млн. руб. в 2007 г.) получили

61,9% от общего числа организаций. Сальдированный финансовый результат составил 623,5 млн. руб. или 11,1% к предыдущему году. Бюджетные доходы расширенного консолидированного бюджета края также сложились ниже уровня 2007 года – 30622,3 млн. руб. (32670,6 млн. руб. в 2007 году), что обусловлено финансированием из федерального бюджета внеплановых мероприятий в конце 2007 года по устранению последствий землетрясения в Корякском автономном округе, а также предоставлением компенсации тарифов на электроэнергию.

Исполнение консолидированного бюджета Камчатского края в 2008 году проходило в условиях завершения переходного периода при вступлении в силу положений Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», что наложило на реализацию бюджетной политики края, формирования межбюджетных отношений в региональной бюджетной системе законодательно обусловленные особенности.

В целом бюджетные решения органов государственной власти, местного самоуправления были нацелены на выполнение публичных расходных обязательств, обеспечение выплаты заработной платы работникам бюджетной сферы, стипендий, осуществление расходов по приоритетным национальным проектам, реализацию мер социальной поддержки населения.

В ходе исполнения бюджетов реализованы мероприятия по совершенствованию межбюджетных отношений, предусматривающие создание благоприятных условий для достижения сбалансированности местных бюджетов. Результатом явилось сокращение кредиторской задолженности местных бюджетов, повысились гарантии реализации государственных полномочий.

Доходы консолидированного бюджета края в 2008 году составили 29490,3 млн. руб., что на 1309,3 млн. руб. (на 4,3%) меньше объема 2007 года. Доходы Камчатского территориального фонда обязательного медицинского страхования в объеме 1888,7 млн. руб. были выше доходов предыдущего года на 101,5%.

Налоговые и неналоговые доходы консолидированного бюджета Камчатки превысили уровень 2007 года на 12,1% и составили 12487,3 млн. руб. Группа налоговых доходов в общей сумме 10596 млн. руб. (107,7% к уровню 2007 года) сформировала 35,9% всего бюджета доходов. Доля налогов в совокупной сумме образованных в региональном хозяйстве доходов – 84,9%. На динамику общего роста налоговой составляющей активно повлияли высокие темпы консолидации отдельных видов налогов. Так, значительными темпами происходил прирост поступлений налога на доходы физических лиц – 123,3% (прирост 1296,5 млн. руб.), налогов на имущество – 124,7% (прирост 183,2 млн. руб.), совокупный доход – 126,2% (прирост 136,9 млн. руб.), поступления госпошлины – 123,1% (прирост 9,8 млн. руб.). На 3,8% больше, чем в 2007 году поступило доходов от акцизов (прирост 20,8 млн. руб.). Исключением явились налог на прибыль организаций – 81,9% (снижение на 277,3 млн. руб.) и регулярные платежи за пользование природными ресурсами – 31,8% (снижение

на 551,9 млн. руб.) к уровню предыдущего года. Если уменьшение поступлений налога на прибыль было обусловлено снижением финансовой результативности деятельности отдельных секторов экономики, то значительное падение ресурсных налогов явилось результатом изменений условий налогообложения в рыбной отрасли. Сумма сбора за пользование объектами водных биологических ресурсов составила лишь 21,8% от объема поступлений в предыдущем году.

Ухудшение общей экономической конъюнктуры в течение второй половины 2008 года существенно ослабило налоговый потенциал региона. Кризисные явления в экономике явились фактором, препятствующим реализации планируемых темпов поступления доходов по отдельным позициям. Данные причины обусловили неисполнение годовых плановых параметров по налогу на прибыль организаций, акцизам, налогу на имущество, а также по всем статьям неналоговых доходов, доходов от предпринимательской и иной приносящей доход деятельности.

В структуре налоговых доходов лидирует группа налогов на прибыль, доходы – 76,5%. При этом, в связи со специфическим составом интегрированной налоговой базы, преобладанием в регионе госсектора, представленного неприбыльными видами экономической деятельности, систематическим нарастанием доли деятельности по государственному управлению и обеспечению военной безопасности, налог на доходы физических лиц остается самым весомым источником притока средств – 64,7% налоговых доходов и 54,9% суммы доходов от собственного доходного потенциала. Налог на прибыль организаций является вторым по весовой пропорции – 11,8%.

Бюджетообразующую роль выполняют налоги на имущество – 8,7%, на совокупный доход – 6,2%, акцизы – 5,4%. Налоги, сборы и регулярные платежи за пользование природными ресурсами снизили удельный вес до 2,4% (8,2% в 2007 году).

Неналоговые доходы также проявляют устойчивую тенденцию к росту. В 2008 году их прирост составил 54,1%, доля в образованных на территории доходах – 10,9%, общая сумма – 1337,5 млн. руб. Важный источник формирования неналоговых доходов – имущество субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, использование которого приносит в региональный бюджет около 1/3 неналоговых доходов.

Состав других доходов образуют безвозмездные поступления, кроме поступлений из вышестоящего бюджета, и доходы от предпринимательской и иной приносящей доход деятельности. Их доля незначительна – около 4%.

Как высокодотационный консолидированный бюджет Камчатского края в 2008 году более чем на 1/2 формировался ресурсами федерального уровня. Безвозмездные поступления от других бюджетов бюджетной системы Российской Федерации составили в доходной части 57,7%. Общая сумма поступивших в регион федеральных ресурсов – 17003 млн. руб. с уровнем исполнения к предыдущему году на 86,5%. Из них финансовая помощь в форме дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности – 8022,3 млн. руб., то есть 47,2% федеральных средств с приростом к предыдущему году на 6,5%.

Расходование средств бюджета региона осуществлялось с целью выполнения финансовых обязательств перед населением, повышения качества человеческого капитала, роста уровня материальной обеспеченности работников организаций бюджетной сферы при одновременном соблюдении принципа роста результативности бюджетных расходов. Общая сумма расходов консолидированного бюджета составила 31566,2 млн. руб. с ростом к предыдущему году на 12,8%. С учетом расходов территориального государственного внебюджетного фонда совокупные расходы сложились в сумме 32680,3 млн. руб. с ростом на 9,4%.

В целом расходная политика края была ориентирована на социальные приоритеты. В структуре затрат статьи социальной направленности занимают 48,4%. Финансирование социально-культурных мероприятий осуществлено в объеме 15804,7 млн. руб. с превышением уровня предыдущего года на 5,9%. Расходы бюджета субъекта Российской Федерации на эти цели составили 14028 млн. руб., то есть 44,4% бюджета расходов.

Образование как наиболее ресурсоемкая статья была профинансирована в объеме 6334,4 млн. руб. (45,2% социальных инвестиций). Расходы на здравоохранение и спорт составили 2997,8 млн. руб. или 21,3% социального бюджета. По сравнению с предыдущим годом существенно возрос объем средств, направленных на реализацию мер социальной политики – до 3770,8 млн. руб. По настоящее время это вторая по объему финансирования статья социальной направленности, темп роста которой достиг 124,9% (прирост 751 млн. руб.).

Значительные ресурсы привлекались для поддержки инфраструктуры и развития ЖКХ. Как главная сфера жизнеобеспечения в условиях Крайнего Севера, эта отрасль традиционно имеет приоритеты финансирования. На цели данного комплекса использовано 6808,3 млн. руб. или 21,6% бюджета расходов.

Общегосударственные вопросы профинансированы в сумме 2941,6 млн. руб. (9,3% в расходах) с уровнем в 96,4%, национальная экономика – 5526,5 млн. руб. (17,5%) с ростом в 2,2 раза, национальная безопасность и правоохранительная деятельность – 1477,6 млн. руб. (4,7%) с ростом на 147%, охрана окружающей среды – 66,5 млн. руб. (0,2%) с уровнем в 90,4%, национальная оборона – 9 млн. руб. (0,03%) с ростом на 105,7%.

Государственные и муниципальные расходы на инвестиционные мероприятия за счет средств краевого и местных бюджетов были осуществлены в объеме 1332,6 млн. руб. с ростом на 39,7%. Доля расходов данного направления составила лишь 4,2% от общего объема бюджетных расходов региона. Тем не менее, выполняются обязательства по софинансированию федеральных целевых программ (Приложение 1), что обеспечивает повышение уровня доступности жилья, увеличение объемов модернизации объектов коммунальной инфраструктуры и сейсмоусиления объектов жилого фонда и социальной инфраструктуры.

Объем государственного долга увеличился за год на 17,3% и составил 95% от объема доходов без учета финансовой помощи вышестоящего бюджета.

Несбалансированность расширенного консолидированного бюджета в целом выражается дефицитом в объеме 2058 млн. руб. При этом дефицит краевого бюджета составил 2136,9 млн. руб. или 27,8% к доходам без учета финансовой помощи федерального бюджета.

Основная причина несбалансированности – низкая степень удовлетворения объемами федеральной дотации, направленными на удовлетворение потребностей региона в части выравнивания уровня бюджетной обеспеченности.

Финансовые результаты функционирования региональной экономики в 2009 году отражают проявление разноуровневых тенденций, сложившихся под влиянием глобального кризиса. С целью минимизации негативных проявлений органами государственной власти реализуется комплексный пакет антикризисных мер, оцениваемый в 7,2 млрд. руб. Ожидается, что по итогам года финансовая ситуация в целом стабилизируется. Прибыль организаций повысится на 62,4% до 8320,7 млн. руб., доходы расширенного бюджета – на 17,1% до 35852,2 млн. руб.

Результат исполнения бюджетов субъектов финансового планирования в регионе находится в зависимости от факторов различного характера. Так, ожидается понижающее влияние изменений отдельных разделов налогового законодательства. Значительно скажутся на параметрах бюджета изменения объема и состава федеральной финансовой помощи, обусловленные кризисной оптимизацией. Кроме этого, бюджетная система имеет низкий иммунитет к изменениям макроэкономических показателей и внутренних условий, резко меняющих экономический климат в регионе, что прямо сказывается на объеме и структуре как доходной, так и расходной частей консолидированного бюджета Камчатского края.

По имеющейся оценке доходы консолидированного бюджета, образованные собственной ресурсной базой, составят 14006,5 млн. руб. с ростом к предыдущему году на 11,6%. Из них 94,2% приходится на налоговые доходы. Общая сумма налоговых доходов – 13191,9 млн. руб. превысит уровень прошлого года на 18,1%. Динамика поступления по основным видам налогов сохранит положительно возрастающий темп.

Так, налоги на прибыль, доходы, формирующие более 77% налоговых сборов, возрастут на 18,4%. Прирост поступлений налогов и взносов на социальные нужды составит 24%, совокупный доход – 9,8%, имущество – 3,5%. Пониженный темп имущественной группы налоговых доходов связан с потерей дохода от налога на игорный бизнес. Ожидаемый высокий уровень прироста поступлений ресурсных налогов – 73,3% будет связан с введением новых условий налогообложения в отраслях рыбохозяйственного комплекса, изменением перераспределения дохода от сбора за пользование объектами водных биологических ресурсов в пользу региональных бюджетов, развитием предприятий горнодобывающей промышленности.

Неналоговые доходы в основном образованы финансовыми операциями по поводу использования государственного и муниципального имущества, в связи с применением мер административного регулирования, а также от оказания

платных услуг. Их суммарный объем незначителен – не более 2,5% общей суммы доходов, ожидается уменьшение до 60% уровня предыдущего года.

В условиях сохранения высокой степени дотационности определяющее влияние на бюджетную сбалансированность регионального бюджета будет оказывать результат взаимодействия с вышестоящим уровнем бюджетной системы. В 2009 году уровень дотационности может составить 59,2%, что практически не отличается от среднего значения за последние годы.

Из федерального бюджета ожидается поступление безвозмездных перечислений в общей сумме 208623 млн. руб. Из них дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности – 10680,7 млн. руб., поддержку мер по обеспечению сбалансированности бюджетов – 4160,4 млн. руб., субсидии на финансирование расходных обязательств – 3581,2 млн. руб., субвенции – 1554,3 млн. руб.

Безвозмездные поступления из Федерального фонда обязательного медицинского страхования в бюджет территориального фонда планируются в объеме 343,5 млн. руб. или 58,4% от объема предыдущего года.

В целом консолидированный бюджет получит из вышестоящего уровня власти 21206,5 млн. руб. межбюджетных трансфертов с ростом к предыдущему году на 20,6%. Несмотря на значительный объем передаваемых ресурсов, они не смогут в должной мере обеспечить выполнение принятых в регионе расходных обязательств и проектов развития. Общая сумма доходов составит 35852,2 млн. руб., обязательств по расходам – 43503,8 млн. руб., то есть финансовая обеспеченность расходных обязательств по всем источникам не превысит 82,4%. Расходная политика ориентирована на приоритеты, связанные с выполнением социально значимых обязательств, реализацией антикризисных мер, завершением строительства объектов с высокой степенью готовности.

Реализуются меры, повышающие эффективность и прозрачность бюджетных расходов. Так, в 2009 году не повышено денежное содержание краевых государственных и муниципальных служащих, проведено реальное сокращение численности управленческих аппаратов, ведется оптимизация бюджетной сети, поэтапный перевод бюджетных учреждений в автономные. Проведена ревизия бюджетных целевых программ, их количество сокращено почти вдвое при увеличении объема финансирования в таком же размере.

Концентрация ресурсов на социальных направлениях обусловила финансирование социально-культурных мероприятий в объеме 21080,9 млн. руб. (48,5% всех расходов). По сравнению с предыдущим годом направление средств на эти цели будет увеличено на 5276,2 млн. руб. (на 1/3). Наибольший прирост предусмотрен по статье «Социальная политика» – 1740,2 млн. руб. (46,2%). Лидирующие направления расходов – образование (38,3% социального бюджета), здравоохранение и спорт (29,8%), социальная политика (26,2%).

Несмотря на осуществляемые меры антикризисной оптимизации бюджетных расходов, снижение финансирования по ряду инвестиционных программ и мероприятий, ведущие статьи – «Национальная экономика» и «ЖКХ» увеличены по сравнению с предыдущим годом на 46,2% и 19,6% соответственно.

Тем не менее, системная социально ориентированная политика приоритетов и ограничений не позволяет свести дефицитный бюджет. Разрыв



между доходами и расходами консолидированного бюджета составит не менее 7,7 млрд. руб. или 8,6% ВРП. Главным источником его погашения является получение кредитов по кредитным соглашениям и договорам, заключенным от имени субъекта Российской Федерации и муниципальных образований.

Социально-экономическая динамика края по сценарию инерционного развития обеспечит пополнение доходной базы всей бюджетной системы. За счет роста приоритетных отраслей и сфер бюджетная эффективность хозяйственного комплекса вырастет. С учетом изменений институциональных условий налоговый потенциал в 2010 году составит 33 млрд. руб., к 2020 году – 108 млрд. руб., а к 2025 году – 158 млрд. руб.

Доля роста доходов консолидированного бюджета края за счет собственных источников будет напрямую зависеть от этапов реализации мероприятий Стратегии. Адекватная налоговая отдача позволит постепенно повысить степень самообеспеченности региональной экономики.

### **Финансовые результаты. Основные фонды**

Снижение кредиторской задолженности (98,6%) при росте дебиторской задолженности (110,4%) обусловили в 2008 году снижение величины непокрытых заимствований (превышения кредиторской задолженности над дебиторской) учтенного круга крупных и средних организаций края с 12399 млн. руб. в 2007 году до 9829,8 млн. руб. в 2008 году.

В расчете на одного жителя Камчатского края величина непокрытой задолженности в течение года снизилась на 20,7% и составила 28,4 тыс. руб. Суммарная задолженность по обязательствам (кредиторской и задолженности по кредитам банков и займам) увеличилась на 15,3% (таблица 16).

Таблица 16. Суммарная задолженность по обязательствам крупных и средних организаций Камчатского края

Показатели	Годы			
	2005	2006	2007	2008
<b>Суммарная задолженность по обязательствам, млн. руб.</b>	48003,3	54879,9	49628,7	57233,9
Темп роста,%, в том числе:	116,1	114,3	90,4	115,3
<b>Кредиторская задолженность, млн. руб.</b>	33880,2	37579,1	32050,5	31594,3
Темп роста,%	125,4	110,9	85,3	98,6
Доля от суммарной задолженности,%	70,6	68,5	64,6	55,2
<b>По кредитам и займам, млн. руб.</b>	14123,1	17300,8	17578,2	25639,6
Темп роста,%	98,4	122,5	101,6	145,9
Доля от суммарной задолженности,%	29,4	31,5	35,4	44,8
<b>Дебиторская задолженность, млн. руб.</b>	15754,6	18289,8	19651,5	21764,5
Темп роста,%	109,2	116,1	107,4	110,7
<b>Превышение кредиторской задолженности над дебиторской задолженностью, млн. руб.</b>	18125,6	19289,4	12399	9829,8
Темп роста,%	143,9	106,4	64,3	79,3

Показатели	Годы			
	2005	2006	2007	2008
Превышение кредиторской задолженности над дебиторской в расчете на 1 жителя, тыс. руб.	51,9	55,6	35,9	28,4
Превышение суммарной задолженности над дебиторской задолженностью, млн. руб.	32248,7	36590,1	29977,2	35469,4
Темп роста, %	120,1	113,5	81,9	118,3
Превышение суммарной задолженности над дебиторской задолженностью в расчете на 1 жителя, тыс. руб.	92,3	105,4	86,7	102,6

Анализ отраслевой структуры платежно-расчетных отношений организаций показывает, что негативные процессы в данной сфере финансовой деятельности обусловлены неблагоприятной ситуацией в базовых отраслях региональной экономики – производстве и распределении электроэнергии, газа и воды, рыболовстве, операциях с недвижимым имуществом, арендой и предоставлением услуг.

По состоянию на начало текущего года дебиторская задолженность крупных и средних организаций Камчатского края увеличилась по сравнению с аналогичной датой предыдущего года на 10,8% и составила 21,8 млрд. руб., из нее просроченная задолженность – 6,1 млрд. руб. (снижение на 18,3 процентных пункта). Кредиторская задолженность сложилась на уровне 31,6 млрд. руб., сократившись на 1,4%.

В структуре кредиторской задолженности просроченная задолженность составила 10 млрд. руб. (31,6%) и сократилась по сравнению с аналогичной датой предыдущего года на 18,3%. Задолженность по кредитам и займам увеличилась на 45,9% и составила 25,6 млрд. руб., из нее просроченная задолженность по кредитам и займам составила 4,1 млрд. руб. Удельный вес просроченной задолженности в общем объеме задолженности по кредитам и займам по состоянию на 1 января 2009 года составил 16,2%. По сравнению с аналогичным показателем предыдущего года просроченная задолженность по полученным кредитам и займам увеличилась на 18,5%. Превышение кредиторской задолженности над дебиторской задолженностью сократилось по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 20,7%. Ее просроченная часть сократилась на 18,3%.

С учетом ситуации в сфере платежно-расчетных отношений финансовые результаты работы предприятий сферы материального производства и услуг также имели отраслевую специфику и складывались в 2008 году под влиянием ряда факторов. В их числе:

- негативное воздействие мирового финансового кризиса на национальную экономику;
- ограниченный уровень потребительского спроса;
- высокая степень морального и физического износа значительной части

основных фондов;

- низкий уровень использования производственных мощностей, сокращающий отдачу основного капитала и его стоимость;

- противоречие между потребностями развития и сложившимся низким уровнем инвестиций, не обеспечивающим воспроизводство основного капитала и пополнение собственных оборотных средств;

- сохранение ценовых диспропорций между продукцией энергетических, промежуточных и конечных отраслей;

- относительно высокий уровень налоговой нагрузки;

- воздействие на экономику организаций бремени накопленной кредиторской и дебиторской задолженности;

- сложная ситуация, возникшая в процессе реформирования жилищно-коммунального хозяйства;

- увеличение тарифов на транспортные услуги;

- субсидирование затрат на электроэнергию.

Сальдированный финансовый результат деятельности круга крупных и средних организаций Камчатского края за 2008 год составил 623,5 млн. руб. прибыли со снижением в 7,7 раз от уровня 2007 года, что в значительной мере обусловлено негативным влиянием мирового финансового кризиса.

В 2007 году организациями данного круга была получена прибыль в размере 4809,9 млн. руб. Прибыль в размере 5122,3 млн. руб. получили 147 организаций (61,9% от их общего числа). Убыток на сумму 4498,8 млн. руб. имела 71 организация (38,1%).

Наибольшая доля прибыли получена по виду деятельности «Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования» – 1065,2 млн. руб. (прирост 70,6%). В 2007 году сумма прибыли по данной отрасли составила 601,8 млн. руб. Удельный вес в общем объеме прибыли составляет 21,1%.

Прибыль организаций транспорта и связи возросла на 34,4% и составила 504,7 млн. руб. Удельный вес прибыльных предприятий составил 66,7%.

По виду деятельности «Рыболовство, рыбоводство» сальдированная прибыль с 1363,5 млн. руб. в 2007 году снизилась до 20,6 млн. руб. в 2008 году. Удельный вес в общем объеме прибыли составляет 22,5%.

Сальдированная прибыль организаций в сфере операций с недвижимым имуществом, аренде и предоставлению услуг возросла на 18,7% по сравнению с 2007 годом и составила 147,1 млн. руб.

С прибылью работали организации обрабатывающих производств – 430,9 млн. руб. (79% от уровня 2007 года), положительный финансовый результат сложился в организациях сельского хозяйства, охоты и лесного хозяйства – 22,6 млн. руб. прибыли (рост в 2,1 раза), строительства – 1221,1 млн. руб. (34% от уровня 2007 года).

Самый низкий удельный вес в общем объеме прибыли у организаций по виду деятельности «Гостиницы и рестораны» – 14 млн. руб.

Отрицательный финансовый результат получили организации сектора

«Производство и распределение электроэнергии, газа и воды» – 1670,3 млн. руб. сальдированного убытка, организации, осуществляющие добычу полезных ископаемых – 12,2 млн. руб.

В целом за 2008 год прибыль прибыльных организаций составила 5122,3 млн. руб. или 80,6% от показателя 2007 года. В 2007 году прибыль прибыльных организаций составила 6349,6 млн. руб.

Убыток организаций Камчатского края за 2008 год сложился в сумме 4498,8 млн. руб., что в 2,5 раза выше уровня 2007 года. В 2007 году этот показатель составил 1924,9 млн. руб.

Полная балансовая стоимость основного капитала Камчатского края на конец 2008 года оценивается на уровне 168,8 млрд. руб. Создание новой стоимости основных фондов за год в ценах соответствующих лет составило 8,9 млрд. руб., ликвидировано основных фондов по полной учетной стоимости – 1,2 млрд. руб., сумма амортизации, начисленной за год, составила 2,2 млрд. руб.

Стоимость основных фондов крупных и средних коммерческих организаций на начало 2009 года составляла 52089 млн. руб. Из нее на долю г. Петропавловска-Камчатского приходилось 68,7% стоимости основных фондов, Елизовского района – 11,8%, Усть-Большерецкого – 3,6%, Мильковского – 1,4%, Усть-Камчатского – 0,9%, Соболевского – 0,9%, Быстринского – 0,3%, Алеутского – 0,01%, Карагинского – 1,1%, Олюторского – 5,3%, Тигильского – 1,7%, Пенжинского – 0,7%.

По формам собственности распределение основных фондов крупных и средних коммерческих организаций сложилось следующим образом: 21,3% находятся в государственном управлении (8,1% – федеральном, 13,2% – субъекта Российской Федерации), 15,6% принадлежат муниципальным образованиям, 42,8% – в собственности частных лиц.

В видовой структуре основных фондов 33,3% всех фондов составляют здания, 24,4% – сооружения, 28,1% – машины и оборудование, 12% – транспортные средства.

Степень износа основных фондов на конец 2008 года составила 41,7%. В большей степени, чем в среднем по всем отраслям экономики изношены основные фонды организаций сельского хозяйства – 43,3%, рыболовства, рыбоводства – 55%, добычи полезных ископаемых – 42,8%, оптовой и розничной торговли, ремонта автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования – 51,2%, транспорта и связи – 50,5%.

Коэффициент обновления основных фондов крупных и средних коммерческих организаций сложился на уровне 8,1%. Наиболее высокий коэффициент обновления отмечен по видам деятельности: «Строительство» (32%), «Транспорт и связь» (18,6%), «Добыча полезных ископаемых» (11,4%).

Наиболее низкий коэффициент обновления отмечен по «операциям с недвижимостью» – 1,8%, производству и распределению электроэнергии, газа и воды – 2,8%.

## 5.2. Рамочные условия для среднесрочных программ социально-экономического развития Камчатского края

### Показатели (индикаторы) по сценариям развития согласно Стратегии

При реализации сценария инерционного развития сохранится концентрация экономической активности в г. Петропавловске-Камчатском при усилении поляризации между городами и остальными территориями. Сформируются региональные зоны опережающего развития: агломерация Авачинской бухты с выходом на районы, прилегающие вдоль рек и автодорог, районные центры с ближайшими территориями; рыбодобывающие районы; возможно формирование нового крупного населенного пункта в районе строительства предприятий по сжижению газа, обслуживанию платформ и портовой деятельности в зоне перспективной газодобычи на шельфе. Наряду с районом агломерации Авачинской бухты наиболее высоких темпов роста сможет достичь район перспективной газодобычи на шельфе. В целом прогноз роста социально-экономических показателей (индикаторов), в том числе ВРП, при реализации данного сценария – 8 – 12% /год.

Сценарий энерго-сырьевого развития характеризуется теми же региональными тенденциями, что и инерционный сценарий. Реализация в его рамках системы крупных проектов и программ по развитию транспортной и энергетической инфраструктуры придаст социально-экономическому развитию более динамичный характер и снизит риски и издержки, связанные с энергообеспечением.

При этом реализуются следующие направления опережающего регионального развития: формирование новой территориально-производственной кооперации (в перспективе – кластеров энерго-сырьевой специализации) (уголь, цветные металлы); развитие новых зон добычи полезных ископаемых на основе активизации геолого-разведывательных работ; реализация крупных проектов и программ на шельфе, связанных с освоением зон перспективной газодобычи на шельфе и прилегающих к нему территорий.

Регионы агломерации Авачинской бухты получают импульс опережающего развития. В целом прогноз опережающего роста социально-экономических показателей (индикаторов), в том числе ВРП, при реализации данного сценария – 12 – 15%/ год.

Сценарий инновационного развития на основе кластерной политики характеризуется монополярностью точек роста. Конфигурация пространственного развития не становится более разнообразной и привязана к зоне Авачинской бухты со сложившимся коммуникационным, портовым и производственным, энерго-сырьевым и финансовым потенциалам развития. Появление новых возможностей инновационного роста не повлияют радикально на пространственное развитие Камчатского края. Важнейшее значение будет иметь инфраструктурный эффект формирования городской агломерации, связанный с реализацией проектов и программ строительства нового крупного портового комплекса, ремонтных производств,

инфраструктурных предприятий обслуживающих большие транспортные потоки, новых энерго мощностей, мультимодального логистического центра и информационного узла, объектов финансовой, юридической, страховой, медицинской, образовательной и инновационной инфраструктуры.

Импульс опережающего развития получают территории края, где активно формируются и развиваются кластеры на основе активной инновационной политики региона. В их числе: морехозяйственный кластер, транспортно-логистический кластер, рекреационно-туристский кластер, кластер ряда перерабатывающих производств.

В целом прогноз опережающего роста социально-экономических показателей (индикаторов), в том числе ВРП, при реализации данного сценария – 15 – 25% /год, начиная с 2015 года.

Таблица 17. Показатели (индикаторы) социально-экономического развития Камчатского края согласно Стратегии<sup>39</sup>

Показатели (индикаторы)	Годы			
	2010	2015	2020	2025
<b>1. По сценарию инерционного развития</b>				
<b>Объем валового регионального продукта, млрд. руб.</b>	99,9	208,1	349,58	506,43
<b>Структура произведенного ВРП, %</b>				
– всего	100	100	100	100
– промышленность	39,6	39,1	38,3	37,6
– строительство	8,48	12,4	13,6	13,5
– сельское хозяйство	7,01	7,04	6,8	6,6
– транспорт	7,1	6,6	6,2	5,9
– прочие	37,81	34,86	35,1	36,4
<b>Инвестиции в основной капитал</b>				
– млрд. руб.	24,9	40,18	70,24	109,66
– % ВРП	25	19,31	20,1	21,65
<b>Доходы консолидированного бюджета края, млрд. руб.</b>	47,1	54,97	88,52	142,57
<b>Расходы консолидированного бюджета края, млрд. руб.</b>	50,7	62,58	100,79	162,33
<b>Численность постоянного населения, тыс. чел.</b>	341,6	363,6	402	440
<b>Численность занятых в экономике, тыс. чел.</b>	185,2	209,1	231,2	253
<b>2. По сценарию энерго-сырьевого развития</b>				
<b>Объем валового регионального продукта, млрд. руб.</b>	99,9	208,1	418,56	841,88

<sup>39</sup> С учетом данных в соответствии с проектом прогноза социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года, подготовленного Минрегионом России.

Показатели (индикаторы)	Годы			
	2010	2015	2020	2025
<b>Структура произведенного ВРП,%</b>				
– всего	100	100	100	100
– промышленность	39,6	40,1	41,3	41,6
– строительство	8,48	12,4	13,6	13,5
– сельское хозяйство	7,01	7,04	6,8	6,6
– транспорт	7,1	7,5	7,6	8
– прочие	37,81	32,96	30,7	30,3
<b>Инвестиции в основной капитал</b>				
– млрд. руб.	24,9	75,12	151,1	303,9
– % ВРП	25	36,1	36,1	36,1
<b>Доходы консолидированного бюджета края, млрд. руб.</b>	47,1	68,64	138,07	277,72
<b>Расходы консолидированного бюджета края, млрд. руб.</b>	50,7	78,16	137,21	276,21
<b>Численность постоянного населения, тыс. чел.</b>	341,6	363,6	430	460
<b>Численность занятых в экономике, тыс. чел.</b>	185,2	209,1	322,5	345
<b>3. По сценарию инновационного развития на основе кластерной политики</b>				
<b>Объем валового регионального продукта, млрд. руб.</b>	99,9	208,1	517,82	1288,5
<b>Структура произведенного ВРП,%</b>				
– всего	100	100	100	100
– промышленность	39,6	40,1	43	46
– строительство	8,48	12,4	15	18,5
– сельское хозяйство	7,01	7,04	7,8	7,6
– транспорт	7,1	7,5	9,2	14
– прочие	37,81	32,96	25	13,9
<b>Инвестиции в основной капитал</b>				
– млрд. руб.	24,9	92,94	231,26	515,4
– % ВРП	25	44,66	44,66	40
<b>Доходы консолидированного бюджета края, млрд. руб.</b>	47,1	84,93	317,86	525,84
<b>Расходы консолидированного бюджета края, млрд. руб.</b>	50,7	96,7	314,61	520,46
<b>Численность постоянного населения, тыс. чел.</b>	341,6	363,6	450	545,4
<b>Численность занятых в экономике, тыс. чел.</b>	185,2	209,1	337,5	409,05

В сопоставлении с уровнем 2010 года объем ВРП в случае реализации мероприятий по сценарию инновационного развития на основе кластерной

политики согласно Стратегии в 2020 году увеличится в 4,4 раза, в 2025 году превысит его почти в 11 раз.

Важное влияние на динамику производства окажут отрасли системообразующего комплекса и новые кластеры. Такие региональные хозяйственные подсистемы как модернизируемый морехозяйственный комплекс и переживающий стадию становления и развития горнопромышленный комплекс сформируют более 2/3 прироста ВРП.

Осуществление структурной, инвестиционной, инновационной политики с учетом государственно-частного партнерства будет способствовать повышению доли добавленной стоимости в валовом выпуске. В целом реализация потенциала зон опережающего развития Камчатского края позволит экономике во всей долгосрочной перспективе обеспечивать стабильный экономический рост.

Для достижения поставленных целей органы региональной власти должны сосредоточить усилия на следующих направлениях:

первое – проведение активной иммиграционной политики (привлечение отечественной и иностранной рабочей силы);

второе – формирование и реализация индустриально-инновационной политики, базирующейся на кластерном подходе (разработка механизмов и инструментов поддержки приоритетных отраслей и производственных комплексов в формате кластеров региональной экономики);

третье – переход от политики социальной защиты к политике социального развития;

четвертое – формирование предпосылок постиндустриальной экономики.

Темпы экономического роста определяются объемом инвестиций в воспроизводство основных производственных фондов, в развитие человеческого капитала и в социальную инфраструктуру. Для поддержания намеченных темпов необходимо ежегодно привлекать в край и осваивать инвестиции в объеме не менее 30 – 35% от ВРП, что в 2025 году по Стратегии согласно сценарию инновационного развития на основе кластерной политики должно составить около 515,4 млн. руб.

Указанный объем инвестиций может быть достигнут при активизации использования их основных источников:

– государственных и муниципальных инвестиций в рамках целевых программ развития (до 15% общего объема);

– иностранные инвестиции (до 15%);

– собственные инвестиции хозяйствующих субъектов (амортизация и прибыль) (до 40%);

– заемные ресурсы (до 20%);

– финансовые ресурсы населения (до 10%).

Структура, объем, и источники ресурсного обеспечения мероприятий по сценарию инновационного развития на основе кластерной политики в соответствии со Стратегией представлены на рис. 43, в табл. 18.



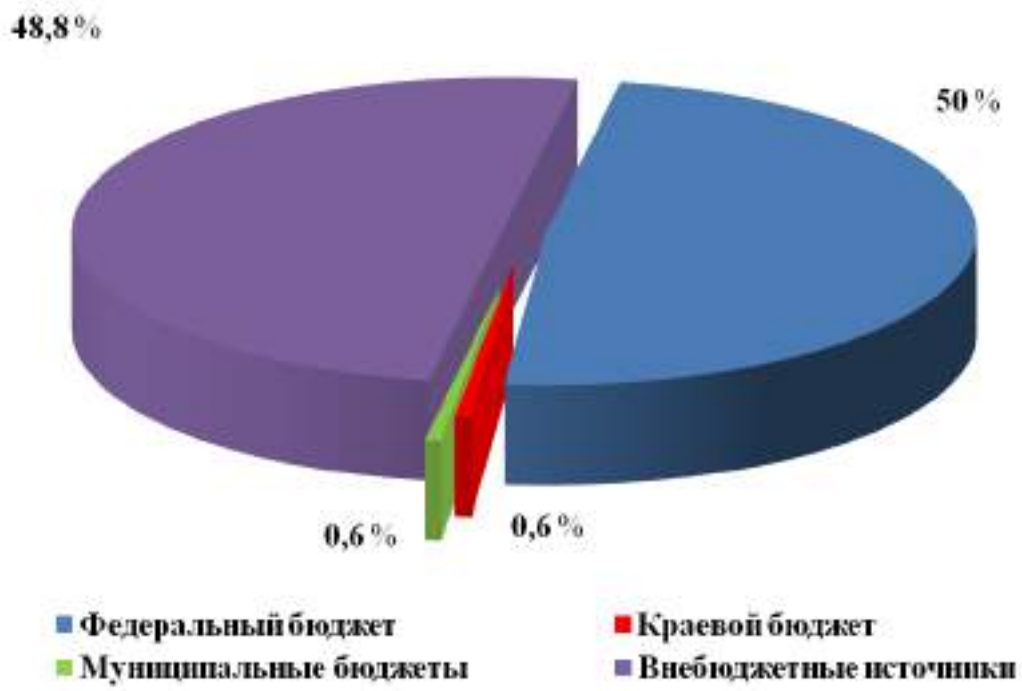


Рисунок 43. Структура, объем и источники ресурсного обеспечения мероприятий по сценарию инновационного развития

Утверждена постановлением Правительства Камчатского края  
от 27.07.2010 № 332-П

Таблица 18. Объем и источники финансирования мероприятий согласно Стратегии по сценарию инновационного развития на основе кластерной политики<sup>40</sup>

Годы	За счет всех источников, млрд. руб.	Объем и источники финансирования, млрд, руб.			
		Федеральный бюджет	Краевой бюджет	Муниципальные бюджеты	Внебюджетные источники
<b>2009</b>	<b>14,88</b>	5,48	0,1	0,1	9,2
<b>2010</b>	<b>31,9</b>	16,25	0,15	0,1	15,4
<b>2011</b>	<b>33,32</b>	16,25	0,2	0,1	16,77
<b>2012</b>	<b>32</b>	16,4	0,2	0,2	15,2
<b>2013</b>	<b>30,95</b>	15,8	0,2	0,2	14,75
<b>2014</b>	<b>22,4</b>	12,1	0,25	0,25	9,8
<b>2015</b>	<b>26,35</b>	12,9	0,3	0,3	12,85
<b>2016 – 2020</b>	<b>62,1</b>	29,2	0,3	0,3	32,3
<b>2021 – 2025</b>	<b>63,15</b>	30,2	0,3	0,3	32,35
<b>Итого</b>	<b>317,05</b>	<b>154,58</b>	<b>2</b>	<b>1,85</b>	<b>158,62</b>

<sup>40</sup> С учетом проектов в рамках реализации механизма государственно-частного и муниципально-частного партнерства, в том числе проектов «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла», «Усть-Луга – 2» стоимостью 205,45 млрд. руб., а также проектов модернизации портов и портопунктов в Камчатском крае стоимостью 19,843 млрд. руб.

Утверждена постановлением  
Правительства Камчатского  
края  
от 27.07.2010 № 332-П

Таблица 19. Участие Камчатского края в реализации мероприятий федеральных целевых программ (далее – ФЦП)

№	Наименование ФЦП	по годам								
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1	«Жилище на 2002 – 2010 годы»	+ <sup>41</sup>	+	+	+	+	+	+	+	+
2	«Развитие сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2008 – 2012 годы»									+
3	«Дети Севера»		+	+					+	+
4	«Обеспечение сейсмостойкости объектов народного хозяйства Камчатского края на 2000 – 2005 годы «Сейсмозащита», с 2002 года в ФЦП «Сейсмобезопасность территории России (2002 – 2010 годы)»	+	+	+	+	+	+	+		
5	«Топливо и энергия», с 2002 года в ФЦП «Энергоэффективная экономика на 2002 – 2005 годы и на перспективу до 2010 года»	+	+	+	+	+	+	+		
6	«Экономическое и социальное развитие коренных малочисленных народов Севера до 2011 года»	+	+	+	+	+	+	+	+	+
7	«Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года»	+	+	+				+	+	+
8	«Повышение плодородия почв России»	+	+	+	+	+	+			
9	«Модернизация транспортной системы России»	+	+	+	+	+	+	+	+	+
10	«Старшее поколение»		+	+	+	+			+	
11	«Социальное развитие села до 2012 года»			+	+	+	+	+	+	+
12	«Развитие судебной системы России»			+	+	+	+	+	+	+
13	«Развитие образования»			+	+	+	+	+	+	+
14	«Культура России»		+	+	+	+	+	+	+	+
15	«Дети России»	+	+	+	+	+	+	+	+	+
16	«Молодежь России»			+	+	+	+			
17	«Экология и природные ресурсы России»			+	+	+	+			
18	«Долгосрочная государственная программа изучения недр и воспроизводства минерально-сырьевой базы России на основе баланса потребления и воспроизводства минерального сырья»									+
19	«Предупреждение и борьба с		+	+	+	+	+	+	+	

<sup>41</sup> «+» – участие в реализации мероприятий ФЦП.

№	Наименование ФЦП	по годам								
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	заболеваниями социального характера»									
20	«Содействие занятости населения Российской Федерации»		+		+					
21	«Профилактика и лечение артериальной гипертонии в Российской Федерации»					+	+	+	+	
22	«Комплексные меры противодействия злоупотребления наркотиками и их незаконному обороту»					+	+	+		
23	«Преодоление последствий радиационных аварий на период до 2010 года»			+	+	+				
24	«Создание автоматизированной системы ведения государственного земельного кадастра и государственного учета объектов недвижимости»		+	+	+	+	+	+	+	+
25	«Государственной поддержки развития муниципальных образований и создания условий для реализации конституционных полномочий местного самоуправления (2000 – 2014 годы)»					+	+	+	+	+
26	«Развитие единой образовательной информационной среды»			+	+	+	+			
27	«Электронная Россия»						+		+	+
28	«Реформирование уголовно-исполнительной системы»						+			
29	«Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах»							+	+	+
30	«Снижение риска и смягчение последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в Российской Федерации до 2010 года»							+	+	+
31	«Сохранение и восстановление плодородия почв земель сельскохозяйственного назначения и агроландшафтов как национального достояния России на 2006 – 2010 годы и на период до 2012 года»							+	+	+
32	«Русский язык»			+	+				+	+
33	«Социальная поддержка инвалидов»		+		+				+	+
34	«Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2006 – 2010 годы»								+	+
35	«Профилактика безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних на 2006-2008 годы»								+	
36	«Развитие физической культуры и спорта в Российской Федерации на 2006 – 2015 годы»									+
37	«Развитие государственной статистики в 2007 – 2011 годах»									+
38	«Пожарная безопасность в Российской Федерации на период до									+

Стратегия СЭР Камчатского края до 2025 года - Приложение

№	Наименование ФЦП	по годам								
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	2012 года»									
	<b>ИТОГО</b>	<b>7</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>19</b>	<b>23</b>	<b>24</b>

## Приложения

### Приложение 1

#### Проект

## Закон Камчатского края

### «О кластерной политике в Камчатском крае»

#### Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

##### Статья 1. Отношения, регулируемые настоящим Законом

Настоящий Закон регулирует отношения, возникающие между органами государственной власти Камчатского края, органами местного самоуправления, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями при реализации органами государственной власти Камчатского края кластерной политики, определяет основные цели и принципы кластерной политики, виды и формы поддержки, предоставляемой участникам кластера, источники ее средств и ресурсов.

##### Статья 2. Правовая основа кластерной политики в Камчатском крае

Правовой основой развития кластерной политики в Камчатском крае являются Конституция Российской Федерации, федеральные законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, Устав Камчатского края, Закон Камчатского края от 22 сентября 2008 года № 129 «О государственной поддержке инвестиционной деятельности в Камчатском крае», настоящий Закон и иные нормативные правовые акты Камчатского края.

Положения настоящего Закона распространяются на субъекты малого и среднего предпринимательства.

##### Статья 3. Основные понятия, используемые в настоящем Законе

**Кластерная политика в Камчатском крае** – часть государственной социально-экономической политики Камчатского края, представляющая собой совокупность правовых, политических, экономических, социальных, информационных, консультационных, образовательных, организационных и иных мер, осуществляемых органами государственной власти Камчатского

края, направленных на обеспечение реализации целей и принципов, установленных настоящим Законом.

**Уполномоченный орган** – исполнительный орган государственной власти Камчатского края, обеспечивающий реализацию кластерной политики в Камчатском крае.

**Специализированная организация** – открытое акционерное общество «Специализированная организация по развитию кластеров в Камчатском крае», сто процентов акций которого принадлежит Камчатскому краю, обеспечивающее формирование благоприятных условий развития кластеров.

**Кластер** – совокупность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на **территории кластера** виды деятельности установленные в решении Правительства Камчатского края о создании кластера в Камчатском крае.

**Территория кластера** – определяемая Правительством Камчатского края часть территории Камчатского края, на которой реализуется кластерная политика Камчатского края.

**Участник кластера в Камчатском крае** – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющий виды деятельности установленные в решении Правительства Камчатского края о создании кластера в Камчатском крае, а также зарегистрирован на территории кластера в Камчатском крае, либо является членом саморегулируемой организации участников кластеров в Камчатском крае, либо является стороной соглашения о ведении деятельности на территории кластера в Камчатском крае.

**Организации, образующие инфраструктуру поддержки участников кластера**, система коммерческих и некоммерческих организаций, которые создаются, осуществляют свою деятельность или привлекаются в качестве поставщиков (исполнителей, подрядчиков) в целях размещения заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд при реализации краевых программ развития кластеров в Камчатском крае, обеспечивающих условия для создания и развития кластеров в Камчатском крае, и оказания поддержки участникам кластеров в Камчатском крае.

#### Статья 4. Основные цели и принципы кластерной политики в Камчатском крае

1. Основными целями кластерной политики в Камчатском крае являются:

1) обеспечение благоприятных условий для развития кластеров в Камчатском крае;

2) развитие кластеров в целях формирования конкурентной среды в экономике Камчатского края, обеспечения высоких темпов экономического роста и диверсификации экономики Камчатского края;

3) оказание содействия участникам кластеров в Камчатском крае в продвижении производимых ими товаров (работ, услуг), результатов интеллектуальной деятельности на рынок Камчатского края, рынок Российской Федерации и рынки иностранных государств;

4) обеспечение занятости населения Камчатском крае;

5) увеличение вклада кластеров в Камчатском крае в экономику Камчатского края.

2. Основными принципами кластерной политики в Камчатском крае являются:

1) приоритетность развития кластеров в Камчатском крае при реализации программ социально-экономического развития Камчатского края;

2) соответствие мер и форм поддержки участников кластеров в Камчатском крае реальным потребностям социально-экономического развития Камчатского края и возможностей бюджета Камчатского края;

3) обеспечение равных прав и возможностей при получении участниками кластеров в Камчатском крае государственной поддержки в соответствии с условиями ее предоставления, с учетом различных этапов деятельности участников кластеров, особенностей групп участников кластеров и отраслевой специфики;

4) полнота и доступность информации о мерах и формах государственной поддержки участниками кластеров в Камчатском крае;

5) непрерывность мониторинга развития кластеров в Камчатском крае;

6) обязательное участие участников кластеров Камчатского края, некоммерческих организаций и общественных объединений, выражающих их интересы, в формировании и реализации кластерной политики в Камчатском крае;

7) ответственность органов государственной власти Камчатском крае за обеспечение благоприятных условий для развития кластеров в Камчатском крае.

3. Критериями достижения целей кластерной политики в Камчатском крае и оценки деятельности органов государственной власти Камчатского края в области развития кластеров в Камчатском крае являются:

1) увеличение числа участников кластеров в Камчатском крае (в том числе в сфере инноваций и наукоемкого производства);

2) прирост доли среднесписочной численности работников (без внешних совместителей) на предприятиях участников кластеров в Камчатском крае в среднесписочной численности работников (без внешних совместителей) всех предприятий и организаций;

3) рост средней заработной платы на предприятиях участников кластеров в Камчатском крае;

4) увеличение объемов инвестиций в основной капитал (основные средства) участников кластеров в Камчатском крае;



5) увеличение средств бюджета Камчатского края, направляемых на государственную поддержку участников кластеров в Камчатском крае, осуществляющих инновационную деятельность, в общем объеме средств, направляемых на государственную поддержку развития кластеров в Камчатском крае;

6) увеличение налоговых поступлений от деятельности участников кластеров в Камчатском крае;

7) увеличение доли производимых участниками кластеров в Камчатском крае товаров (работ, услуг) в объеме валового регионального продукта Камчатского края;

8) увеличение объемов несырьевого и высокотехнологичного экспорта, осуществляемого участниками кластеров в Камчатском крае.

## Глава 2. УЧАСТНИКИ КЛАСТЕРНОЙ ПОЛИТИКИ В КАМЧАТСКОМ КРАЕ

### Статья 5. Органы государственной власти Камчатского края

1. Регулирование и реализацию кластерной политики в Камчатском крае осуществляется Законодательным Собранием Камчатского края, Правительством Камчатского края и уполномоченным им органом исполнительной государственной власти Камчатского края.

2. К полномочиям Законодательного Собрания Камчатского края в сфере кластерной политики относятся:

- законодательное обеспечение кластерной политики в Камчатском крае;
- утверждение краевых целевых программ государственной поддержки развития кластеров в Камчатском крае;
- установление участникам кластера в Камчатском крае льгот по региональным налогам и сборам;
- иные полномочия, установленные законодательством Российской Федерации и Камчатского края.

3. К полномочиям Правительства Камчатского края в сфере кластерной политики относятся:

- принятие решения о создании кластера в Камчатском крае и определение территории кластера в Камчатском крае;
- разработка стратегии развития кластеров в Камчатском крае и плана мероприятий по ее реализации;
- заключение с федеральными органами исполнительной власти Российской Федерации, органами местного самоуправления соглашений необходимых для реализации кластерной политики в Камчатском крае;
- учреждение краевых премии и других видов поощрения участников кластеров в Камчатском крае в соответствии с законодательством;

- принятие решения о разработке краевых и межмуниципальных программ развития кластеров в Камчатском крае;
- формирование инфраструктуры развития кластеров в Камчатском крае;
- финансирование научно-исследовательских и опытно – конструкторских работ по вопросам развития кластеров в Камчатском крае;
- сотрудничество с субъектами Российской Федерации, международными организациями и административно-территориальными образованиями иностранных государств по вопросам развития кластеров в Камчатском крае;
- образование и определение порядка деятельности координационного или совещательного органа по вопросам развития кластеров в Камчатском крае;
- подготовка предложений по совершенствованию законодательства Камчатского края по вопросам развития кластеров в Камчатском крае на основании ежегодного анализа применения методов и форм поддержки кластеров в Камчатском крае и обобщения предложений участников кластеров в Камчатском крае или некоммерческих организаций, выражающих их интересы;
- иные полномочия, установленные законодательством Российской Федерации и Камчатского края.

4. К полномочиям исполнительного органа государственной власти Камчатского края, осуществляющего полномочия в сфере кластерной политики (уполномоченный орган) относятся:

- разработка и реализация краевых и межмуниципальных программ развития кластеров в Камчатском крае с учетом национальных и краевых социально-экономических, экологических, культурных и других особенностей;
- заключение по поручению Правительства Камчатского края с федеральными органами исполнительной власти Российской Федерации, органами местного самоуправления соглашений необходимых для реализации кластерной политики в Камчатском крае;
- поддержка муниципальных программ развития кластеров в Камчатском крае;
- формирование и обеспечение деятельности организаций, образующих инфраструктуру развития кластеров в Камчатском крае;
- обеспечение в установленном порядке проектирования и строительства недвижимого имущества, закупку объектов движимого имущества, предназначенных для сдачи в аренду участникам кластеров в Камчатском крае;
- привлечение средств бюджетов всех уровней, средств институтов развития, средств участников кластеров в Камчатском крае в целях реализации на условиях государственно-частного партнерства проектов, способствующих развитию кластеров в Камчатском крае;

- содействие деятельности некоммерческих организаций, выражающих интересы участников кластеров в Камчатском крае;
- содействие развитию межрегионального сотрудничества с участниками кластеров в Камчатском крае;
- разработка методического обеспечения для органов местного самоуправления муниципальных образований в Камчатском крае и содействие им в разработке и реализации мер по развитию кластеров в Камчатском крае;
- оказание консультативной, методической и организационной поддержки участникам кластеров в Камчатском крае в разработке необходимой документации для получения государственной поддержки на уровне Российской Федерации;
- регистрация участников кластеров в Камчатском крае и ведение реестра участников кластеров в Камчатском крае;
- осуществление иных полномочий, установленных законодательством Российской Федерации и Камчатского края.

#### Статья 6. Органы местного самоуправления муниципальных образований Камчатского края

1. К полномочиям органов местного самоуправления по вопросам кластерной политики в Камчатском крае относятся:

- обращение к Правительству Камчатского края с заявкой о включении территории или части территории муниципального образования в территорию кластера Камчатского края;
- формирование и осуществление муниципальных программ по вопросам кластерной политики в соответствующем муниципальном образовании с учетом национальных и местных социально-экономических, экологических, культурных и других особенностей;
- формирование инфраструктуры поддержки участников кластеров в Камчатском крае на территориях муниципальных образований и обеспечение ее деятельности;
- содействие деятельности некоммерческих организаций, выражающих интересы участников кластеров в Камчатском крае;
- образование координационных или совещательных органов в области развития кластеров в Камчатском крае органами местного самоуправления.

#### Статья 7. Координационный или совещательный орган в сфере кластерной политики в Камчатском крае

1. Некоммерческие организации, выражающие интересы участников кластеров в Камчатском крае, вправе обратиться в уполномоченный орган с предложением создать при Правительстве Камчатского края

координационный или совещательный орган в сфере кластерной политики в Камчатском крае.

2. В случае принятия решения о создании координационного или совещательного органа в сфере развития кластеров в Камчатском крае при Правительстве Камчатского края уполномоченный орган, должен обеспечить участие представителей некоммерческих организаций, выражающих интересы участников кластеров в Камчатском крае, в работе координационного или совещательного органа в количестве не менее двух третей от общего числа членов указанного координационного или совещательного органа.

3. Координационный или совещательный орган в сфере кластерной политики в Камчатском крае создается в целях:

1) привлечения участников кластеров в Камчатском крае к выработке и реализации кластерной политики в Камчатском крае;

2) выдвижения и поддержки инициатив, имеющих региональное значение и направленных на реализацию кластерной политики в Камчатском крае;

3) проведения общественной экспертизы проектов нормативных правовых актов Камчатского края, регулирующих развитие кластеров в Камчатском крае;

4) выработки рекомендаций исполнительным органам государственной власти Камчатского края и органам местного самоуправления муниципальных образований в Камчатском крае при определении приоритетов в сфере кластерной политики в Камчатском крае.

4. Структуру, порядок формирования, состав и полномочия координационных или совещательных органов определяет Правительство Камчатского края.

#### Статья 8. Участники кластеров в Камчатском крае

1. Участником кластера в Камчатском крае является организация независимо от организационно-правовой формы или индивидуальный предприниматель, осуществляющий виды деятельности установленные в решении Правительства Камчатского края о создании кластера в Камчатском крае, и соответствующий одному из следующих признаков:

- зарегистрирован в соответствии с законодательством Российской Федерации на территории муниципального образования, в границах которого расположена территория кластера в Камчатском крае;
- является членом саморегулируемой организации участников кластеров в Камчатском крае, перечень которых определяется Правительством Камчатского края;

- является стороной соглашения о ведении деятельности на территории кластера в Камчатском крае.

Правительством Камчатского края могут устанавливаться категории участников кластеров в Камчатском крае в зависимости от следующих дополнительных критериев характеризующих деятельность участников кластеров в Камчатском крае:

- отношение объема продукции (работ, услуг), полученной (полученных) участником кластера в результате деятельности указанной в решении Правительства Камчатского края о создании кластера в Камчатском крае, к величине общего объема продукции (работ, услуг) участника кластера за последние два года (или за весь период деятельности, если участник кластера существует менее двух лет);
- отношение объема продукции (работ, услуг), полученной (полученных) участником кластера в результате инновационной деятельности, к величине общего объема продукции (работ, услуг) участника кластера за последние два года (или за весь период деятельности, если участник кластера существует менее двух лет);
- иным критерии, характеризующие деятельность участников кластеров в Камчатском крае.

Перечень документов, подтверждающих соответствие участника кластера в Камчатском крае определенной категории, устанавливается Правительством Камчатского края.

Категории участников кластеров в Камчатском крае устанавливаются в целях применения специальных форм поддержки.

2. Уполномоченный орган осуществляет ведение реестра участников кластера в Камчатском крае. Порядок ведения реестра участника кластера в Камчатском крае и предоставления хранящейся в нем информации определяется Правительством Камчатского края.

3. Регистрация в реестре участников кластеров в Камчатском крае проводится по желанию участников кластеров.

Регистрация в реестре участников кластеров в Камчатском крае может являться обязательным условием получения государственной поддержки при реализации кластерной политики в Камчатском крае.

4. Для регистрации в качестве участника кластера в Камчатском крае организация или индивидуальный предприниматель направляют в уполномоченный орган:

- 1) заявление, форма которого утверждается Правительством Камчатского края;
- 2) иные документы, перечень которых устанавливается Правительством Камчатского края.

5. Уполномоченный орган направляет заявителю не позднее чем через десять рабочих дней после получения документов, указанных в части 4 настоящей статьи, одно из следующих решений:

- 1) о регистрации в качестве участника кластера в Камчатском крае;

2) об отказе регистрации в качестве участника кластера в Камчатском крае.

6. При регистрации организации или индивидуального предпринимателя в качестве участника кластера в Камчатском крае уполномоченным органом выдается свидетельство, форма которого утверждается Правительством Камчатского края.

Свидетельство участника кластера в Камчатском крае действительно в течение всего срока существования территории кластера.

7. Реестр участников кластеров в Камчатском крае создается в целях:

1) хранения и обновления информации об участниках кластеров в Камчатском крае, обеспечения оперативного доступа к ней;

2) анализа результатов мониторинга тенденций развития кластеров в Камчатском крае;

3) хранения и обновления информации о предоставлении участникам кластеров в Камчатском крае мер и форм поддержки, предусмотренных настоящим Законом;

4) проведения выборочных и полномасштабных опросов участников кластеров в Камчатском крае;

5) информирования участников кластеров в Камчатском крае о реализации федеральных и краевых программ развития кластеров в Камчатском крае;

6) оптимизации, в том числе упрощения, мер и механизмов поддержки участников кластеров в Камчатском крае.

8. В Реестре участников кластеров в Камчатском крае содержатся следующие сведения:

1) полное и (в случае, если имеется) сокращенное наименование, в том числе фирменное наименование, адрес (место нахождения) постоянно действующего исполнительного органа юридического лица, государственный регистрационный номер записи о государственной регистрации юридического лица;

2) фамилия, имя и (в случае, если имеется) отчество, место жительства индивидуального предпринимателя, государственный регистрационный номер записи о государственной регистрации индивидуального предпринимателя;

3) идентификационный номер налогоплательщика;

4) виды экономической деятельности, осуществляемые участником кластера в Камчатском крае;

5) иные сведения, определяемые Правительством Камчатского края.

## Статья 9. Специализированная организация

1. В целях создания благоприятных условий развития кластеров в Камчатском крае по решению Правительства Камчатского края может быть создано открытое акционерное общество «Специализированная организация

по развитию кластеров в Камчатском крае», (специализированная организация) сто процентов акций которого принадлежит Камчатскому краю.

2. Основными видами деятельности специализированной организаций могут являться:

- создание инженерной, транспортной, социальной, инновационной и иных инфраструктур на территории кластеров в Камчатском крае за счет средств федерального бюджета, бюджета Камчатского края, местного бюджета и иных источников;
- управление и распоряжение объектами инфраструктуры, расположенными на территории кластеров в Камчатском крае;
- содействие участникам кластера в Камчатском крае в оформлении прав на земельные участки для реализации инвестиционных проектов, в получении разрешения на строительство и технических условий присоединения к сетям инженерно-технического обеспечения;
- предоставление имущественной, финансовой, консультационной и иной поддержки участникам кластера в Камчатском крае;
- организация торгов (конкурсов, аукционов) по поручению уполномоченного органа;
- иные виды деятельности, установленные Правительством Камчатского края, способствующие достижению основных целей кластерной политики в Камчатском крае.

3. По вопросам деятельности специализированной организаций на территории муниципальных образований в Камчатском крае уполномоченным органом и органами местного самоуправления могут заключаться соглашения необходимые для реализации кластерной политики на территории муниципального образования.

#### Статья 10. Организации, образующие инфраструктуру поддержки участников кластера в Камчатском крае

1. Организациями, образующими инфраструктуру поддержки участников кластера в Камчатском крае, являются центры и агентства по развитию кластера в Камчатском крае, фонды поддержки участников кластера в Камчатском крае, фонды содействия кредитованию (гарантийные фонды, фонды поручительств), фонды, привлекающие инвестиции для участников кластера в Камчатском крае, финансовые агентства, правовые центры, бизнес-инкубаторы, центры поддержки субподряда, маркетинговые и учебно-деловые центры, агентства по поддержке экспорта товаров, лизинговые компании, научно-исследовательские и экспертные организации, консультационные центры, торгово-промышленные палаты, объединения предпринимателей и иные организации.

2. Организации, образующие инфраструктуру поддержки участников кластера в Камчатском крае, привлекаются в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации о размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и

муниципальных нужд для предоставления поддержки участникам кластера в Камчатском крае на условиях предусмотренных краевыми программами развития кластеров в Камчатском крае.

3. Органы государственной власти Камчатском крае в рамках реализации федеральных и краевыми программами развития кластеров в Камчатском крае создают условия для деятельности организаций, образующих инфраструктуру поддержки участников кластера в Камчатском крае, путем:

1) проведения торгов, запросов котировок в рамках размещения государственного заказа Камчатского края на предоставление поддержки участникам кластера в Камчатском крае;

2) предоставления во владение и (или) в пользование государственного имущества Камчатского края на возмездной основе (в том числе на льготных условиях);

3) предоставления финансовой поддержки в форме субсидий, бюджетных инвестиций и государственных гарантий;

4) создания иных условий деятельности организаций, образующих инфраструктуру поддержки участников кластера в Камчатском крае, в соответствии с федеральным законодательством, законами и иными нормативными правовыми актами Камчатского края.

#### Статья 11. Некоммерческие организации участников кластера в Камчатском крае

1. Органы государственной власти Камчатского края осуществляют поддержку деятельности некоммерческих организаций созданных для достижения социальных, образовательных, научных, управленческих и иных целей, способствующих развитию кластера в Камчатском крае, и выражающих интересы участников кластеров в Камчатском крае.

2. Органы государственной власти Камчатского края способствуют образованию следующих саморегулируемых организаций участников кластеров в Камчатском крае:

1) объединяющих юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, соответствующих требованиям установленным в части 1 статьи 8 настоящего Закона, исходя из единства отрасли производства товаров (работ, услуг);

2) утвердивших стандарты и правила осуществления предпринимательской деятельности своих членов с учетом целей кластерной политики в Камчатском крае, установленных настоящим Законом.

3. Органы государственной власти Камчатского края могут заключать с некоммерческими организациями участников кластеров в Камчатском крае соглашения о порядке информационного и иного взаимодействия по вопросам формирования и реализации кластерной политики в Камчатском крае.



## Статья 12. Иные участники кластерной политики в Камчатском крае

Участниками кластерной политики в Камчатском крае могут быть федеральные органы исполнительной власти Российской Федерации и иные организации и индивидуальные предприниматели в соответствии с положениями федеральных законов иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и Камчатского края.

## Глава 3. МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ КЛАСТЕРНОЙ ПОЛИТИКИ В КАМЧАТСКОМ КРАЕ

### Статья 13. Порядок принятия решения о создании кластера в Камчатском крае

1. Решение о создании кластера в Камчатском крае принимается Правительством Камчатского края. В решении Правительства Камчатского края о создании кластера в Камчатском крае определяются:

основные виды деятельности для участника кластера в соответствии с Общероссийским классификатором видов экономической деятельности (ОКВЭД);

границы территории места расположения кластера в Камчатском крае;

2. На момент принятия решения Правительства Камчатского края о создании кластера в Камчатском крае на земельных участках, образующих территорию кластера в Камчатском крае, могут быть расположены объекты, находящиеся в государственной, муниципальной и частной собственности.

3. Срок существования кластера в Камчатском крае не ограничивается.

4. Прекращение существования кластера в Камчатском крае допускается только в случае, если в течение двух лет подряд на территории кластера в Камчатском крае его участниками не ведется деятельность, указанная в решении Правительства Камчатского края о создании кластера в Камчатском крае.

5. Инициатором создания кластера в Камчатском крае могут выступать Правительство Камчатского края, органы местного самоуправления Камчатского края.

6. Создание кластера в Камчатском крае по инициативе Правительства Камчатского края может быть произведено только на земельном участке, принадлежащем на праве собственности Камчатскому краю или находящемся в собственности специализированной организации.

7. Заявка от органов местного самоуправления Камчатского края на создание кластера в Камчатском крае с обоснованием целесообразности и эффективности его создания для решения задач регионального и местного значения подается в Правительство Камчатского края.

Порядок оформления и подачи заявки на создание кластера в Камчатском крае, в том числе перечень документов, прилагающихся к

заявке, и порядок рассмотрения заявок на создание кластера в Камчатском крае определяется Правительством Камчатского края.

8. Основанием для отказа инициатору создания кластера в Камчатском крае может быть:

1) недостоверность сведений в документах, прилагаемых к заявке на создание кластера в Камчатском крае;

2) несоответствие предполагаемого вида использования территории кластера в Камчатском крае схемам территориального планирования Камчатского края, муниципального района и/или генеральному плану муниципального образования.

#### Статья 14. Стратегия развития кластера в Камчатском крае и план мероприятий по ее реализации

1. Стратегия развития кластера в Камчатском крае утверждается Правительством Камчатского края не позднее шести месяцев после принятия Правительством Камчатского края решения о создании кластера в Камчатском крае и не менее чем за один месяц до истечения срока ее действия.

2. В стратегии развития кластера в Камчатском крае определяются основные мероприятия, осуществляемые органами государственной власти Камчатского края, направленные на обеспечение реализации целей кластерной политики, установленных настоящим Законом на текущий год и плановый период, составляющий три года.

3. Состав разделов стратегии развития кластера в Камчатском крае и порядок ее разработки устанавливается Правительством Камчатского края.

4. Проект стратегии развития кластера в Камчатском крае подлежит опубликованию в порядке, установленном для официального опубликования нормативных правовых актов органов государственной власти Камчатского края, не менее чем за три месяца до ее утверждения и размещается на официальном сайте Правительства Камчатского края в Интернете.

5. Заинтересованные лица вправе представить свои предложения по проекту стратегии развития кластера в Камчатском крае.

6. Участники кластера в Камчатском крае вправе в любое время представлять в уполномоченный орган соответствующие предложения о включении (внесении изменений) в стратегию развития кластера в Камчатском крае специальных мер поддержки, осуществляемых органами государственной власти Камчатского края, в целях развития кластера в Камчатском крае и способствующих реализации инвестиционных и иных проектов участниками кластера.

Состав обязательной информации, указываемой в предложении участника кластера в Камчатском крае о включении (внесении изменений) в стратегию развития кластера в Камчатском крае специальных мер поддержки, осуществляемых органами государственной власти Камчатского края, устанавливается Правительством Камчатского края.

7. Стратегия развития кластера в Камчатском крае является основанием для установления расходных обязательств бюджета Камчатского края по реализации кластерной политики в Камчатском крае и разработки краевых программ развития кластеров в Камчатском крае.

8. Внесение изменений в стратегию развития кластера в Камчатском крае осуществляется в порядке, указанном в частях 4 и 5 настоящей статьи.

#### Статья 15. Создание общих условий для развития кластеров в Камчатском крае

1. Органы государственной власти Камчатского края принимают следующие меры для развития кластеров в Камчатском крае:

- организация постоянно действующего семинара по вопросам развития кластера в Камчатском крае, который проводится в целях содействия сотрудничеству между участниками кластерной политики в Камчатском крае, привлечения общественности и экспертного сообщества к обсуждению задач развития и формирования кластеров в экономике Камчатского края. Порядок организации семинара устанавливается Правительством Камчатского края;
- создание региональных информационных систем и информационно-телекоммуникационных сетей в целях содействия участникам кластера в Камчатском крае развитию межрегионального и международного сотрудничества, поиску торговых и производственных партнеров, организации субподрядов;
- осуществление целевых инвестиций в развитие инженерной и транспортной инфраструктуры, жилищное строительство, реализуемые с учетом задач развития кластеров в Камчатском крае;
- содействие созданию на территории кластера промышленных парков – комплексов объектов недвижимости и необходимой транспортной, логистической, телекоммуникационной и иной инфраструктуры, управляемых специализированной организацией, обеспечивающих условия для осуществления видов деятельности определенных в решении Правительства Камчатского края о создании кластера в Камчатском крае;
- предоставление участникам кластера в Камчатском крае льгот по уплате налогов и сборов, направляемых в бюджет Камчатского края, установление льготных ставок арендной платы в соответствии с действующим законодательством;
- разработка и реализация на условиях частно-государственного партнерства инвестиционных проектов на территории кластера, направленных на развитие кластеров в Камчатском крае, для получения финансовой поддержки от институтов развития Российской Федерации, в рамках федеральных целевых программ и софинансирования из федерального бюджета;
- привлечение специализированных инвесторов для локализации их предприятий на территории кластеров в Камчатском крае;

- формирование специализированных финансово-кредитных и инвестиционных институтов и механизмов по поддержке участников кластера в Камчатском крае;
- содействие внедрению в Камчатском крае механизмов аутсорсинга и субконтрактации;
- формирование заказа на подготовку специалистов в системе начального и среднего профессионального образования в Камчатском крае;
- реализация проектов по материально-техническому обновлению базы учебных заведений Камчатского края;
- софинансирование научно-исследовательских проектов по разработке инновационных видов продукции для участников кластеров в Камчатском крае;
- иные меры, способствующие достижению основных целей кластерной политики в Камчатском крае.

2. Меры для развития кластеров в Камчатском крае, указанные в части 1 настоящей статьи, могут осуществляться путем реализации федеральных или краевых программ развития кластеров в Камчатском крае.

#### Статья 16. Краевые программы развития кластеров в Камчатском крае

1. Органы государственной власти Камчатского края принимают и реализуют краевые программы развития кластеров в Камчатском крае.

2. Краевые программы развития кластеров в Камчатском крае должны содержать:

1) перечень осуществляемых в Камчатском крае мероприятий в сфере кластерной политики в Камчатском крае с указанием объема и источников финансирования, результативности деятельности органов государственной власти Камчатского края, ответственных за реализацию мероприятий;

2) условия и порядок оказания поддержки участникам кластеров в Камчатском крае и организациям, образующим инфраструктуру поддержки участников кластеров в Камчатском крае;

3) категории участников кластеров в Камчатском крае, на которые распространяется поддержка;

4) требования к организациям, образующим инфраструктуру поддержки участников кластеров в Камчатском крае.

3. Финансирование краевых программ развития кластеров в Камчатском крае осуществляется за счет средств бюджета Камчатского края, средств юридических и физических лиц.

4. Основными принципами разработки и реализации краевых программ развития кластеров в Камчатском крае являются:

1) обеспечение преемственности разрабатываемых и принятых программ, учета положительного опыта реализованных программ;

2) приоритет комплексных форм поддержки участников кластеров в Камчатском крае, направленных на обеспечение общих интересов участников кластеров в Камчатском крае;

3) применение специальных форм поддержки в целях совершенствования производства и реализации участниками кластеров в Камчатском крае товаров (работ, услуг), стимулирования технического и экономического прогресса в Камчатском крае.

#### Статья 17. Соглашение о ведении деятельности на территории кластера в Камчатском крае

1. По соглашению о ведении деятельности на территории кластера в Камчатском крае участник кластера в Камчатском крае обязуется осуществлять один или несколько видов деятельности, указанных в решении Правительства Камчатского края о создании кластера в Камчатском крае, в том числе осуществить инвестиции в объеме и в сроки, которые предусмотрены соглашением, а уполномоченный орган обязуется предоставить участнику кластера поддержку, предусмотренную настоящим Законом.

2. В соглашении о ведении деятельности на территории Камчатского края в качестве обязательных условий должны быть согласованы следующие условия:

1) вид деятельности, указанный в решении Правительства Камчатского края о создании кластера в Камчатском крае;

2) прогнозируемый объем продукции (работ, услуг), получаемый от ведения вида деятельности, указанного в решении Правительства Камчатского края о создании кластера в Камчатском крае;

3) объемы и сроки инвестиций, если по соглашению участник кластера в Камчатском крае обязуется осуществлять инвестиционную деятельность;

4) меры, форма, сроки и условия предоставления поддержки, предусмотренной настоящим Законом в зависимости от объема продукции (работ, услуг) или иных параметров деятельности участника кластера;

5) порядок и форма контроля, осуществляемого уполномоченным органом за деятельностью участника кластера в Камчатском крае;

6) ответственность участника кластера в Камчатском крае и уполномоченного органа за ненадлежащее исполнение соглашения;

7) условия освобождения участников соглашения от ответственности (форс-мажор);

8) порядок изменения, расторжения и продления соглашения.

3. Типовая форма соглашения о ведении деятельности на территории Камчатского края утверждается Правительством Камчатского края.

4. В случаях предусмотренных законодательством Российской Федерации соглашение о ведении деятельности на территории Камчатского края заключается по результатам проведения торгов (конкурсов, аукционов).

## Глава 4. ПОДДЕРЖКА УЧАСТНИКОВ КЛАСТЕРОВ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ КЛАСТЕРНОЙ ПОЛИТИКИ В КАМЧАТСКОМ КРАЕ

### Статья 18. Принципы и условия поддержки участников кластеров в Камчатском крае

1. Основными принципами поддержки участникам кластеров в Камчатском крае являются:

1) заявительный порядок обращения участников кластеров в Камчатском крае за предоставлением поддержки;

2) доступность инфраструктуры для всех участников кластеров в Камчатском крае;

3) равный доступ участников кластеров в Камчатском крае отвечающих критериям, предусмотренными краевыми программами развития кластеров в Камчатском крае, к участию в соответствующих программах;

4) предоставление поддержки с соблюдением требований, установленных Федеральным законом от 26 июля 2006 года N 135-ФЗ «О защите конкуренции»;

5) открытость процедур предоставления поддержки.

2. Участники кластеров в Камчатском крае претендующие на предоставление им поддержки в формах, предусмотренных настоящим Законом, обращаются в уполномоченный орган, в специализированную организацию или в организации, образующие инфраструктуру поддержки участников кластера, если предоставление поддержки предусмотрено краевыми программами развития кластеров в Камчатском крае.

3. Участники кластеров в Камчатском крае должны быть проинформированы о решении, принятом по обращению о предоставлении поддержки, в течение пяти дней со дня его принятия.

### Статья 19. Имущественная поддержка участников кластеров в Камчатском крае

1. Имущественная поддержка участникам кластеров в Камчатском крае предоставляется путем передачи во владение и (или) в пользование имущества, находящегося в собственности Камчатского края или в собственности, владении и пользовании специализированной организации, в том числе земельных участков, зданий, строений, сооружений, нежилых помещений, оборудования, машин, механизмов, установок, транспортных средств, инвентаря, инструментов, на возмездной основе (в том числе на льготных условиях). Указанное имущество должно использоваться по целевому назначению, определяемому в момент его передачи.

2. Условия передачи имущества, находящегося в собственности Камчатского края, во владение и (или) в пользование участникам кластеров в Камчатском крае определяются Правительством Камчатского края с участием координационного или совещательного органа по вопросам развития кластеров в Камчатском крае.

## Статья 20. Финансовая поддержка участников кластеров в Камчатском крае

1. Финансовая поддержка участников кластеров в Камчатском крае предоставляется в рамках реализации краевой программы развития кластеров в Камчатском крае в виде:

1) государственных гарантий по обязательствам участников кластеров в Камчатском крае в порядке, установленном Правительством Камчатского края;

2) субсидирования части затрат участников кластеров в Камчатском крае по аренде выставочных площадей для участия в выставочно-ярмарочных мероприятиях за рубежом и иных маркетинговых расходов, связанных с выходом на внешние рынки;

3) субсидирования части затрат, связанных с оплатой услуг по выполнению обязательных требований законодательства, являющихся необходимыми для экспорта товаров (работ, услуг), в том числе работ по сертификации, регистрации или другим формам подтверждения соответствия;

4) субсидирование части затрат по оплате услуг по разработке средств индивидуализации юридического лица, индивидуализации продукции (работ, услуг), в том числе фирменного наименования, товарного знака, для товаров (работ, услуг), предназначенных для экспорта;

5) субсидирование части затрат по оплате коллективных маркетинговых проектов участников кластеров в Камчатском крае;

6) субсидирование части затрат по регистрации и (или) правовой охране за рубежом изобретений и иных охраняемых законом результатов интеллектуальной деятельности и средств индивидуализации юридического лица и продукции (работ, услуг);

7) возмещение части лизинговых платежей, уплачиваемых участниками кластеров в Камчатском крае лизинговым компаниям по договорам лизинга в целях реализации инвестиционных проектов;

8) компенсация участникам кластеров в Камчатском крае части затрат, связанных с уплатой процентов за пользование кредитами, полученными в российских кредитных организациях;

9) бюджетных инвестиций участникам кластеров в Камчатском крае.

2. Дополнительно финансовая поддержка участников кластеров в Камчатском крае, может осуществляться через организации, образующие инфраструктуру поддержки участников кластера, по следующим направлениям:

1) целевое финансирование участников кластеров в Камчатском крае;

- 2) передача оборудования по договору финансовой аренды;
- 3) выполнение функций залогодателя, поручителя по обязательствам участников кластеров в Камчатском крае.

3. Предоставление финансовой поддержки проектам, разработанным участниками кластеров в Камчатском крае, за счет средств бюджета Камчатского края осуществляется с учетом требований бюджетного законодательства.

## Статья 21. Информационная поддержка участников кластеров в Камчатском крае

1. Информационная поддержка участникам кластеров в Камчатском крае предоставляется в виде:

- 1) создания инфраструктуры для получения информации и обмена информацией, в том числе информационных систем, информационно-телекоммуникационных сетей, банков данных, и обеспечения ее функционирования;

- 2) обеспечения возможности пользования инфраструктурой, указанной в части 1 настоящей части;

- 3) организации и поддержки выпуска периодических изданий, специализирующихся на освещении проблем участников кластеров в Камчатском крае, публикации законов и иных нормативных правовых актов Камчатского края, инструктивных и справочных материалов;

- 4) информационного обеспечения деятельности участников кластеров в Камчатском крае и организаций, образующих инфраструктуру поддержки участников кластеров в Камчатском крае, в сфере межрегионального и международного сотрудничества;

- 5) проведения иных мероприятий.

2. Информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети и банки данных создаются в целях обеспечения участников кластеров в Камчатском крае и организаций, образующих инфраструктуру поддержки участников кластеров в Камчатском крае, информацией:

- 1) о реализации федеральных и краевых программ развития кластеров в Камчатском крае;

- 2) о количестве участников кластеров в Камчатском крае;

- 3) об обороте товаров (работ, услуг), производимых участниками кластеров в Камчатском крае;

- 4) об организациях, образующих инфраструктуру поддержки участников кластеров в Камчатском крае;

- 5) иного характера экономической, правовой, статистической, производственно-технологической информацией, информацией в области маркетинга, межрегионального и международного сотрудничества, необходимой для развития кластеров в Камчатском крае.



3. Информация, указанная в части 2 настоящей статьи, является общедоступной и размещается в Интернете на официальных сайтах уполномоченного органа.

## Статья 22. Консультационная поддержка участников кластеров в Камчатском крае

1. Консультационная поддержка участников кластеров в Камчатском крае предоставляется в виде:

- 1) создания и (или) поддержки организаций, образующих инфраструктуру поддержки участников кластеров в Камчатском крае и оказывающих им консультационные услуги;
- 2) проведения иных мероприятий.

2. Консультационная поддержка участников кластеров в Камчатском крае может предоставляться организациями, образующими инфраструктуру поддержки участников кластеров в Камчатском крае, в виде:

- 1) предоставления участникам кластеров в Камчатском крае консультаций по различным вопросам их деятельности;
- 2) организации и проведения обучающих и консультационных семинаров, тренингов, круглых столов;
- 3) проведения иных мероприятий.

## Статья 23. Правовая поддержка участников кластеров в Камчатском крае

1. Правовая поддержка участникам кластеров в Камчатском крае предоставляется в виде:

- 1) издания специализированной литературы по вопросам, связанным с правовой защитой участников кластеров в Камчатском крае;
- 2) создания и (или) поддержки организаций, образующих инфраструктуру поддержки участников кластеров в Камчатском крае и оказывающих им юридические услуги на безвозмездной или льготной основе;
- 3) привлечения на конкурсной основе лиц, имеющих высшее юридическое образование (в том числе адвокатов), организаций, оказывающих юридическую помощь, для осуществления правовой поддержки участников кластеров в Камчатском крае;
- 4) проведения иных мероприятий.

2. Правовая поддержка участников кластеров в Камчатском крае может предоставляться организациями, образующими инфраструктуру поддержки участников кластеров в Камчатском крае, в рамках реализации федеральных и краевых программ развития кластеров в Камчатском крае в виде:

- 1) предоставления участникам кластеров в Камчатском крае правовой информации;
- 2) оказания участникам кластеров в Камчатском крае услуг по комплексному правовому сопровождению бизнеса и защите их прав и законных интересов;
- 3) создания и обеспечения функционирования специализированных информационных ресурсов, в том числе в Интернете, непосредственно посвященных правовой поддержке, предоставляемой участников кластеров в Камчатском крае органами исполнительной власти Камчатского края и организациями, образующими инфраструктуру поддержки участников кластеров в Камчатском крае;
- 4) проведения иных мероприятий.

#### Статья 24. Поддержка в области подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров участников кластеров в Камчатском крае

Поддержка участников кластеров в Камчатском крае в области подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров предоставляется в виде:

- 1) разработки примерных образовательных программ, направленных на подготовку, переподготовку и повышение квалификации кадров для участников кластеров в Камчатском крае;
- 2) учебно-методологической, научно-методической помощи участникам кластеров в Камчатском крае и организациям, образующим инфраструктуру поддержки участников кластеров в Камчатском крае;
- 3) создания и (или) поддержки организаций, образующих инфраструктуру поддержки участников кластеров в Камчатском крае и организующих обучение персонала участников кластеров в Камчатском крае;
- 4) развития передовых форм и методов подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров участников кластеров в Камчатском крае, в том числе интерактивных, включая дистанционное бизнес-образование.
- 5) проведение мониторинга востребованности специалистов и квалифицированных рабочих участниками кластеров в Камчатском крае.

#### Статья 25. Поддержка в продвижении производимых участниками кластеров в Камчатском крае товаров (работ, услуг)

1. Поддержка участников кластеров в Камчатском крае, реализующих товары (работы, услуги) на территориях иных субъектов Российской Федерации и осуществляющим внешнеэкономическую деятельность, предоставляется органами государственной власти Камчатском крае в виде:

- 1) сотрудничества с органами государственной власти субъектов Российской Федерации, международными организациями, иностранными государствами и административно-территориальными образованиями

иностранных государств и организациями, образующими инфраструктуру поддержки участников кластеров;

2) проведения международных и межрегиональных ярмарок, деловых миссий, деловых конгрессов и выставок с привлечением участников кластеров в Камчатском крае;

3) содействия в продвижении на международные и региональные рынки товаров (работ, услуг), результатов интеллектуальной деятельности, производимых участниками кластеров в Камчатском крае;

4) содействия в организации и развития субподрядов участниками кластеров в Камчатском крае;

5) создания и (или) поддержки организаций, образующих инфраструктуру поддержки участников кластеров в Камчатском крае и оказывающих поддержку участникам кластеров в Камчатском крае, осуществляющим деятельность на международных и региональных рынках;

6) реализации иных мероприятий.

2. Поддержка участников кластеров в Камчатском крае, реализующим товары (работы, услуги) на территориях иных субъектов Российской Федерации или за рубежом, может предоставляться организациями, образующими инфраструктуру поддержки

участников кластеров в Камчатском крае, в рамках реализации федеральных и краевых программ развития кластеров в Камчатском крае в виде:

1) проведения маркетинговых исследований международных и региональных рынков товаров и услуг и предоставления их результатов участникам кластеров в Камчатском крае;

2) продвижения товаров (работ, услуг) участников кластеров в Камчатском крае на международные и региональные рынки;

3) содействия участникам кластеров в Камчатском крае в развитии международного и межрегионального сотрудничества, поиске торговых и производственных партнеров, организации субподрядов;

4) проведения международных и межрегиональных ярмарок, деловых миссий, деловых конгрессов и выставок с привлечением участников кластеров в Камчатском крае а, а также разработки методических и практических рекомендаций в сфере выставочно-ярмарочной и конгрессной деятельности в целях продвижения производимых участниками кластеров в Камчатском крае товаров (работ, услуг);

5) реализации иных мероприятий.

## Приложение 2

### Проект

#### **«Концепция реализации проектов, основанных на принципах государственно-частного партнерства в Камчатском крае»**

##### **1. Общие положения**

Современные условия развития экономики характеризуются ускорением глобализации и обострением конкурентной борьбы не только между компаниями и странами, но и между регионами. Ключевым фактором позитивного имиджа любого региона страны является высокое качество управления территорией, благоприятная для инвестора законодательная база, высокий инфраструктурный и инновационный потенциал.

Инвестиционная политика является составной частью социально-экономической политики Камчатского края.

Привлечение внебюджетных инвестиций в экономику региона, формирование благоприятного инвестиционного климата и создание комфортных условий для ведения бизнеса на территории Камчатского края являются приоритетными задачами Правительства Камчатского края.

Однако недостаточное обеспечение инвестиционными ресурсами на современном этапе социально-экономического развития Камчатского края не позволяет в полной мере достичь желаемых результатов экономического роста.

Одним из серьезных препятствий на пути социально-экономического развития Камчатского края является существенное отставание в развитии инфраструктуры экономики и социальной сферы от современных потребностей.

Эта ситуация требует применения новых направлений социально-экономической политики способных обеспечить поддержание и повышение конкурентоспособности региона.

Одним из таких направлений должно стать развитие на территории Камчатского края государственно-частного партнерства.

Создание механизмов государственно-частного партнерства позволит обеспечить привлечение инвестиции в региональные и муниципальные инфраструктурные объекты, повысить эффективность использования государственной и муниципальной собственности, сократить бюджетные расходы, стимулировать предпринимательскую активность в областях, обладающих наибольшим потенциалом качественного экономического роста.

Особое значение государственно-частное партнерство приобретает при реализации кластерной политики в Камчатском крае.

Однако полноценному использованию механизма государственно-частного партнерства препятствует недостаточное правовое регулирование указанного направления социально-экономической политики Камчатского края, что создает значительные риски в первую очередь для частных

инвесторов – участников государственно-частного партнерства. Данная проблема будет решена при системном урегулировании правоотношений между органами государственной власти Камчатского края и частными инвесторами при реализации инвестиционных проектов.

Поиск эффективных механизмов взаимодействия государства и бизнеса будет выступать основным вектором социально-экономической политики Камчатского края.

В целях формирования государственной политики и совершенства правового регулирования в сфере развития государственно-частного партнерства необходимо решить следующие задачи:

определение эффективных форм и направлений использования государственно-частного партнерства;

формирование системы государственного управления проектами, реализуемыми на основе государственно-частного партнерства;

создание условий для получения региональными инвестиционными проектами поддержки за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации;

регламентация процедур участия органов исполнительной власти Камчатского края в проектах, реализуемых на основе государственно-частного партнерства;;

определение порядка участия представителей бизнеса в обсуждении и принятии решений по вопросам государственно-частного партнерства;

снижение рисков в проектах, реализуемых на основе государственно-частного партнерства;

создание условий для повышения инвестиционной привлекательности проектов, реализуемых на основе государственно-частного партнерства для российских и зарубежных инвесторов;

профилактика коррупционных явлений в процессе реализации проектов, основанных на принципах государственно-частного партнерства;

определение перспективной системы правового регулирования отношений между органами государственной власти Камчатского края, субъектами предпринимательской деятельности и гражданского общества в области реализации проектов, основанных на принципах государственно-частного партнерства.

## **2. Правовое регулирование государственно-частного партнерства. Понятие, сущность и основные формы государственно-частного партнерства**

Концепция государственно-частного партнерства (ГЧП, Public-Private Partnership – PPP) нашла свое отражение, как на уровне федерального законодательства, так и на уровне законодательства ряда субъектов Российской Федерации. Кроме того, концепция государственно-частного партнерства присутствует и в документах политико-правового содержания, определяющих стратегические направления развития государства и общества.

На федеральном уровне специальным законом, посвященным отношениям в области государственно-частного партнерства, является Федеральный закон от 21 июля 2005 г. N 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», который достаточно подробно регламентирует основания и порядок заключения, а также реализации концессионных соглашений, являющихся одной из форм государственно-частного партнерства.

На региональном уровне законодательное регулирование государственно-частного партнерства имеется в Республиках Алтай, Дагестан, Калмыкия, Томской области, городе Санкт-Петербург.

Однако унифицированное понятие государственно-частного партнерства на уровне федерального законодательства отсутствует. В результате государственно-частное партнерство часто рассматривается как временное взаимодействие государства и частных лиц при осуществлении совместной деятельности в целях реализации отдельных общественно значимых проектов в различных сферах экономики: от развития стратегически важных отраслей промышленности и научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ до предоставления общественных услуг.

Для целей настоящей Концепции под государственно-частным партнерством понимается определенное сроком взаимовыгодное сотрудничество между органами государственной власти и юридическими или физическими лицами или их объединениями в реализации социально значимых, инфраструктурных, инновационных, инвестиционных и иных проектов, которое осуществляется путем объединения ими имущественных, финансовых, управленческих, технологических и иных ресурсов на основе заключенных соглашений.

Таким образом, отличительными признаками, которые позволяют разграничить государственно-частное партнерство и иные формы взаимодействия органов государственной власти и субъектов инвестиционной деятельности, являются:

временный характер отношений при реализации проектов, основанных на принципах государственно-частного партнерства;

взаимовыгодный характер проектов, основанных на принципах государственно-частного партнерства, позволяющий определять область применения и принципы распределения рисков;

многообразие форм договоров, заключаемых участниками государственно-частного партнерства.

В отличие от системы государственных закупок, участники государственно-частного партнерства преследуют достижение общих целей и объединяют для этого финансовые, организационные, технологические ресурсы, а также принимают на себя и распределяют между собой риски реализации проекта.

Целями участия в государственно-частных партнерствах являются повышение качества государственных и муниципальных услуг, обеспечение эффективного использования имущества, снижение нагрузки на краевой

бюджет, а также усиление социальной ответственности бизнеса и повышение качества жизни населения Камчатского края.

В настоящее время единой комплексной правовой базы государственно-частного партнерства не создано, к отношениям, основанным на принципах государственно-частного партнерства, применяются отдельные положения нормативных правовых актов различных отраслей законодательства: конституционного, административного, гражданского, бюджетного, налогового, градостроительного, земельного и иного законодательства.

В целях регулирования отношений между органами государственной власти Камчатского края и субъектами предпринимательской деятельности в области реализации проектов, основанных на принципах государственно-частного партнерства, в Камчатском крае необходимо разработать и принять закон Камчатского края «О государственно-частном партнерстве в Камчатского края». Закон должен регулировать отношения по:

определению понятия государственно-частного партнерства и основных форм государственно-частного партнерства, реализуемых с участием органов государственной власти Камчатского края;

закреплению принципов участия органов исполнительной власти Камчатского края в проектах, основанных на принципах государственно-частного партнерства;

формированию системы государственного управления проектами, реализуемыми на основе принципов государственно-частного партнерства;

определению полномочий органов исполнительной власти Камчатского края по участию в различных формах государственно-частного партнерства;

установлению порядка, условий и критериев отбора инвестиционных проектов, реализуемых на принципах государственно-частного партнерства, особенностей и контроля за их реализацией с участием Камчатского края;

защите прав и законных интересов участников государственно-частного партнерства.

Участие в государственно-частных партнерствах должно основываться на принципах:

законности – формирование доступной, прозрачной и предсказуемой нормативной правовой базы в сфере государственно-частного партнерства и неукоснительное ее исполнение;

направленности на удовлетворение общественных и государственных потребностей – реализуемый на основе принципов государственно-частного партнерства проект должен быть связан преимущественно с реализацией государственных функций и способствовать осуществлению полномочий органов государственной власти. Результатом реализации проекта на основе принципов государственно-частного партнерства является решение задач, находящихся в ведении соответствующего органа государственной власти;

соблюдения прав и законных интересов участников государственно-частного партнерства – государственно-частное партнерство при всей его направленности на удовлетворение публичных потребностей не является формой мобилизации частных ресурсов для решения исключительно

государственных задач и не содержит фискальных элементов. Участие в проектах, основанных на государственно-частном партнерстве, должно быть выгодным для инвестора и являться результатом его свободного волеизъявления. В этих условиях обязательным атрибутом государственно-частного партнерства является строгая охрана прав и законных интересов частных инвесторов, участвующих в реализации проекта, в том числе неукоснительное соблюдение имущественных прав инвесторов на результаты реализации инвестиционного проекта, предоставление возможности получения разумной прибыли от реализации проекта, создание условий для снижения рисков частных инвесторов;

распределения рисков – реализация проектов государственно-частного партнерства, как правило, подвержена различным рискам: проектным, напрямую связанным с реализацией проекта, и макроэкономическим, связанным с экономической конъюнктурой и не связанным напрямую с реализацией проекта.

Любая схема государственно-частного партнерства функционирует на основе распределения рисков между партнерами. Государственно-частное партнерство предполагает особый характер распределения рисков. Орган государственной власти, как правило, принимает на себя риски периода подготовки проекта, гарантирует востребованность объекта инвестиций в долгосрочной перспективе (например, компенсирует выпадающие доходы частного инвестора в случае отклонения параметров реализации инвестиционного проекта от запланированных на момент принятия решения об инвестировании).

Управление текущими рисками (например, управление издержками, налоговыми, юридическими рисками) выпадает на долю частного инвестора.

Такое распределение рисков между сторонами выступает в качестве определенного рода гарантии, как для государства, так и для частного инвестора, вступивших в отношения, основанные на государственно-частном партнерстве.

Формы государственно-частного партнерства – это основные правовые механизмы совместной реализации органами государственной власти и юридическими или физическими лицами общественно значимых инвестиционных проектов. Основными формами государственно-частного партнерства, которые предполагается использовать органами государственной власти Камчатского края на территории региона, являются:

реализация частными инвесторами инвестиционных проектов с привлечением бюджетных средств (из Инвестиционного фонда Российской Федерации или в рамках федеральных и краевых целевых программ) и средств институтов развития (государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)», ОАО «Специализированная организация по развитию кластеров в Камчатском крае»;

концессионные соглашения и иные соглашения, включая аренду государственного имущества с инвестиционными условиями;

создание совместных хозяйственных обществ и инвестиционных



фондов для реализации инвестиционных проектов.

Регулирование форм государственно-частного партнерства должно строиться таким образом, чтобы инициаторами совместных проектов могли выступать как органы государственной власти, так и частные лица.

### **3. Приоритетные направления использования механизмов государственно-частного партнерства**

В Камчатском крае государственно-частное партнерство может использоваться в различных областях.

Основными направлениями использования государственно-частного партнерства может являться транспортные инфраструктурные проекты, проекты в жилищно-коммунальной сфере, социальные инфраструктурные проекты (в сфере здравоохранения, образования, культуры и т.д.), проекты инженерной инфраструктуры, инновационные и экологические проекты.

В сфере транспортных инфраструктурных проектов представляется целесообразным использование государственно-частного партнерства для строительства и эксплуатации автомобильных дорог, развития инфраструктуры местного железнодорожного транспорта, общественного пассажирского транспорта, строительства и эксплуатации объектов воздушного транспорта (прежде всего аэропортов и взлетно-посадочных площадок малой авиации), объектов речного транспорта (речных вокзалов), реализации комплексных инфраструктурных проектов в области мультимодальных контейнерных перевозок, строительства и эксплуатации крупных грузовых терминалов.

В жилищно-коммунальной сфере государственно-частное партнерство целесообразно применять при строительстве, реконструкции и эксплуатации сетей электроснабжения, газоснабжения, водоснабжения и водоотведения, теплоснабжения.

Государственно-частное партнерство в области инноваций – чрезвычайно обширная область отношений между органами государственной власти и инвесторами. Представляется, что инновации, поддерживаемые на основе государственно-частного партнерства, должны включать в себя инвестиционные проекты по созданию новых высокотехнологичных производств, перспективных технологий и материалов, их внедрению, а также организационные инновации, направленные на оптимизацию и повышение эффективности существующих предприятий путем их реструктуризации, выделения в отдельный бизнес вспомогательных и сопутствующих производств, создания производственных кластеров.

Одним из актуальных направлений развития государственно-частного партнерства в Камчатском крае является привлечение частных инвестиций в относительно небольшие по стоимости, но имеющие важное социально-экономическое значение, существенно влияющие на качество жизни населения Камчатского края объекты, а также повышение эффективности и качества управления в социальной сфере.

Кроме перечисленных основных сфер государственно-частное партнерство имеет серьезные перспективы при создании кластеров на территории Камчатского края. Данное направление позволит привлечь целевые инвестиции в проекты развития инженерной, транспортной и иной инфраструктуры необходимой для развития кластеров, создать систему поддержки инновационной деятельности участников кластера.

#### **4. Особенности использования отдельных форм государственно-частного партнерства в Камчатском крае**

##### **4.1. Софинансирование региональных инвестиционных проектов за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации**

Инвестиционный фонд Российской Федерации является одним из центральных институтов для реализации инвестиционных проектов, имеющих региональное и межрегиональное значение, осуществляемых на условиях государственно-частного партнерства. Его преимуществами являются возможность получения средств на безвозвратной основе, специальный порядок отбора проектов, относительно сбалансированное распределение рисков, связанных с участием в проектах, основанных на принципах государственно-частного партнерства.

В этих условиях задачей органов государственной власти Камчатского края является создание необходимых правовых условий для успешного участия региональных инвестиционных проектов Камчатского края в отборе на получение финансирования из Инвестиционного фонда Российской Федерации. На момент обращения с заявкой в Инвестиционный фонд Российской Федерации финансирование проекта должно быть предусмотрено краевым бюджетом. Кроме того, такие вопросы, как необходимость наличия объектов капитального строительства в документах территориального планирования Камчатского края или в документах территориального планирования муниципального образования, резервирования земельных участков (если речь идет о новом строительстве или реконструкции объектов капитального строительства, предполагающих их расширение), получения гарантий участия частных инвесторов могут быть урегулированы законом Камчатского края «О государственно-частном партнерстве в Камчатском крае».

Отбору подлежат региональные инвестиционные проекты, которые соответствуют стратегии социально-экономического развития субъекта Российской Федерации, утвержденной в установленном порядке.

В этой связи органы государственной власти Камчатского края обеспечат принятие стратегии социально-экономического развития Камчатского края.

Реализация региональных инвестиционных проектов с привлечением ассигнований из Инвестиционного фонда Российской Федерации предполагает заключение инвестиционных соглашений между высшим

исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации и инвесторами, участвующими в реализации инвестиционных проектов.

Представляется, что процедура заключения таких соглашений и их содержание могут быть урегулированы законом Камчатского края «О государственно-частном партнерстве в Камчатском крае».

В целях создания правовых условий получения финансирования из Инвестиционного фонда Российской Федерации для реализации региональных инвестиционных проектов необходимо принятие закона Камчатского края «О государственно-частном партнерстве в Камчатском крае» и постановления Правительства Камчатского края, регламентирующих порядок предварительного отбора региональных инвестиционных проектов с целью резервирования расходов на их реализацию краевым бюджетом, условия и параметры участия Камчатского края в региональном инвестиционном проекте, порядок подготовки и заключения инвестиционных соглашений с инвесторами, участвующими в реализации региональных инвестиционных проектов, условия, при которых Правительство Камчатского края выступает инициатором регионального инвестиционного проекта, и порядок принятия соответствующего решения, порядок подготовки заключения на региональный инвестиционный проект (в случае если инициатором проекта выступает частный инвестор).

#### **4.2. Софинансирование региональных инвестиционных проектов за счет средств государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)»**

Одним из перспективных направлений деятельности Внешэкономбанка является развитие стратегического партнерства и долгосрочного сотрудничества с российскими регионами.

Соглашения предусматривают развитие сотрудничества по широкому кругу экономических, финансовых и социальных вопросов, обслуживание товарно-финансовых потоков регионов и участие в реализации региональных экономических программ. Приоритетными являются инвестиционные проекты в реальном секторе экономики, направленные на социально-экономическое развитие Камчатского края в части создания и развития объектов транспортной, коммунальной, энергетической инфраструктуры, развития сельского хозяйства, топливно-энергетического комплекса, строительства жилья, реализации инновационных проектов и др. Реализация соглашений обеспечит приток инвестиций, будет способствовать социально-экономическому развитию региона.

Внешэкономбанк участвует в реализации инвестиционных проектов, имеющих общегосударственное значение и осуществляемых на условиях государственно-частного партнерства, в том числе финансируемых за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, а также инвестиционных проектов, связанных с созданием объектов инфраструктуры

и иных объектов, предназначенных для обеспечения функционирования особых экономических зон.

Внешэкономбанк как специфический государственный институт развития обладает уникальными финансовыми технологиями и может обеспечивать софинансирование проектов, которые в силу низкой доходности, высоких рисков или долгосрочности реализации не привлекательны для частного финансирования.

Внешэкономбанк оказывает содействие регионам в разработке схем финансирования их инвестиционных проектов, как за счет собственных средств, так и за счет международных финансовых организаций, проводит экспертную оценку предложений иностранных банков, кредитных и финансовых компаний, а также оказывает консультационные услуги, участвует в работе комитетов, комиссий и рабочих групп регионов.

Условия и порядок участия Внешэкономбанка в реализации инвестиционных проектов, имеющих общегосударственное значение и осуществляемых на условиях государственно-частного партнерства, определяются меморандумом о финансовой политике государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)».

Деятельность Внешэкономбанка послужит стимулом для наращивания вложений ресурсов частных инвесторов в приоритетные отрасли и секторы экономики и будет способствовать привлечению иностранных инвестиций.

#### **4.3. Участие Камчатского края в концессионных соглашениях**

Концессии являются основной и одной из наиболее гибких форм государственно-частного партнерства, что обусловило их распространение в мировой практике.

Отношения, возникающие в связи с использованием концессионных схем, урегулированы в основном системой федеральных нормативных правовых актов: Федеральным законом «О концессионных соглашениях», а также постановлениями Правительства Российской Федерации, которыми утверждены типовые концессионные соглашения в отношении отдельных объектов концессионных соглашений.

Федеральное законодательство содержит достаточно подробные положения о порядке подготовки, заключения, исполнения и расторжения концессионных соглашений. Проблема практического использования в Камчатском крае концессионных механизмов объясняется тем, что нормы краевого законодательства, упоминающие о концессионных соглашениях, носят фрагментарный и несистемный характер. В большинстве случаев они являются декларативными.

При правовом регулировании вопросов участия органов исполнительной власти Камчатского края в концессионных соглашениях должен учитываться сложный состав соответствующих отношений, обуславливающий возможность регионального нормотворчества по

вопросам, смежным с вопросами подготовки, заключения, исполнения и прекращения концессионных соглашений.

Законодательство Камчатского края должно содержать благоприятные правовые условия для заключения концессионных соглашений, не содержащих дополнительных правовых барьеров для концессионеров. Например, льготы, которые могут получить институциональные инвесторы, вступая в концессионную сделку с органами государственной власти Камчатского края. Кроме того, необходимо урегулировать вопросы о принципиальных условиях заключения концессионных соглашений, в том числе об объектах, которые могут стать объектом концессионного соглашения, о распределении обязательств сторон и рисков участников концессионного соглашения.

#### **4.4. Создание кластеров на территории Камчатского края**

В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. N 1662-р одним из направлений перехода к инновационному социально ориентированному типу экономического развития провозглашено установление новой модели пространственного развития российской экономики, в том числе, через формирование новых центров социально-экономического развития, опирающихся на развитие энергетической и транспортной инфраструктуры, и создание сети территориально-производственных кластеров, реализующих конкурентный потенциал территорий.

Владивостокская городская агломерация, Дальневосточная островная зона, включая остров Сахалин, полуостров Камчатка и Курильские острова, и система тихоокеанских портов станут опорными для формирования биоресурсного кластера, основу которого составят добыча и переработка водных биологических ресурсов и марикультура.

В соответствии с Методическими рекомендациям по реализации кластерной политики в северных субъектах Российской Федерации, разработанным Минэкономразвития России совместно с Комитетом Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов, СОПС, Государственным Университетом «Высшая школа экономики» в рамках Программы канадско-российского сотрудничества в области развития Северных территорий (NORDEP), «камчатский морской кластер предполагает формирование сети добывающих и перерабатывающих предприятий по эффективному освоению морских ресурсов края. В структуре кластера планируется развитие высокотехнологичных отраслей – микробиологической, фармацевтической, косметологической, базирующихся на использовании объектов животного и растительного мира региона и прилежащих морей. Уникальные природно-климатические условия края позволяют говорить о предпосылках формирования кластера новой энергетики.

В этой связи задачей органов государственной власти Камчатского края является создание необходимых правовых условий для создания сети территориально- производственных кластеров, реализующих конкурентный потенциал Камчатского края.

Вопросы реализации кластерной политики предполагается урегулировать путем принятия Закона Камчатского края «О государственной кластерной политике в Камчатском крае», в котором предусмотреть:

- цели и принципы кластерной политики;
- критерии оценки государственной кластерной политики;
- полномочия органов государственной власти Камчатского края и органов местного самоуправления;
- участников кластерной политики;
- механизмы реализации кластерной политики;
- формы поддержки участников кластера при реализации кластерной политики.

Активная кластерная политика органов государственной власти Камчатского края позволит развить взаимовыгодное сотрудничество между властью, бизнесом, учебными заведениями, научными организациями и общественностью для развития экономики территории кластера и приведет к масштабному мультипликативному эффекту.

Основными механизмами реализации кластерной политики должны стать проекты, реализуемые на основе принципов государственно-частного партнерства.

Предполагается, что при выявлении предпосылок и условий для формирования кластеров в экономике Камчатского края Правительством Камчатского края будет определена их территория кластера, на которой будет осуществляться кластерная политика. В решении Правительства Камчатского края о создании кластера будут зафиксированы основные виды деятельности, определяющие специализацию кластера, осуществление которых стимулируется органами государственной власти Камчатского края путем предоставления участникам кластера льгот и иной поддержки.

Суть кластерной политики заключается в определении эффективных форм и механизмов стратегического партнерства государства, бизнеса и общества при создании благоприятных условий для развития кластера.

Ключевыми механизмами реализации кластерной политики должны стать стратегия развития кластера и соглашение о ведении деятельности на территории кластера.

В стратегии развития кластера в Камчатском крае должны определяться основные мероприятия, осуществляемые органами государственной власти Камчатского края, направленные на создание благоприятных условий для развития кластера на текущий год и плановый период, составляющий три года. На основании стратегии развития кластера могут определяться кластерные проекты, реализуемые на основе принципов государственно-частного партнерства.

Стратегия кластера утверждается Правительством Камчатского края при непосредственном обсуждении ее содержания с участниками кластера или их объединениями. Предполагается, что сами участники кластера или их объединения будут выходить с инициативой о включении в Стратегию кластера инвестиционных проектов государственно-частного партнерства, реализация которых будет иметь благоприятное значение для развития кластера в целом.

По соглашению о ведении деятельности на территории кластера в Камчатском крае участник кластера обязуется осуществлять один или несколько видов деятельности, указанных в решении Правительства Камчатского края о создании кластера, в том числе осуществить инвестиции в объеме и в сроки, которые предусмотрены соглашением, а уполномоченный орган обязуется предоставить участнику кластера имущественную, финансовую или иную поддержку.

На территории кластера предполагается реализация иных проектов, реализуемых на основе принципов государственно-частного партнерства, направленных на развитие кластеров в Камчатском крае. Предполагается создание региональных информационных систем и информационно-телекоммуникационных сетей, осуществление целевых инвестиций в развитие инженерной и транспортной инфраструктуры, жилищное строительство, содействие созданию на территории кластера промышленных парков и реализация других инвестиционных проектов.

Участие Камчатского края в государственно-частном партнерстве может осуществляться через ОАО «Специализированная организация по развитию кластеров в Камчатском крае».

Основными видами деятельности ОАО «Специализированная организация по развитию кластеров в Камчатском крае» могут являться создание инженерной, транспортной и иной инфраструктуры на территории кластеров, предоставление имущественной, финансовой, консультационной и иной поддержки участникам кластера, привлечение для реализации инвестиционных проектов частных и бюджетных инвестиций, государственных гарантий и субсидий. ОАО «Специализированная организация по развитию кластеров в Камчатском крае» будет участвовать в реализации инвестиционных проектов как непосредственно, так и путем создания с инвесторами и участникам кластера совместных структур, в том числе при реализации проектного финансирования.

## Приложение 3

## Амфибийный транспорт

## Классификация амфибийного транспорта

В самом общем виде амфибии можно разделить на два класса наземных и воздушных транспортных машин.

## АМФИБИИ

## НАЗЕМНЫЕ АМФИБИИ

- Суда на воздушной подушке
- Плавающие амфибии с колесным, или гусеничным шасси
- Платформы на воздушной подушке: самоходные, буксируемые, ледокольные, технологические.

## ВОЗДУШНЫЕ АМФИБИИ

- Гидросамолеты – амфибии
- Экранопланы – амфибии
- Самолеты с шасси на воздушной подушке

**Наземные амфибии**

Представлены тремя типами (подклассами) транспортных машин – судами на воздушной подушке (СВП амфибийного типа), плавающими транспортерами с колесным или гусеничным шасси и платформами на воздушной подушке.

Суда на воздушной подушке достаточно известны и широко используются в России и зарубежных странах в самых различных целях. Они могут быть самоходными, имеющими собственный движитель, и несамоходными – буксируемыми. Иногда последние аппараты называют платформами на воздушной подушке (ПВП).

Наиболее характерные примеры судов на воздушной подушке российских производителей приведены в таблице 1.

Таблица 1. Амфибийные суда на воздушной подушке.

Группы	Типовые характеристики (ПН-полезная нагрузка)	Ограничения и район эксплуатации	Индивидуальное использование	Государственное использование
<b>1. Сверхлегкие СВП</b> “Шмель”(рис.6) ЛАВП (рис.7)	ПН= 200-250 кг, Вместимость 1-3 чел. Скорость-до	Ветер до 10 м/с Волна до 250 мм, озера, реки, затопленные	Спорт, охота, рыболовство, отдых на воде.	Патрулирование участков рек и озер, спасательные операции с



	80км/ч Дальность 100-150км	поля, подготовленные спортивные трассы		миним. удалением от мест базирования
<b>2. Легкие СВП</b> «Север-4», «Тепард», «Барс», «Хивус-4»,	ПН= 300-500 кг, Вместимость 4 -5 чел. Скорость-до 60 км/ч Дальность 200- 250 км	Ветер до 10 -12 м/с Волна до 300 мм, Озера, реки, затопленные или заснеженные поля,	спорт и отдых на воде, рыболовство, регулярная перевозка мелких грузов, поисковые и спасательные операции,	Патрулирование зон, спасательные операции, разведка полезных ископаемых, служебно-разъездной
<b>3. Малые СВП</b> «Кайман» (рис.8) «СВП-500» «Бриз», «Хивус-6»(рис.9) «Хивус-10», «Марс-700»	ПН = 500-1000кг. Вместимость 6- 10 чел. Скорость до 70 км/ч Дальность до 250 км	Ветер до 12 м/с Волна до 350 мм, озера, реки, порожистые, затопленные и заснеженные поля,	Амфибийное такси, спорт, охота, экскурсионный Отдых на воде, коммерческая эксплуатация	Служебно- разъездной, патрулирование, паромная переправа, транспортировка мелких партий груза, поисково- спасательные работы
<b>4. Средние СВП</b> «Пума» (рис.10), «Ирбис», «Чилим», «Марс-2000» (рис.11),	ПН =1000-2000 кг. Вместимость 6- 10 чел. Скорость до 75 км/ч Дальность до 500 км	Ветер до 15 м/с Волна до 400 мм, Внутренние озера, магистральные реки, прибрежные зоны морей,	Транспортные услуги, паромные переправы, обслуживание вахтовых поселков на шельфе, военные и патрульные операции	Регулярные грузовые и пассажирские перевозки, патрулирование и охран, спасательные работы.
<b>5. Тяжелые СВП</b> «Сормович»	ПН =2000-5000кг Вместимость до 50чел. Скорость до 100 км/ч Дальность 500- 600 км	Ветер до 18 м/с Волна до 450 мм, Небольшие озера, реки, затопленные поля,	Транспортные услуги, паромные переправы, обслуживание вахтовых поселков на шельфе, военные и патрульные операции	Регулярные грузовые перевозки, паромные перевозки.
<b>6. Сверхтяжелые СВП</b> Комплекс «Бизон» (рис.12), проекты «Бобер» (рис.13), «Мул», ТСВП-150 (рис.14)	ПН 10т тягач и 2 буксируемые платформы по 20т. 25 т 50 т 150 т	Ветер до 20 м/с Волна от 3 до 5 баллов Магистральные реки, озера, морья, шельфы морей.	Транспортные услуги, паромные переправы.	Разгрузка судов на шельфе с доставкой груза вглубь территории по руслам рек с выходом на необорудованный берег.



Рис.2. «Кайман» с шасси нового поколения. Москва



Рис.3. СВП «Хивус-6». Нижний Новгород



Рис.4. СВП «Пума». Москва



Рис.5. Марс-2000. Нижний Новгород



Рис.6. СВП-тягач амфибийного комплекса «Бизон». Москва



Рис.7. Проект СВП Бобер. Санкт-Петербург

В России и за рубежом созданы специальные платформы на воздушной подушке для перевозки крупногабаритных грузов, автомобильной техники и различного оборудования. Они могут быть амфибийными, либо наземными, могут иметь собственный движитель или буксируются либо трактором, либо специальным СВП-буксировщиком с мощным тяговым упором, либо другими способами. На рисунках 8 и 9 представлены варианты самоходной и буксируемой ПВП.

Возможность выхода платформ на воздушной подушке непосредственно на берег (независимо от характера дна в месте выхода, от наличия плавающего льда или берегового припая) и доставки груза вглубь территории прямо к складу коренным образом меняет технологию разгрузки судов на рейде. Перевозки на ПВП экономичнее перевозок на вертолетах, так на вертолете грузоподъемностью 5–6 т стоимость перевозки составляет 1,9 \$/т-км, а на сопоставимых с ними по нагрузке СВП – 0,31\$/т-км, т. е. в 6 раз дешевле.



Рис. 8. ПВП, буксируемая легким трактором. Тюмень, Россия



Рис. 9. Самоходная ПВП.

Отдельного внимания заслуживают ледокольные прицепные платформы на воздушной подушке.

В рамках амфибийной транспортной системы решаются также и вопросы создания новых ледокольных устройств на воздушной подушке для повышения эффективности эксплуатации судов в ледовых условиях. Возможности использования СВП или платформ (приставок) на воздушной подушке для разрушения льда показаны многими экспериментальными разработками в России и зарубежом. Они позволили выявить два основных метода возможного использования СВП для разрушения льда: на низких, либо высоких скоростях. Механизм ломки льда в каждом из указанных режимов оказался различным.



а) канадская ПВП



б) ПВП «Горос-1» КБ «Вымпел»

Рис. 10. Ледокольные ПВП.

Подобная ледокольная ПВП весом 290 т, получившая наименование «Iceater-1» (Канада) успешно эксплуатировалась в порту Тандер-Бей на оз. Верхнее (провинция Онтарио, Канада).

Разработки ледокольных ПВП ведутся и в России, в частности, в Нижнем Новгороде судостроительным КБ «Вымпел» разработана и прошла успешные опытные испытания ледокольная платформа «Горос-1» (рис. 10б).

В ряде случаев, например на мелководье (практически недоступном для ледоколов обычного типа, «вползающих» носовой частью на кромку льда и проламывающих его силой тяжести), суженных участках рек (где скопившийся лед приходится разрушать при помощи взрывов) и т. д., целесообразность применения СВП очевидна. Весьма эффективно будет использование ледокольных ПВП для обеспечения проводки малых транспортных судов с небольшой осадкой в прибрежной зоне Камчатского края.

### ***Воздушные амфибии***

Воздушные амфибии отличаются от наземных амфибий значительно большей крейсерской скоростью и тем, что наземный или водный участок используется только для взлета и посадки и составляет не более 3-5% от всей длины маршрута аппарата. Основную часть маршрутного пути амфибии этого класса проводят в состоянии полета в воздухе.

Воздушные амфибии можно разделить на три подкласса: самолеты – амфибии, экранопланы – амфибии, самолеты с шасси на воздушной подушке (СШВП).

*Первый подкласс* гидросамолетов – амфибий широко известен. К наиболее совершенным отечественным самолетам-амфибиям относятся А-40 и Бе-200. В настоящее время в России разработано и находится в эксплуатации около десятка легких гидросамолетов-амфибий, например Бе-103, ЛА-6, ЛА-8, Че-22, «Корвет» (рис.11,12) и другие.

В условиях Камчатского края ограничения, связанные с замерзанием портов и портопунктов повлияют на возможности использования традиционных гидросамолетов. Вместе с тем, гидросамолеты обладают сравнительно высокой мореходностью, кроме того, существуют технические решения, позволяющие им совершать взлет и посадку в безаэродромных условиях: на ледовые, элементарно подготовленные грунтовые взлетно-посадочные полосы. С учетом большого количества рек и озер гидроавиация способна участвовать в перевозках по популярным туристическим маршрутам Камчатского края.



Рис.11. Бе-103. Таганрог.



Рис.12. Гидросамолет-амфибия ЛА-8. Самара

*Второй подкласс* амфибийных экранопланов относительно молод. Несмотря на то, что первые экспериментальные экранопланы могли перемещаться по полям и льду, регулярное движение по твердым опорным поверхностям для них было ограничено. Первым экранопланом, который по праву можно назвать амфибийным, был десантный экраноплан «Орленок» (рис.13). Благодаря дополнительному колесному шасси, выпускаемому в воде, он мог выходить, используя поддув, на слип или пологий берег, двигаться и маневрировать на относительно ровной площадке. С целью существенного улучшения характеристик проходимости Р.Е. Алексеев разработал пневмобаллонное шасси, которое совместно с поддувом (воздушной подушкой под крылом) позволяло экранопланам нового поколения легко выходить на необорудованный берег без бетонных слипов. Выдающиеся экранопланы ЦКБ по СПК Р.Е. Алексеев такие как «Спасатель» (рис.14), «КМ» (рис.15) отражают значительный научно-технический задел созданный в России и позволяющий создавать экранопланы нового поколения, с более высокими эксплуатационными качествами. Наиболее типичным образцом амфибийного экраноплана нового поколения является катер-экрanoплан «Волга-2», выпущенный малой партией на Нижегородском авиастроительном заводе «Сокол». Он создан как малый 8-местный экраноплан, одновременно являющийся прототипом большого пассажирского амфибийного экраноплана, разработанного Р.Е. Алексеевым и названного им «Ракета-2», (рис.17). В настоящее время аналогичный аппарат «Акваглайд-5» (рис.16) выпускается малой серией «Арктической торгово-транспортной компанией».

Экранопланы типа «Акваглайд-5», обладая мореходностью в 0,3м, могут иметь ограниченное по погодным условиям применение на реках и озерах Камчатки. В случае наступления воздушного фронта, вызывающего опасное для движения экраноплана волнение, они, благодаря своим высоким скоростям уйти от воздушного фронта и укрыться в безопасной бухте или выйти на берег.



Рис. 13. Экраноплан «Орленок».  
Нижний Новгород.  
Полная масса 140т, ПН-20т.  
Высота полета на экране 2-10м  
Крейсерская скорость 350км/ч



Рис. 14. Экраноплан «Спасатель».  
Нижний Новгород.  
Полная масса 400т  
Высота полета на экране 2,5-10м  
Крейсерская скорость 450км/ч



Рис. 15. Экраноплан «КМ». Нижний Новгород.  
Полная масса 544т. ПН-200т  
Высота полета на экране 4-14м  
Крейсерская скорость 430км/ч



Рис.16. Экраноплан «Акваглайд-5»



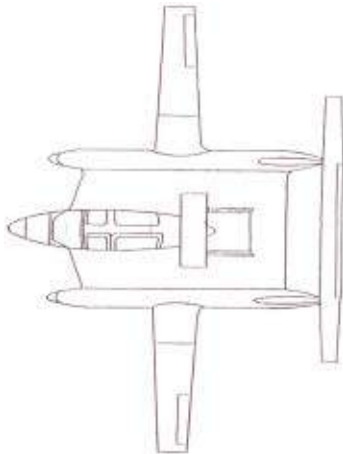
Рис.17. Проект речного экраноплана «Ракета-2»



Взлетная масса – 36т.  
Грузоподъемность – 10т.  
Крейсерская скорость – 200км/ч  
Пассажировместимость – 100чел.  
Высота полета – 1,5-2м.

Рис.18. Проект речного экраноплана нового поколения с шасси на воздушной подушке.

В настоящее время ведутся проработки экранопланов нового поколения с шасси на воздушной подушке (рис.18). Экраноплан с шасси на воздушной подушке способен взлетать со льда и грунта (пляжных полос), двигаться над торосами и смешанными ледово-водными поверхностями, выходить на берег, преодолевая береговой уступ.



В ОКБ Сухого разрабатывается проект экраноплана «Фламинго» (рис.19) в другой перспективной компоновке. В этой компоновке рассматриваются варианты под полезную нагрузку 5, 10, 20, 40, 80, 100т с использованием существующих авиационных двигателей.

Рис. 19. Проект экраноплана «Фламинго» ОКБ Сухого.



Рис. 20. Экраноплан-амфибия С-90-200.

Просматривались проекты экраноплана-амфибии С-90-200 полным весом 132т разрабатывался в ОКБ Сухого как высококомфортабельный пассажирский лайнер. Он предназначен для перевозки пассажиров и грузов с крейсерской скоростью 470 км/ч на линиях средней протяженности, а также на дальних морских линиях со слабооборудованными гидроаэропортами при высоте экранного полета 3м. С-90-200 – двухфюзеляжный двухпалубный экраноплан (катамаран) с несущим крылом малого удлинения, соединяющим лодки.

По проекту предусмотрено 210 пассажирских мест в салонах первого и туристического класса. На верхней палубе в салоне 1-го класса намечалось разместить 39 человек, туристического – 54 пассажира. На нижней палубе восемь одноместных кают класса «Люкс». Экипаж – 14 человек.

В целом основное преимущество экраноплана перед традиционным самолетом – более низкие эксплуатационные затраты за счет некоторого снижения стоимости амфибии и значительного снижения косвенных аэропортовых затрат. Последнее объясняется способностью амфибийного экраноплана выходить на необорудованный берег и принимать пассажиров в промежуточных пунктах, что практически недоступно традиционным самолетам и кораблям.

Кроме того, единственный тип летательного аппарата морского применения, осуществляющий взлет-посадку на волну высотой 3-3,5м (5 баллов) это экраноплан. Примером такого экраноплана может служить построенный на 90% ЦКБ по СПК экраноплан «Спасатель» (рис.14).

Варианты эффективного применения амфибийных экранопланов представляются на маршрутах, требующих сравнительно частых остановок (например, каждые 50км и чаще) в режиме водного такси, с соответствующей размерностью. В условиях Камчатки экранопланы малой размерности могут найти применение в пассажирских перевозках в общей амфибийной транспортной подсистеме края вдоль относительно пологих участков основных рек края. При своевременном штормовом извещении такой экраноплан способен уйти с маршрута, вернуться на базу или укрыться на берегу.

Второй вариант возможного эффективного применения амфибийных экранопланов возможен при необходимости скоростной перевозки сверхтяжелых (до 250-500т) грузов, в таких условиях экранопланы могут получить преимущества по-сравнению с самолетами. Сверхтяжелые экранопланы должны обеспечить высокую оперативность грузовых перевозок при сравнительно небольших эксплуатационных затратах и занять на рынке место между самолетами и транспортными судами.

Относительно водоизмещающих судов экранопланы обладают более высокой мобильностью, меньшим временем в пути, независимостью на маршруте от обмелевших участков рек и плавающих предметов. Относительно гидроавиации экранопланы обладают более высокой грузоподъемностью, высокой мореходностью в сочетании способностью осуществлять взлет и посадку на волнении моря до 5 баллов и длительное время находится в море. Кроме того, в отличие от самолетов и вертолетов авария экраноплана реже заканчивается катастрофой, поскольку в случае аварии он приводняется с малой высоты при этом экипаж и пассажиры успевают эвакуироваться даже при повреждениях корпуса и поступлении воды в него.

*Третий подкласс* – самолеты с шасси на воздушной подушке (СШВП). Существенным шагом вперед в технологиях СШВП стал построенный на Нижегородском авиастроительном заводе «Сокол» многоцелевой самолет «Динго» (рис.22). Этот самолет отличается тем, что он изначально проектировался как самолет с шасси на воздушной подушке. В самолете применена схема пневмобаллонного шасси, хорошо зарекомендовавшего себя на экранопланах.

Концепция экранолета с шасси на воздушной подушке – многофункционального авиационного транспортного средства безаэродромного базирования реализована в проекте С-90 ОКБ Сухого (рис. 23).



Рис.21. СШВП Ан-14Ш



Характеристики:  
 Число пассажиров – 9чел,  
 Масса взлетная – 3750 кг,  
 Скорость максимальная -350 км/ч,  
 Дальность максимальная до 1700 км,  
 Дальность крейсерская – 850 км



Рис. 23. Проект многоцелевого экранолета с шасси на воздушной подушке С-90. ОКБ Сухого.

**ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ:**

	Самолет	Экраноплан	СВП
Количество пассажиров /экипаж	25/2	31/2	31/2
Маршевые двигатели:			
- количество * тип * мощность	2 * ТВД*960 л.с.		
Нагнетатель воздушной подушки:			
- тип * мощность	осевой компрессор приводим от ТВД *350 л.с.		
Крейсерская скорость , км/ч	400	400	80
Высота полета, м	0,5 - 4000		0,05
Взлетная/посадочная скорость , км/ч	120/120		-
Дальность полета:			
- с макс. запасом топлива , км	3100		-
- с 19 пассажирами , км	1260	2940	-
- с 25 пассажирами , км	760	2450	-
- с 31 пассажиром , км	-	1870	1970
Топливная экономичность, т/пасс*км	38	33	49
Длина разбега/пробега , м	230/240	-	-
Потребная длина ВПП (по АП-25) , м	800	0	-
Максимальный взлетный вес, кг	7900	9500	10500
Вес пустого снаряженного, кг	4500	4500	4500
Макс. вес комм. нагрузки, кг	2500	3100	4500
Нормальный запас топлива, кг	1500	2500	3000
Макс. запас топлива, кг	3000	3000	3000
Ресурс/срок эксплуатации	25000 час / 20 лет		



самолету местных воздушных линий, но и надеяться на высокую конкурентоспособность продукта на внешнем рынке в связи с отсутствием аппаратов подобного класса у иностранных производителей.

Важной особенностью самолетов с шасси на воздушной подушке является возможность посадки с боковым скольжением – это важно при боковом ветре на взлетно-посадочной полосе. При сильном боковом ветре и плохой видимости – закрывают аэропорты, а для самолетов с шасси на воздушной подушке взлет и посадка в таких условиях с боковым скольжением – естественное дело. Мало того, такая посадка возможна в автоматическом режиме, поскольку летчику на самолете с ШВП нет необходимости резко выравнивать самолет в момент касания полосы и соответственно не нужно предвидеть этот момент, а значит – видеть полосу на самолете с ШВП необязательно, в отличие от традиционных колесных самолетов. Эта особенность стала одной из причин того, что безопасность самолета с шасси на воздушной подушке на порядок превышает безопасность обычного колесного самолета. Так, по заключению ЛИИ им. Громова и ЦАГИ использование ШВП на порядок повышает уровень безопасности полета при возникновении видов отказов и ошибок летчиков, которые оказывают наибольшее влияние на уровень безопасности полетов. В частности, для самолета с ШВП «Динго» (рис.22) уровень безопасности по сравнению с самолетом с шасси традиционной колесной схемы выше в 7,5 раз при отказах систем и в 12,5 раз при ошибках летчиков.

Многоцелевой самолет-амфибия с ШВП «Динго»:

Самолет разрабатывался на замену самолета Ан-2 с учетом многочисленных пожеланий и замечаний авиаотрядов и компаний.

В базовом варианте самолет рассчитан на дальность (п.н.-850кг) – 50 км, дальность макс. – 2400 км, вместимость – 9 человек, длина взлетной дистанции – около 200 метров.

Стоимость программы «Динго» характерна для разработок новых самолетов, когда стоимость опытного образца самолета (10 млн. \$ – «Динго») в 4-5 раз превышает стоимость серийного (2 млн. \$), стоимость летных испытаний и получение сертификата типа на самолет (15 млн. \$) в 7-8 раз превышает стоимость серийного самолета, и примерно столько же стоит наладка серийного производства и выпуск на нем установочной партии из 3-5 самолетов.



В силу финансовых трудностей программа «Динго» остановлена на стадии подготовки опытных образцов к летным испытаниям, ведутся активные переговоры с инвесторами и государственными структурами по продолжению работ над этим необходимым стране самолетом.

В рамках работы над проектом «Динго» был построен

однодвигательный одноместный самолет «Демонстратор» с шасси на ВП (рис.24).

Рис.24 Самолет-амфибия «Демонстратор» проекта «Динго»

По возможностям базирования на неподготовленных площадках вне зависимости от времени года и погодных условий самолеты с ШВП близки к уровню современных местных сухопутных самолетов, а по ряду критериев превосходят близкие по классу гидросамолеты и вертолеты. Их эксплуатация предусмотрена на равнинных территориях, где:

1) не требуется вертикальный взлет-посадка;  
2) существуют или могут быть быстро и дешево созданы площадки с любым типом поверхности (вода-суша, без ограничения прочности и характера поверхности (бетон, пашня и др.) с высотой неровности не более 0,3 м (0,5 м – предельное значение);

3) отсутствует инфраструктура и в силу экстремальных природных условий экономически нецелесообразно строить или поддерживать в эксплуатационном состоянии грунтовые и тем более бетонные взлетно-посадочные полосы.

Высокая стоимость содержания аэродромов приводит к тому, что оправданно их существование лишь в крупных городах с населением не менее 150 тыс. чел. С учетом того, что авиация является безальтернативным видом пассажирского транспорта на большей части территории Камчатки, решение вопросов внеаэродромного базирования для края является исключительно актуальным.



Характеристики:  
Масса полезной нагрузки – 4 тонны,  
Пассажировместимость – 40 чел,  
Скорость крейсерская – 400 км/час,  
Дальность максимальная до 2000 км,  
Дальность крейсерская до – 1500 км,

Рис. 25. Проект пассажирского самолета с шасси на воздушной подушке для местных авиалиний.

При базировании на обычных аэродромах эксплуатационные расходы для амфибий окажутся примерно на четверть выше, чем для обычных самолетов сухопутного базирования. Однако дополнительные расходы, связанные с обеспечением самолету возможности безаэродромного базирования, с лихвой компенсируются уменьшением капитальных вложений в инфраструктуру, сокращением сроков создания транспортной системы, приближением авиационных услуг непосредственно к потребителям. Кроме того, в случае необходимости амфибийные и внеаэродромные самолеты могут использовать для посадок и взлетов неподготовленные площадки и акватории, что позволяет проводить нерегулярные транспортные операции в интересах туристов, геологов, охотников, силовых ведомств и т.д.

Самолеты амфибийной и внеаэродромной малой авиации способны решать все те задачи, которые решают самолеты авиации общего назначения и малой коммерческой авиации (таблица 2).

Таблица 2. Виды и параметры базовых транспортных операций малой амфибийной авиации:

п/п	Определение транспортной операции	Конкретные задачи выполняемой операции	Заказчик
Операция 1.	Доставка пассажиров, груза, почты	1. Воздушное такси, 2. Почтовая связь. 3. Доставка ценного груза, 4. Инкассаторные услуги, 5. Туризм 6. Учебно-тренировочные	Авиакомпании, Банки, Федер. почта Тур.фирмы, Предприятия Аэроклубы
Операция 2	Патрулирование особой зоны	1. Патрулирование зон, линий ЛЭП, газопровод. 2. Мониторинг, 3. Снабжение постов 4. Перехват нарушителя, 5. Доставка и эвакуация групп-бригад и больных 6. Защита фауны и флоры	Лесоохрана, ФПС, МЧС, Газпром, Минатом, ГИБДД, Пожарные, Экологи,
Операция 3.	Спасательные, медицинские и ветеринарные работы	1. При наводнении и стих. Бедствиях, 2. Спасение рыбаков, 3. Ледовая проводка судов. 4. Медицинский и ветеринарный контроль 5. Санобработка населен. 6. Эвакуация больных	МЧС, ГО МО РФ, Пароходства Медслужбы, Ветслужбы, Санэпидемстанции
Операция 4.	Сельскохозяйственные работы	1. Внесение удобрений, 2. Борьба с вредителями, 3. Поиск оленьих стад и рыбных косяков,	Департ. с/х Колхозы, Фермеры, Рыб.артели и фирмы
Операция 5.	Специальные задачи	Ретранслятор, Кино-фото реклама,	Телевидение, рекл. комп-ии, част. лица,

Перечисленные операции могут выполнять различные типы ЛА, в том числе сухопутные самолеты с классическим шасси, гидросамолеты-амфибии, вертолеты. Однако, для регионов со слабой аэродромной инфраструктурой, главным фактором является оперативная готовность летательного аппарата к

выполнению транспортной операции в реальных метеорологических и географических условиях регионов. По этому критерию амфибийная и внеаэродромная авиация является наиболее эффективной среди всех видов транспортной техники.

### **Эксплуатация амфибийных транспортных средств**

#### ***Сравнительные оценки практического применения амфибийного транспорта***

Самолеты-амфибии, как и вертолеты, призваны обеспечивать транспортную связь там, где аэродромов нет. На практике, большинство транспортных сценариев для гражданского применения связаны со снабжением удаленных поселков, вахт, постов. До 80-90% этих поселков и постов находятся на берегах морей, озер, заливов, рек. Стоимость этих водных ВПП близка к нулю. Таким образом, как и для вертолетов косвенные аэропортовые затраты находятся в прямой зависимости от коэффициента безаэродромного базирования, т.е. отношения количества посадок за год на неподготовленные или элементарно подготовленные площадки к суммарному количеству посадок за год на все поверхности, включая базирование на подготовленных аэродромах. Если 80-90% посадок ЛА совершают на водные или грунтовые площадки вблизи удаленных поселков, то в первом приближении все ЛА вертолеты и самолеты с ШВП по стоимости инфраструктуры в равном состоянии. Ведь такие площадки ничего не стоят и не влияют на стоимость летного часа ЛА.

Однако есть нюанс. Водная площадка и зимой и летом безопасна для самолета с шасси на воздушной подушке и опасна для вертолетов (даже если у них есть поплавки, которые, однако, существенно ухудшает ЛТХ вертолетов). Разницу в безопасной эксплуатации судна на воздушной подушке на воде и грунтовых полях любой водитель амфибии знает очень хорошо. Для многих регионов, имеющих сплошные лесные массивы, тундровые пространства и заболоченные или сильно обводненные районы, построить и содержать на суше вертолетную площадку дороже, чем иметь гидродром. Водную площадку длиной 350-400метров найти проще, а все капитальное оборудование может быть сведено к одной приводной радиостанции на берегу.

Преимущества амфибийной транспортной подсистемы Камчатского края связаны со сверхвысокой проходимостью амфибийной техники, позволяющей осуществлять круглогодичную их эксплуатацию в труднодоступных регионах России.

Создание амфибийной транспортной подсистемы Камчатского края потребует проведения опытной эксплуатации большинства составляющих ее транспортных средств.

Вместе с этим, экстремальность природно-климатических условий Камчатки требует создания транспортной техники повышенной надежности, что неизбежно влечет за собой более высокую стоимость самих

транспортных средств, соответствующей инфраструктуры и системы эксплуатационной поддержки. Создание принципиально новых образцов амфибийной транспортной техники потребует повышенных затрат на их проектирование и научно-экспериментальную поддержку, создание, пусть и относительно дешевой, но все же дополнительной транспортной инфраструктуры при сравнительно дорогих опытных образцах до начала их серийного производства.

### ***Требования к летному составу амфибийных транспортных средств***

Внедрение амфибийной транспортной подсистемы Камчатского края потребует дополнительных затрат на обучение обслуживающего и эксплуатирующего персонала. При опытной эксплуатации особое внимание необходимо уделять подготовке экипажей новой техники. Важно отметить здесь, что управление амфибийными транспортными средствами доступно экипажам средней квалификации, что следует из опытной эксплуатации амфибий в России.

Отмечено, что основным моментом подготовки пилотов является психологический барьер, связанный с большими углами скольжения самолета и переходными этапами движения ЛА при пересечении разнородной поверхности (грунт-вода). Поэтому необходимым элементом подготовки пилотов самолетов с ШВП целесообразна их практическая тренировка на легких катерах на воздушной подушке.

### ***Применение альтернативных видов топлива***

Амфибийная техника хорошо может быть адаптирована для работы на авиационном сконденсированном топливе (АСКТ) – продукте переработки попутного нефтяного газа – существенно более дешевого топлива, по сравнению с авиационным керосином, который необходимо доставлять в регионы, что увеличивает его и без того немалую стоимость.

В свою очередь, устаревшая авиационная техника, разработанная еще в советское время, имеет повышенные удельные расходы топлива на пассажирокилометр, что также не лучшим образом сказывается на эксплуатационных затратах. Производство авиабензина для поршневых двигателей «малой авиации» в России вообще прекращено несколько лет назад. Поэтому в настоящее время самолеты Ан-2 на Камчатке не эксплуатируются.

Реальным решением проблемы удешевления перевозок в регионе является внедрение газотопливной технологии на транспорте, в том числе, на перспективной амфибийной транспортной подсистеме. На Камчатке и ближайших к нему территориях ведется, а также предполагается расширение добычи природного газа и нефти (о.Сахалин, шельф о.Сахалин и Западной Камчатки и др.). При их добычи выделяется большое количество попутного пропан-бутана. Композицию этих газов вполне можно использовать в качестве авиационного топлива.

Реальность использования АСКТ в качестве авиатоплива подтверждена в процессе летных испытаний экспериментального вертолета Ми-8ТГ в 1987-1988 г.г. А в середине 90-х годов был создан и прошел начальный этап испытаний первый в мире промышленный образец двухтопливного вертолета Ми-8ТГ, оба двигателя которого могут работать как на АСКТ, так и на авиационным керосином

Испытания показали, что при переходе на газовое топливо основные технические характеристики вертолета остаются практически неизменными, а некоторые даже улучшаются.

Модификация двигателя и вертолета достаточно проста и может быть выполнена на любом авиаремонтном предприятии при наличии комплектующих изделий в течение 2-3 недель. Обслуживание вертолета на АСКТ мало чем отличается от обычного.

Разработка наземной инфраструктуры не потребует решения сложных технических вопросов. Многие входящие в нее элементы выпускаются серийно для работы с пропан-бутаном (используемым в качестве топлива для автомобилей, населением и т.п.).



ГАЗОЛЕТ - вертолёт на газовом топливе

Рис. 25. Ми-8ТГ – на авиационном сконденсированном топливе «Газолет»

и оживить авиaperевозки. Применение газового топлива является перспективным направлением снижения себестоимости эксплуатации транспортных средств амфибийной транспортной системы.

Исследования, проведенные позже, показали возможность, а главное, эффективность перевода на газ и самолетов региональной авиации (Ил-114, Як-40, Ан-2(3)).

Более дешевое газовое топливо уже в существующей транспортной системе позволит снизить размер летного тарифа

### ***Эксплуатационная инфраструктура амфибийного транспорта***

По своему конструктивному устройству и условиям эксплуатации экраноплан одновременно относится к двум видам транспорта – авиации и флоту, системы технического обслуживания которых никак не связаны между собой.

При регулярной эксплуатации амфибийного транспорта необходима собственная эксплуатационная инфраструктура: специальный гидропорт, для постоянного базирования и система причалов, для остановок в промежуточных пунктах по трассе маршрутов.



Рис.26. Гидропорт и береговая площадка амфибийного транспорта.

Типовая структура гидропорта должна включать (рис. 26):

- береговую площадку (с рулежной дорожкой) для стоянки амфибий;
- инфраструктуру управления полетами и технического обслуживания амфибий, включая обработку грузов и пассажиров ( по типу аэропортовой);
- спуск в воду с уклоном 5-7 градусов и твердым покрытием дорожки для самостоятельного выхода амфибий на берег;
- навигационно оборудованную трассу на прибрежной акватории для взлета-посадки и выхода на маршрут полета.

Высокие эксплуатационные скорости на амфибийном транспорте потребуют модернизации существующей организации движения на водном транспорте для обеспечения безопасной совместной эксплуатации с тихоходными водоизмещающими судами.

Необходимо подчеркнуть, что экстремальность условий работы амфибийного транспорта требует повышенного внимания к эффективному решению организационных вопросов.

#### **Амфибийные транспортные средства за рубежом**

Впервые за рубежом регулярное пассажирское сообщение с использованием СВП было организовано в Великобритании в 1969 г. с появлением в эксплуатации грузопассажирских СВП SR.N4 (рис.27), которые могли перевозить 280 пассажиров и 37 автомобилей. Было построено пять СВП SR.N4, которые предназначались для использования в качестве паромов для пассажирского и грузового сообщения между Великобританией и Францией и некоторое время были самыми большими СВП в мире.



Рис. 27. Пассажирское СВП SR.N.4

Построенные пять СВП SR.N4 неоднократно модернизировались фирмой «Бритиш Ховеркрафт» (British Hovercraft) и успешно эксплуатировались в качестве паромов, обеспечивающих регулярную скоростную переправу пассажиров и автомобилей через Ла-Манш: с начала эксплуатации было перевезено примерно 40 млн. пассажиров.

Фирмой «Бритиш Ховеркрафт» был разработан и построен 38-местный АВП SR.N6, поступивший в эксплуатацию в 1965 г. и производившийся большой серией во многих модификациях. Основное применение АВП SR.N6 получили для военных целей, как патрульные и военно-транспортные, поставляясь флотам и частям береговой охраны Великобритании, Египта, Ирака, Ирана, Канады и Саудовской Аравии.

В 1977 г. фирма «Эрджет Дженерал» («Airjet General») начала морские ходовые испытания экспериментального скоростного амфибийного десантно-транспортного АВП JEFF-B массой 145 т (рис.28).

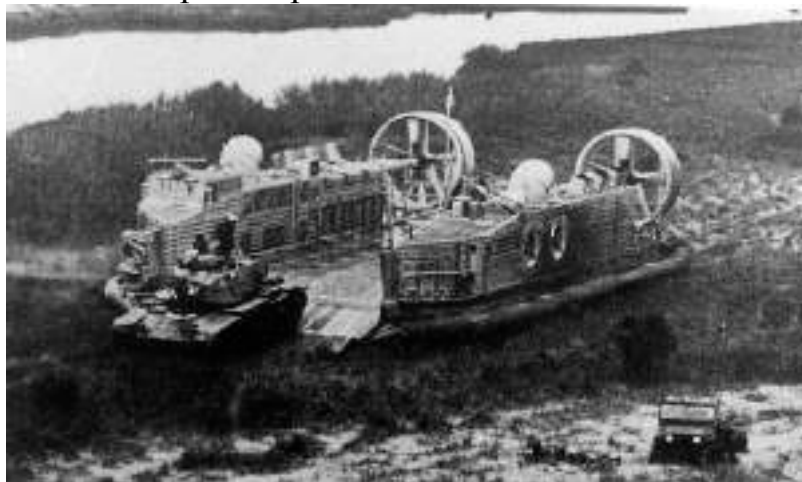


Рис. 28. АВП Jeff-b для транспортировки военной техники.

Аппарат рассчитан на движение со скоростью 92 км/ч в течение 4 ч при волнении до двух баллов и должен выдерживать волнение до 5 баллов. Требованиями к аппарату

предусматривается способность АВП преодолевать уклоны, рвы и прибрежные сооружения и прибойные волны высотой до 2,4 м. Нормальная платная нагрузка ~54 тс и ~67 тс в перегруженном варианте.



Фирма Боинг проводит исследования по сверхтяжелому самолету-экраноплану «Пеликан» (рис.29). Концепция аппарата не зависит от каких-либо технических новшеств и предполагает взлет и посадку на традиционных авиационных аэродромах, полет в режиме экрана над водной поверхностью без посадки на нее.



Рис.29. Пеликан – Очень Большой Самолет  
Взлетный вес- 2700 т. Габариты: 120 х 150 х 30 м.

Двигатели:8х ТВД=8х 80000 лс, 4х винта, Дв= 15 м. Шасси: 2х (19х 2-х колесный блок).

Программа "Пеликан" предусматривает НИОКР, экспериментальную проработку и создание проекта суперэкраноплана со следующими характеристиками: полетный вес 2700 тонн, полезная нагрузка 1280-1300 тонн (до 200 контейнеров в варианте коммерческого/военного контейнеровоза); крейсерская скорость полета 490 км/ч; трансокеанская беспосадочная дальность полета; основные размеры: длина корпуса – 122 м, размах крыла – 152 м, восемь (четыре спаренных) турбовинтовых двигателей противоположного вращения винтов-двигателей; общая мощность двигателей – 60-80 тыс. л/с; двигатели размещаются попарно в четырех крыльевых гондолах-обтекателях; максимальный запас топлива – 1000 тонн.

"Пеликан" и подобные ему аппараты способны к длительному полету над поверхностью моря/земли на высотах в пределах 7-17 м, но также способны на крейсерские полеты на высотах свыше 6000 м, что позволяет им избегать погодного воздействия, высоких наземных преград, холмов и гор, морских волн. Предполагается создание трех вариантов среднеразмерных транспортных экранопланов с полным взлетным весом 1600, 2700 и 4500 тонн.

Экранолет «Пеликан» предназначен для трансокеанских перевозок в интересах гражданских и военных заказчиков. По мнению экспертов фирмы «Боинг», первый экранолет «Пеликан» может появиться в эксплуатации в 2015 г. Они полагают, что к 2020 г. может потребоваться свыше 1000 экранолетов типа «Пеликан» различной грузоподъемности.

Фирма «Боинг» полагает, что существует своеобразный «промежуточный» рынок между океанскими и воздушными грузовыми контейнерными перевозками, причем самолеты используются тогда, когда скорость дает заметные преимущества перед высокими затратами на перевозку. По этой причине, считают специалисты фирмы «Боинг», только 1% всех грузов доставляется по воздуху. Благодаря низким

эксплуатационным затратам морской транспорт играет основную роль в контейнерных перевозках.

Экранолет «Пеликан» должен обеспечить высокую оперативность грузовых перевозок при сравнительно небольших эксплуатационных затратах и занять на рынке место между самолетами и транспортными судами. В отделении «Фантом Уоркс» полагают, что экранолеты «Пеликан» могут сформировать самостоятельный сегмент рынка грузовых перевозок.

Большинство созданных до настоящего времени экранопланов ориентировано на вариант осуществления транспортных операций непосредственно на воде с выходом на берег для погрузки-разгрузки. Такая схема выбирается, главным образом, для использования естественных водных пространств в качестве взлетно-посадочных полос, в противном случае, например для экранолета «Пеликан» потребуется взлетно-посадочные полосы длиной в несколько километров и стоимостью в сотни миллионов долларов. Даже не на каждом континенте есть такие полосы, даже не говоря о странах. Для данной концепции характерен широкий спектр вариантов применения: от межконтинентальных контейнеровозов, круизных лайнеров, до служебных и прогулочных катеров.

## **Приложение 4**

### **Морехозяйственный блок**

Представлен отдельным томом

## Приложение 5

### Кадровое обеспечение Стратегии

#### Международный рынок рабочей силы

В целом по России в последние годы привлечение иностранных работников значительно росло. За период с 2006 по 2008 гг. численность трудящихся-мигрантов возросла более чем в 3 раза. Общая потребность работодателей в привлечении иностранных работников в прошлом году составила 2 517 тыс. человек, в том числе заявленная в 2007 году – 1 336 тыс. человек и дополнительно в 2008 году – 1 181 тыс. человек. На 2009 г. работодатели представили заявки о потребности в привлечении иностранной рабочей силы в объеме около 2 534 тыс. человек. Квота на выдачу иностранным гражданам разрешений на работу составила 3,8 млн. человек.

Значительное количество иностранных работников было востребовано в регионах, где наблюдался активный экономический рост, развитие промышленного производства, либо освоение новых месторождений полезных ископаемых, что требовало привлечения дополнительных трудовых ресурсов. Основными потребителями иностранной рабочей силы являлись и остаются города Москва и Санкт-Петербург, Московская, Новосибирская, Иркутская, Тюменская области, Хабаровский, Приморский края, Ханты-Мансийский автономный округ. Особым регионом, привлекающим большое число иностранных работников, с 2008 г. стал Краснодарский край в связи со строительством олимпийских объектов.

Сегодня иностранные работники привлекаются в строительство, обрабатывающее производство, торговлю, транспорт и сферу услуг более чем по 2,6 тыс. наименований профессий и должностей.

Анализ профессионально-квалификационной структуры потребности в иностранных работниках показывает, что иностранные граждане в основном привлекаются по профессиям рабочих. При этом значительная часть мигрантов занимается неквалифицированным трудом.

Таблица. 1. Профессионально-квалификационная структура потребности в иностранных работниках на 2009 г. (по данным Минздравсоцразвития России)

Наименование группы	Профессии, должности	тыс. чел.	%
Руководители учреждений, организаций и предприятий	генеральный директор предприятия, производитель работ, специалист, директор фирмы	157,1	6,2
Специалисты высшего	инженер, архитектор, инженер-	64,2	2,5

уровня квалификации	проектировщик, агроном, консультант, товаровед, экономист		
Специалисты среднего уровня квалификации	электрик участка, механик, техник, агент торговый, экспедитор, агент коммерческий, бухгалтер	76,4	3,0
Служащие, занятые подготовкой информации, оформлением документации, учетом и обслуживанием	учетчик, кассир	2,2	0,1
Работники сферы обслуживания, жилищно-коммунального хозяйства, торговли и родственных видов деятельности	повар, кухонный рабочий, официант, продавец непродовольственных товаров, рабочие зеленого хозяйства профессии	80,5	3,2
Квалифицированные работники сельского, лесного, охотничьего хозяйств, рыбоводства и рыболовства	овощевод, вальщик леса	91,5	3,6
Квалифицированные рабочие крупных и малых промышленных предприятий, художественных промыслов, строительства, транспорта, связи, геологии и разведки недр	каменщик, бетонщик, штукатур, плотник, арматурщик, электрогазосварщик, слесарь-ремонтник, слесарь по ремонту автомобилей, формовщик изделий, швея профессии	110,3	43,6
Операторы, аппаратчики, машинисты установок и машин и слесари-сборщики	машинист бульдозера, оператор пульта управления, монтажник, водитель автомобиля, тракторист, водитель погрузчика	271,7	10,7
Неквалифицированные рабочие	рабочий по комплексному обслуживанию и ремонту зданий, подсобные рабочие, пастух, грузчик, уборщик, дворник	682,3	27,1

С наступлением финансово-экономического кризиса ситуация на российском рынке труда начала существенно меняться и прогнозы ее развития неутешительны. Однако, несмотря на эти тенденции, привлечение иностранных работников будет довольно высоким. Большая часть иностранных работников осуществляет трудовую деятельность по рабочим профессиям, среди которых наиболее востребованы подсобные рабочие, каменщики, опалубщики, штукатуры, плотники, маляры. К тому же, даже в условиях экономического кризиса население России останется инертным, так как низкая территориальная мобильность рабочей силы обусловлена, прежде всего, проблемой жилищного обустройства.

Таким образом, потребность в привлечении иностранных работников, например в сфере строительства, сохранится, поскольку высвобождение

трудовых ресурсов не решит проблему структурного дефицита кадров, связанную и с мобильностью рабочей силы, и с качеством рабочих мест.

С другой стороны, на руководящие должности представительств, открываемых в России иностранными компаниями, чаще назначаются иностранные граждане, имеющие соответствующий опыт управления за рубежом. Они же занимают рабочие места, требующие высокой квалификации в связи с особенностью производственного процесса и применяемого импортного оборудования. Таким образом, привлечение высококвалифицированных специалистов из-за рубежа также останется актуальным.

Масштабные экономические задачи, сформулированные Президентом РФ Д.А.Медведевым, предполагают равную открытость дальневосточной региональной экономической системы в восточном (страны Азиатско-Тихоокеанского региона) и западном (внутрироссийский рынок) направлениях. Реальные шаги для этого уже сделаны. Из наиболее крупных реализуемых на территории Дальнего Востока проектов можно назвать:

– «Магистральный газопровод Сахалин – Хабаровск – Владивосток» (срок завершения проекта – конец 2011 года; объем общего финансирования 248464,18 млн. руб., в том числе федерального бюджета – 0 руб.);

– Сахалин-1, -2, -3, -4;

– мероприятия подпрограммы «Развитие г. Владивостока как центра международного Сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе» в рамках федеральной целевой программой «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» (срок завершения необходимой для проведения АТЭС основной части проекта – I полугодие 2012 года, объем общего финансирования 566718,84 млн. руб., в том числе федерального бюджета – 201,90216 млн. руб.).

Реализацию запланированных проектов существенно затрудняет дефицит трудовых ресурсов. Демографическая ситуация в дальневосточных регионах такова, что рассчитывать на внутренние резервы (лиц, вступающих в трудоспособный возраст) не приходится. В ближайшие годы к этой категории граждан будут относиться родившиеся в 90-е годы, когда происходил спад рождаемости. Серьезных оснований рассчитывать на приток граждан из других российских регионов сегодня также не предвидится, так как обмен населением с ними уже в течение длительного времени складывается не в пользу края. Дальний Восток не в состоянии конкурировать за приток мигрантов из бывших республик СССР, поскольку при переселении они отдадут предпочтение хорошо освоенным регионам России. Как выход, было принято рациональное решение по привлечению и использованию иностранной рабочей силы. Считается, что привлечение на законной основе иностранной рабочей силы – дело выгодное в равной степени, как для государства, так и для предприятий. Иностранные рабочие в основном заполняют вакансии, не являющиеся престижными для российских граждан, невостребуемые местным населением даже в условиях безработицы. (Свыше 90% всех трудовых мигрантов заняты непрестижными и тяжелыми видами

труда.) Руководители предприятий предпочитают нанимать иностранцев потому, что те, по их мнению, более дисциплинированы, менее требовательны и выполняют работу быстрее. При этом качество труда иностранных работников достаточно высоко, а конкуренция с ними дает хорошие ориентиры и стимулы местному населению.

На примере строительных организаций Благовещенска по методике, разработанной в НИИ труда, изучалась продуктивность использования российских и иностранных (китайских) рабочих. Результаты исследования показали, что коэффициент эффективности российских строителей составил 1,06, а китайских – 1,87.

В период СССР рабочая сила импортировалась из Болгарии, Вьетнама, Северной Кореи. Интенсивное промышленное развитие государства планомерно восполнялось трудовыми ресурсами из дружественных Союзу стран, что никак не сказывалось на социальной напряженности.

### **Приморский край**

Сегодня структура импорта несколько изменилась. На строительной площадке острова Русский (Приморский край) трудятся помимо привычного для нас набора – русские, таджики и узбеки, в том числе, китайцы и даже мексиканцы (последних ни много, ни мало 10000 человек). Релевантно масштабам строительства, в Дальневосточном федеральном округе больше всего иностранной рабочей силы занято в экономике Приморского края<sup>1</sup>.

Однако и до начала реализации на территории края национальных проектов динамика была той же. 2007-2008 гг. – 3,7% общей численности иностранных рабочих в РФ, 33% общей численности иностранных рабочих в дальневосточном регионе – преимущественно это китайцы, корейцы, узбеки. Особенность краевого рынка труда состояла в том, что формирование трудовой миграции осуществляется в основном за счет граждан из стран дальнего (КНР, КНДР, СРВ) и ближнего (Узбекистан, Армения, Украина) зарубежья. По данным Федеральной миграционной службы, за период с 1998 по 2007 г. в экономику региона было привлечено 187,3 тыс. иностранных рабочих и специалистов, в том числе из государств дальнего зарубежья – 170,3 тыс. человек (90,9%), ближнего – 17 тыс. человек (9,1%). Количество трудовых мигрантов увеличивалось; за последнее десятилетие оно повысилось в 3 раза – с 10,3 тыс. до 30,9 тыс. человек. Динамично росла трудовая миграция из КНР, но при этом ее доля в общей иммиграции края постепенно уменьшалась – с 69,5% до 59,4%; шире стал использоваться труд вьетнамцев, северных корейцев.

Объем и характер потоков трудовых мигрантов в Приморский край показывают устойчивую тенденцию к увеличению доли мигрантов, прибывающих из стран Центральной Азии. Особенно быстрыми темпами

---

<sup>1</sup> Мероприятия осуществляются в рамках подпрограммы «Развитие г. Владивостока как центра международного Сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе» (ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года»).

растут миграционные потоки из трех республик – Узбекистана, Таджикистана, Киргизии (с 0,6 тыс. в 1998 до 3,9 тыс. человек в 2007 г.).

Немаловажным является факт слабой профессиональной подготовки прибывающих на строительные площадки гастарбайтеров из СНГ (особенно из Средней Азии). Как правило, это люди, имеющие лишь небольшой практический опыт работы.

Большинство этих людей может быть использовано на работах, не требующих специальных подготовки, которой на любой строительной площадке бывает достаточно. Правда, зарплату они могут требовать уже достаточно высокую, так же, как и ежегодный оплачиваемый отпуск.

Огромным недостатком гастарбайтеров из СНГ является их, так называемый «сезонный» настрой на работу. Подавляющее большинство из них – ищут временную 6-8 месячную работу, чтобы уехать к месту проживания при наступлении зимы. При этом они стараются не связывать себя обязательствами (даже моральными) с их работодателями в России. Российские администраторы, понимая их «временное трудолюбие» извлекают из этой ситуации максимальные выгоды, в частности урезают, как только это возможно, выплаты зарплат и премий, при этом перекладывая свои обязательства на фирмы – однодневки.

Осознавая, что Россия имеет огромную, и с каждым годом возрастающую потребность в трудовых мигрантах в результате сложной демографической ситуации в стране, РФ многократно усилила обоюдную ответственность сторон:

1. Государство, учитывая острую нехватку трудовых ресурсов, значительно упростило порядок легализации трудовых мигрантов и встало на защиту их прав (в связи с чем, ожидается перерождение мигранта, так как государство четко разъяснило им их права).

2. Российские строительные компании (как впрочем, и все остальные), в очередной раз, поставлены в жесткие ограничительные рамки при проведении кадровых наборов строительных рабочих.

3. Многократно возросла прозрачность взаимоотношений российского работодателя и трудового мигранта.

В таких условиях стоимость использования иностранной рабочей силы, в первую очередь из стран СНГ, вырастет. И, возможно, настолько, что Российским работодателям может стать невыгодно ее употреблять. Какой смысл пользоваться услугами безграмотного выходца из того же Кыргызстана, который из всех необходимых на стройке знаний, обладает лишь твердой уверенностью, что его должны оберегать, платить вовремя заработную плату, обеспечивать безопасные условия работы, 8-часовой рабочий день и т.д.?

<p>Главная причина, заставляющая людей искать работу вдали от дома, – неравенство в уровне и условиях жизни в странах выезда и въезда. По данным ООН, 8% населения России живет менее чем на 2 долл. в день, в Узбекистане их доля достигает 72%, Молдове – 64%, Армении – 49%, Таджикистане – 43%.</p>
---



Кризис экономики большинства республик Центральной Азии привел к тому, что в общем бюджете домохозяйств основной доход стали приносить личное подсобное хозяйство, коммерческая деятельность, продажа недвижимости и личного имущества граждан, «мигрантские заработки». При этом показатели оплаты труда изменились. Уровень среднемесячной заработной платы по сравнению с Россией, в Таджикистане был ниже в 10,2 раза, в Узбекистане – в 9,2 раза, в Кыргызстане – в 4,9 раза. Высокий уровень безработицы (Таджикистан – 11,3%, Киргизия – 9,9%, Узбекистан – 5,8%) также стал экономической причиной миграции населения. Для многих граждан этих республик отъезд в Россию – единственная возможность получить работу.

Хотя, если в Центральной России неблагоприятная ситуация в сфере занятости затянется, будет расти безработица, то это, возможно, стимулирует внутреннюю миграцию в направлении Сибири и Дальнего Востока, особенно работников со строительными специальностями.

### **Сахалинская область**

В первом полугодии текущего года для работы в экономике Сахалинской области привлекалось 22,1 тысяч иностранных работников, на 19,9% меньше, чем в том же полугодии 2008 г. Иностранная рабочая сила привлекалась из 79 стран мира. Основная доля используемой иностранной рабочей силы в области приходится на страны СНГ – 11,4 тыс. человек, КНДР – 2,6 и Китай – 2 тыс. человек. На предприятиях и в организациях были заняты 19533 иностранных гражданина (88,4%) и 2564 работника (11,6%) – у индивидуальных предпринимателей без образования юридического лица и по найму у физических лиц. В 1 полугодии 2009 г. больше всего иностранных специалистов использовалось в строительстве (51,5%), добыче полезных ископаемых (10,8%), торговле, ремонте автотранспортных средств и предметов личного пользования (10,5%). Преимущественно для работы в экономике области приглашаются мужчины (91,2%).

В частности, по данным Комитета международных, внешнеэкономических и межрегиональных связей Сахалинской области, в первом полугодии 2009 г. на строительных объектах Сахалинской области работали 2062 специалиста из КНДР. Они занимались благоустройством Южно-Сахалинска, строили жилье для молодых семей, объекты инфраструктуры и социального назначения для жителей Невельска. Корейские рабочие привлекались сахалинскими предприятиями и для обработки рыбы. Более того, корейская сторона выразила готовность предоставлять не только рабочих, но и специалистов в различных отраслях экономики.

### **Амурская область**

В настоящее время 30% иностранных работников, занятых в Амурской области, – северокорейские рабочие, привлекаемые по межправительственному соглашению в лесозаготовительную отрасль; 62% – это китайские граждане, которые трудятся на заготовке леса, в строительстве, сельском хозяйстве, общественном питании и торговле.

Рабочие, приезжающие из-за рубежа, в какой-то степени позволяют стабилизировать такие сферы экономики, как сельское и лесное хозяйство, строительство.

Привлечение иностранной рабочей силы обеспечивает:

- покрытие дефицита рабочих кадров на низкооплачиваемых рабочих местах, на непрестижных видах работ, заполнение ниш занятости в отдаленных районах;
- покрытие дефицита рабочих кадров по отдельным видам деятельности;
- пополнение местного и федерального бюджетов, приток дополнительного капитала для инвестирования в экономику;
- возможность «оживления» малозаселенных территорий;
- повышение конкурентоспособности производимых с участием иностранных работников товаров вследствие меньших издержек производства, связанных с более низкой ценой рабочей силы.
- экономию затрат на образование и профессиональную подготовку;
- «амортизацию» при кризисах и безработице (их первыми увольняют, снижают зарплату...);
- экономию на пенсиях и социальных программах;
- в отдельных случаях, улучшение демографической картины (пример развитых стран, страдающих старением: в Люксембурге 38% новорожденных появляется в семье переселенцев, в Швейцарии – 24%).

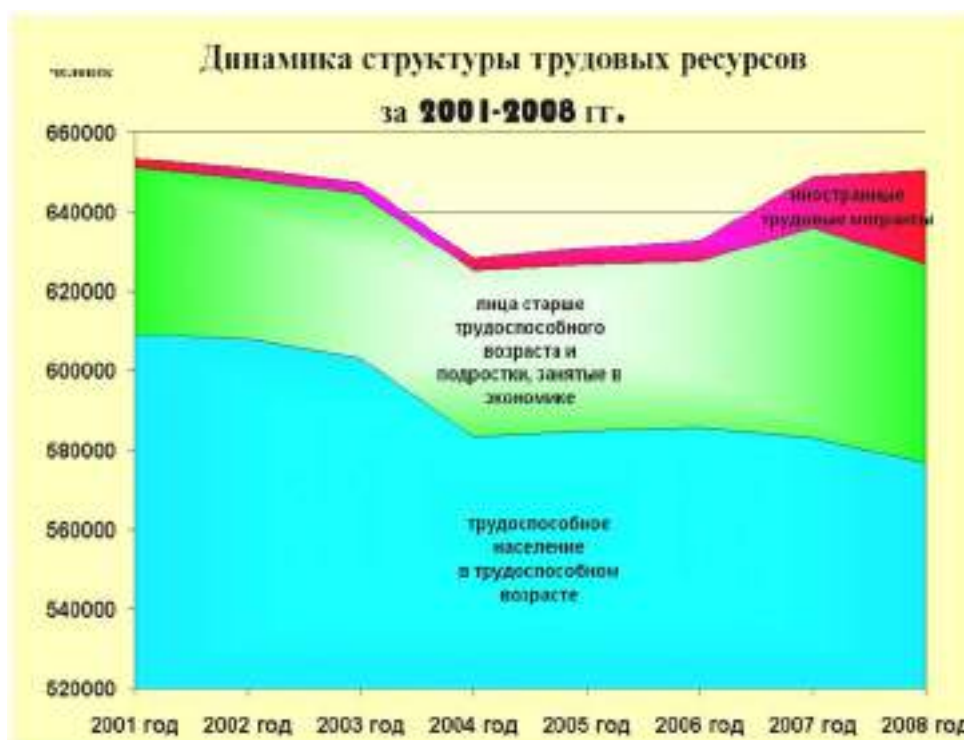
К отрицательным моментам относится: возникновение социальной напряженности в обществе при борьбе за рабочие места; межнациональная неприязнь...

### **Калужская область**

В качестве территориального сравнения интересен опыт Калужской области, как одного из успешных по реализации социальной и экономической политики регионов центральной России. Анализируя структуру трудовых ресурсов в динамике за 2001-2008 гг., представленную Калугастатом, можно отметить существенное увеличение числа иностранных трудовых мигрантов на региональном рынке труда, в то время как количественный показатель трудоспособного населения в трудоспособном возрасте постоянно снижается. Иностранные трудовые мигранты на 2008 г. составили 40% от общей численности трудоспособного населения в трудоспособном возрасте. Основная масса иностранной рабочей силы привлекается по рабочим профессиям, на которые существует постоянный спрос. Кроме того, большая часть иностранных граждан направляется на предприятия по профессиям, по которым российские граждане трудоустроиваться не хотят по причине их непрестижности или из-за низкой оплаты труда.

На 2010 г. в Калужской области подали заявки 534 работодателя на привлечение 41246 иностранных работников (из стран с визовым порядком въезда – 7085 человек, из стран с безвизовым порядком въезда – 34161 человек).

Однако, учитывая, что заявочная кампания (особенно ее начальный этап) проходила в период, когда последствия мирового финансового и экономического кризиса еще незначительно затронули экономику региона, заявки работодателей на привлечение иностранной рабочей силы были направлены для экспертизы в отраслевые министерства области, в Управление Федеральной миграционной службы по Калужской области, а также в Инспекцию по труду Калужской области.



По итогам экспертизы некоторым работодателям было отказано в квоте на привлечение иностранной рабочей силы, другим сокращено количество заявленных работников.

В результате, общая потребность в привлечении иностранных работников в Калужской области на 2010 г. составила 29356 человек, что почти на 12 тысяч меньше заявленной работодателями. Это позволит в полной мере обеспечить приоритетное право на трудоустройство российских граждан даже при самом пессимистичном прогнозе по уровню безработицы в регионе.

Со вступлением в действие Федерального закона «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации» вопросы регулирования привлечения и использования иностранной рабочей силы стали решаться четче и оперативнее.

### **Крупный иностранный капитал. Интересы и права российских граждан**

Однако появляется другая опасность – в конфликт вступают интересы и права российских граждан. Ситуацию довольно полно иллюстрирует

положение российских граждан на Сахалине, сложившееся к нынешнему году<sup>2</sup>.

Предполагалось, что с завершением основного объема подрядных работ в рамках шельфовых проектов, с 2007 г. численность занятых начнет ежегодно сокращаться. При этом значительного увеличения безработных в перспективе не ожидалось, т.к. реализация шельфовых проектов на 70% обеспечивается работниками, прибывшими из других регионов РФ и иностранной рабочей силой. По окончании трудового договора эти граждане уедут в места постоянного проживания. Жители Сахалинской области (около 5 тыс. человек), имеющие высокую квалификацию, должны были быть востребованы в нефтегазовом секторе, сохраняющем высокие темпы развития, угольной промышленности, в пищевой и перерабатывающей промышленности, где запланирована реконструкция и модернизация производства, освоение новых технологий.

В связи с открытием и реализацией таких проектов как «Сахалин-1» и «Сахалин-2» на Сахалин пришли крупные иностранные компании<sup>3</sup>. По причине завершения строительства проектов, очень многие граждане России, работающие на них, попали под сокращение. Все, казалось бы, логично: проект вступает в действие, рабочие руки больше не требуются, остается обслуживающий персонал. В общей сложности, под вынужденное сокращение попали почти 1,5 тыс. жителей области, основная масса из которых были высококлассными специалистами, отработавшими на нефтегазовых проектах не один год.

Безусловно, сокращение с этих проектов было плановым. Но одновременно с ним в области запускаются новые проекты «Сахалин-3», «Сахалин-4» и т.д. Логично было большую часть работающих на этих проектах российских специалистов взять на работу на новые проекты. Тем более что опыт работы и квалификация (а все работающие на проектах, имеют соответствующие иностранные сертификаты) у российских специалистов имеются. Но события стали развиваться по иному сценарию.

Наряду с сокращением наших граждан в управление по труду Сахалинской области от иностранных компаний продолжили поступать заявления на иностранную рабочую силу в размере нескольких тысяч. В общей сложности, от организаций всех форм собственности поступило заявок на 33942 трудовых мигрантов. Значительная часть из этих цифр составляют квоты именно на нефтегазовые проекты. Если учесть, что население Сахалинской области сегодня составляет 513,3 тыс. человек, то довольно большое количество людей могут не получить

<sup>2</sup> [http://74.125.77.132/search?q=cache:8WA\\_tOiE7GcJ:labourmarket.ru/conf3/viewtopic.php](http://74.125.77.132/search?q=cache:8WA_tOiE7GcJ:labourmarket.ru/conf3/viewtopic.php)  
[http://74.125.77.132/search?q=cache:PI1NAFqWMYAJ:www.molgvardia.ru/mg\\_authors/](http://74.125.77.132/search?q=cache:PI1NAFqWMYAJ:www.molgvardia.ru/mg_authors/)

<sup>3</sup> «Сахалин-1» – оператор проекта ExxonMobil (США) – 30%, другие участники консорциума: ОАО «Роснефть» – 20%, ONGC (Индия) – 20%, SODECO (Япония) – 30%. В качестве дополнения, на строительных работах в рамках проекта широко привлекалась рабочая сила из Индии.

«Сахалин-2» – оператор проекта компания «Сахалин Энерджи». Акционерами компании являются «Газпром» – 50% плюс одна акция, «Shell» (британо-нидерландская компания) – 27,5%, «Mitsui» (Япония) – 12,5%, «Mitsubishi» (Япония) – 10%.

высокооплачиваемых рабочих мест. Для уточнения, средняя заработная плата на данных проектах составляет 50 тыс. рублей.

Выяснилось, что основная часть запрашиваемых нефтяными компаниями мигрантов делится на две категории: на высокооплачиваемые должности приглашаются граждане западных стран, на менее квалифицированные работы иностранные рабочие из Индонезии, Филиппин, Китая и Малайзии. Объяснение – отсутствие среди русских высококлассных специалистов высшего звена, а также низкий уровень специалистов рабочих специальностей в сравнении со специалистами из развивающихся стран. При этом большая часть их получали образование в СССР или современной России.

Конечно, сегодня иностранным нефтегазовым компаниям выгоднее заказывать мигрантов из стран так называемого «третьего мира» для работ на проектах. Иностранная рабочая сила гораздо дешевле и менее требовательна к условиям труда, и это лишняя возможность сэкономить свои бюджеты. К тому же с российскими гражданами приходится соблюдать права рабочих, согласно «Трудовому Кодексу РФ», обеспечивать социальный пакет, а это лишние растраты финансов для иностранных компаний. В свою очередь, российские граждане не соглашаются с несоблюдением ТК РФ. Кроме того, сегодня Россия в основном отошла от «серых зарплат». В дополнение, по данным социологического опроса сахалинская молодежь одним из приоритетов при трудоустройстве ставит наличие «соцпакета», тем более на Дальнем Востоке, где оплачиваемый отпуск и проезд являются, чуть ли не основным пунктом после заработной платы.

Пример Сахалина<sup>4</sup> наглядно демонстрирует тенденцию влияния крупного иностранного капитала на социальную и демографическую регрессию населения. В сложившейся ситуации, в первую очередь, важна позиция государственных органов власти осуществляющих контроль в сфере трудового законодательства и квотирования рабочих мест для иностранцев. С другой стороны, необходима также стратегическая оценка зарубежных инвестиций региональными властями, как фактора абсолютного воздействия на местную экономику.

### **Крупный иностранный капитал. Китайские компании**

Так, например, китайские строительные корпорации на сегодняшний день вышли на первое место в мире по экспорту строительных услуг за рубеж.

Основными заказчиками для китайцев традиционно выступают Япония, Южная Корея, страны Ближнего Востока. Китайские компании получили подряды в ЮАР, Намибии, в странах Латинской Америки. Среди стран СНГ, по использованию китайской рабочей силы в строительстве лидирует Казахстан.

---

<sup>4</sup> Сахалинская область – первый регион на Дальнем Востоке, вышедший на значительные иностранные инвестиции и развернувший на своей территории деятельность на высоком уровне межгосударственного сотрудничества.

В России (это пока только один крупный проект) – строительство башни Федерация, в «Москва-Сити». Плюс пока небольшие строительные эксперименты в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. В качестве подрядных организаций там представлены – Всекитайская государственная инженерно-строительная корпорация, Шанхайская строительная компания, Международная строительная объединенная компания Шеньяна.

Российский строительный рынок, при условии сохранения его устойчивого роста ожидает неизбежный приход китайских компаний. Китайские строительные компании активно стремятся на любой неосвоенный ими рынок строительных услуг. В Российской Федерации этот процесс будет развиваться по известному сценарию.

Первоначально китайцами будут построены так называемые «брендовые» объекты, с освоением кредитных денег, которые дадут опять же китайские банки российско-китайскому консорциуму, специально организованному под этот проект. И лишь затем, набравшись опыта работы в российских условиях, китайские строительные компании начнут расползаться по остальному строительному рынку.

Сюда очень хорошо подходит слово-экспансия. Китайская строительная экспансия. Это понятие очень хорошо увязывается с китайским национальным менталитетом и манерой поведения китайского бизнеса во всех уголках земного шара. Достаточно привести пример китайского автомобилестроения, чтобы понять, как мало времени надо китайцам, чтобы выйти на тот или иной рынок.

Внутренняя обстановка в Поднебесной располагает к тому, что государство КНР вынуждено искать объекты для приложения сил, набравшей ужасающую мощь китайской экономики. Огромный профицит бюджета, отсутствие внешних обязательств, неисчерпаемые, практически людские ресурсы. Деньгам, накопленным китайским государством давно тесно в рамках собственной страны, ресурсы требуют выхода, чтобы не перегреть собственную экономику.

Показателен пример строительства делового центра «Москва» в столице Казахстана – АСТАНЕ. Застройщик этого элитного участка казахской столицы – Российская компания «ИНТЕКО» – подрядчики – китайская ВГИСК. Китайцы в данном случае не только строят, они через «ИНТЕКО» напрямую финансируют сами себя, практически полностью комплектуются материалами из КНР, давая работу своим производителям.

Китайцам не очень интересно на сегодняшний день работать за подрядные деньги. Крупные китайские строительные компании уже работают как соинвесторы, вкладывая свой труд в возводимые объекты, собственную прибыль и деньги Китайских банков, если понадобится. Китайские строительные корпорации, работающие за пределами КНР, пользуются огромной государственной поддержкой, льготным кредитованием и налоговыми послаблениями. Со временем, китайцы, при таких стартовых условиях смогут овладеть львиной долей российского рынка строительства жилья и торговых объектов. Российским строительным компаниям придется потесниться или перепрофилировать свою деятельность в сфере инжиниринга.

На сегодняшний день мы являемся свидетелями зарождения и развития рынка китайских строительных услуг, рынка, который при сохранении существующей политической ситуации в России будет, безусловно, динамично развиваться.

Российские государственные правовые акты обеспечили все условия для прихода иностранных компаний в любую сферу экономики, включая строительство.

Китайцы легко найдут замену гастарбайтерам из СНГ, противопоставив последним профессионализм своих рабочих, жесткую дисциплину и безусловное выполнение взятых на себя подрядных и субподрядных обязательств. Основным же фактором станет цена на строительные услуги, которые смогут обеспечить китайцы. Понятно, что в случаях, когда они будут выступать соинвесторами, участие рабочих из России и СНГ в таких проектах будет начисто исключаться.

Российским региональным администрациям есть о чем размышлять. Многие из них уже сегодня должны задумываться над своей стратегией, которую им придется проводить уже через несколько лет, имея в лице китайских компаний для местных строительных организаций жестких конкурентов, а для региона – внешние рычаги управления.

Тем не менее, интеграционные процессы на евразийском пространстве невозможны без ориентации на формирование общего рынка труда. Расширение возможностей доступа иностранных работников из стран с «безвизовым» порядком въезда к рабочим местам в России, которое стало одной из задач реформирования миграционного законодательства в 2006-2007 гг., следует рассматривать не только как меры, направленные на удовлетворение кадрового дефицита, но и как политический жест, ориентированный на ближайших соседей.

В то же время, когда правительство России выделяет миллиарды рублей на антикризисные меры, направленные на поддержку наших граждан, а масштабы безработицы во всем мире растут с каждым днем, вопрос: рабочие места россиянам или мигрантам – стоять не должен<sup>5</sup>. В сложившейся ситуации, в первую очередь, важна позиция государственных органов власти осуществляющих контроль в сфере трудового законодательства и квотирования рабочих мест для иностранцев.

Признано, что система подготовки и переподготовки кадров в силу своей инертности не может обеспечить экономику нужными ей работниками в короткие сроки, а подчас и просто бессильна, когда речь идет о редких, уникальных специалистах, талантливых ученых и т.д. Поэтому с обострением мировой конкурентной борьбы, разворачивающейся вокруг наукоемкой продукции, переманивание зарубежных умов (в особенности из

---

<sup>5</sup> В условиях кризиса иностранные компании и их государства, таким образом, хотят решить свои проблемы за счет России. При этом на закономерный вопрос с российской стороны, почему не берете наших людей? Руководство иностранных компаний говорит одну и ту же заученную фразу: не та квалификация.

стран с развивающейся и переходной экономикой, а также менее развитых западноевропейских стран) становится одним из самых эффективных ее средств.

Таким образом, увеличивая трудовые ресурсы и заполняя особые ниши в сфере занятости при устойчивом демографическом спаде и усилении диспропорций на рынке труда, иммиграция выполняет в принимающем обществе важную социально-экономическую функцию. В частности, широкое использование дешевого низкоквалифицированного труда иностранцев служит важным фактором функционирования целого ряда традиционных отраслей. Например, в Бельгии иммигранты составляют половину всех горняков, в Швейцарии – 40% строительных рабочих, в США – 70% занятых в аграрном секторе<sup>19</sup>. Причем в США и Канаде реализуются специальные программы импорта сезонных сельскохозяйственных рабочих из стран Карибского бассейна.

### **Дефицит наемного труда в группах высококвалифицированных специалистов и квалифицированных рабочих среднего уровня**

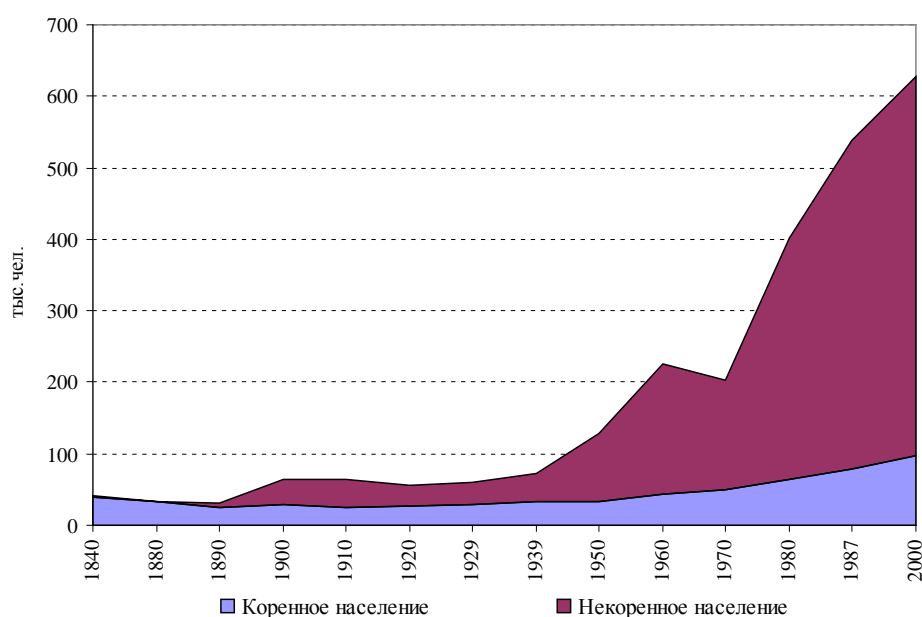
Хотя в западных странах периодически возникают временные и сезонные нехватки неквалифицированного персонала, необходимого для выполнения тяжелых, грязных, опасных и низкооплачиваемых работ, от которых отказываются местные жители, основной дефицит наемного труда ощущается в группах высококвалифицированных специалистов технического профиля и квалифицированных рабочих среднего уровня. Так, в Австралии нехватка специалистов в области информационных технологий на 2001-2006 гг. оценивался в 27,5 тыс., причем ей сопутствовал также и дефицит квалифицированных и сезонных рабочих<sup>18</sup>. А в Нидерландах в 1990-е гг. среди наиболее трудно заполняемых были вакансии слесарей и сварщиков, строителей и пищевиков, причем в наибольшей степени, естественно, в тех секторах, где предлагаются худшие условия труда (минимальная зарплата, тяжелый характер и плохая гигиена труда, нерегулярные формы занятости).

Новейшие отрасли ряда развитых стран во многом также обязаны своим прогрессом активному привлечению высококвалифицированной иностранной рабочей силы. В сфере информационных технологий США работают 640 тыс. иностранцев, или 18,3% занятых в этой области<sup>20</sup>. Индийские специалисты, не уступающие местным работникам по уровню профессиональной квалификации, но довольствующиеся гораздо более скромной оплатой труда по сравнению с ними, используются даже для модернизации компьютерной сети президента в Белом доме. Исследование, проведенное в конце 1990-х гг. среди 4500 ученых и инженеров с высоким статусом, работавших в США, выявило среди них чрезвычайно высокую долю иммигрантов. Иностранное происхождение имели 60% авторов наиболее цитируемых трудов по физике и 30% – по другим естественным наукам. Примерно четверть основателей или президентов биотехнологических компаний были также уроженцами других стран<sup>21</sup>.



Аляска штат иммиграции, лишь около 38% населения штата родились в нем. Именно этому процессу обязано столь резкое увеличение численности населения Аляски. Изначально, до приобретения статуса штата и развития промышленности, здесь преобладало коренное население, представленное тремя основными группами – алеутами, эскимосами, а также конагами (коренными жителями острова Кодьяк и побережья залива Кука), которое в настоящее время составляет около 8,5% населения штата.

Сейчас коренное население преобладает в процентном соотношении лишь на севере и востоке штата – то есть в его наименее развитых в промышленном и инфраструктурном отношении частях, где местное население имеет возможность вести традиционный образ жизни. На Алеутских островах и полуострове Аляска коренное население также составляет достаточно большой процент от общего числа жителей (20-25%), однако здесь также велика доля (17-20%) выходцев из Юго-Восточной Азии, преимущественно из Филиппин (около 120 тыс. чел.), занятых в основном в рыбной ловле и рыбопереработке.



*Диаграмма. Динамика численности населения штата Аляска с 1840 по 2000 год.*

В целом иммиграция играет позитивную роль в развитии производства, поставляя ему не только необходимый человеческий капитал (рабочие руки, специальные знания, высокую и, порой, редкую профессиональную квалификацию, управленческий опыт, стремление к деловому успеху и т.п.), но и инвестиционные ресурсы и при этом экономя часть его издержек. Иммиграция не только поддерживает традиционные отрасли, которые являются неотъемлемой частью народного хозяйства принимающей страны, но и во все большей мере питает высококвалифицированными специалистами новейшие высокотехнологичные сектора, выступающие в качестве локомотива всей экономики.

### **Страны – экспортеры рабочей силы**

С другой стороны, из расчетов не стоит упускать влияние миграции рабочей силы на страны, экспортирующие рабочую силу. Для стран экспортирующих рабочую силу:

- экспорт рабочей силы является важным источником поступления СКВ в страну;
- экспорт рабочей силы означает уменьшение безработицы и, следовательно, социальной напряженности в стране;
- бесплатное для страны-экспортера обучение рабочей силы новым профессиональным навыкам, знакомство с передовой технологией, методами управления...

Отрицательная сторона – «утечка умов», отток квалифицированных кадров, необходимых национальной экономике.

Процесс глобализации оказывает все большее влияние на развитие международного рынка труда. Видное место на нем занимают Филиппины, уже давно превратившиеся в крупный источник дешевой рабочей силы. Филиппины являются четвертым по величине поставщиком рабочей силы за рубеж. Они уступают только Китаю, Мексике и Индии. Однако именно это государство поставило своей задачей максимально поставить торговлю трудовыми ресурсами на эффективную экономическую и правовую основу<sup>6</sup>. Миллионы гастарбайтеров из этой страны трудятся в большинстве регионов мира, а переводимые ими на родину денежные средства помогают держать национальную экономику, сталкивающуюся с многочисленными трудностями, «на плаву»<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> За рубежом трудоустроены рабочие в основном строительных специальностей, моряки, обслуживающие иностранные торговые суда, врачи и медицинские сестры, домашняя прислуга и представители филиппинского шоу-бизнеса.

Администрация Рамоса целенаправленно проводила политику расширения экспорта рабочей силы за рубеж, привлечения в филиппинскую экономику средств рабочих-мигрантов, защиты их прав за границей. Министерству иностранных дел Филиппин были поручены обеспечение прав рабочих-мигрантов за границей, разработка и заключение с этой целью двусторонних и многосторонних соглашений с другими странами.

Филиппины проявляют большую активность в вопросах сотрудничества в развитии людских ресурсов в рамках АТЭС, ведут работу по утверждению в деятельности форума принципов развития и защиты трудовых ресурсов, снятию ограничений на передвижение рабочей силы в рамках АТР, созданию информационной системы о состоянии спроса и предложения трудовых ресурсов в масштабах регионального рынка труда.

Для стимулирования перечисления на родину средств рабочих-мигрантов филиппинские банки в последнее время начали открывать свои представительства в государствах с наибольшим числом филиппинских контракторов.

<sup>7</sup> Глобализация позволила филиппинским гражданам в поисках работы посещать многие страны, в которых ощущается дефицит рабочей силы, однако чаще всего приложение своему труду они находят на Ближнем Востоке, в восточноазиатских государствах или их районах с высоким уровнем доходов на душу населения – в Гонконге, Японии, на Тайване и в Республике Корея. Численность филиппинцев, временно работающих за рубежом, достигает 8 млн. чел. (население Филиппин превышает 88 млн.). В октябре 2008 поступления от зарубежных филиппинцев выросли всего на 3,3% по сравнению с тем же периодом 2007 года, что стало наихудшим показателем за 2008 г. Тем не менее, за этот месяц поступления от зарубежных работников принесли филиппинской экономике 1,4 млрд долл. Вообще, в 2007-2008 гг. приток поступлений устойчиво держался выше отметки в 1 млрд долл. Эти поступления эквивалентны 12% ВВП Филиппин. Центробанк ожидает, что в 2009 год поступления из-за рубежа вырастут приблизительно на 8% (в

Одновременно с этим, статистические показатели изменений, происходящих на мировом рынке морской рабочей силы, свидетельствуют о том, что представители Восточной Европы, одним из лидеров которых является Украина, понемногу теснят в этой сфере основного мирового поставщика рабочей силы – Филиппины.

Китай, в свою очередь, заявляет о создании специальных центров для подготовки рабочих, отправляющихся за рубеж. В настоящее время лицензии на такую деятельность выданы 332 специализированным агентствам.

### **О системе мер по достижению баланса трудовых ресурсов в Камчатском крае**

Рынок труда сегодня является одним из основных индикаторов, состояние которого позволяет судить об уровне жизни населения, социальной стабильности, а также об эффективности экономических преобразований.

Перспективные направления инновационного развития Камчатского края формируют в регионе новую экономику, которая ведет к структурной перестройке, предъявляя новые требования к качеству рабочей силы, ее профессионально-квалификационному составу и уровню подготовки. Тем самым актуализируются задачи выявления тенденций и перспектив развития рынка труда. А для этого необходимо создание качественной системы мониторинга и прогнозирования потребности в трудовых ресурсах в регионе.

В современных условиях достаточно сложно предсказать тенденции изменений на рынке труда. Это обусловлено, с одной стороны, невозможностью формирования реалистичного прогноза развития отдельных отраслей экономики, с другой стороны – динамикой распределения трудовых ресурсов по видам экономической деятельности. Тем не менее, сформировав и запустив сегодня определенный механизм, направленный на достижение баланса спроса и предложения на рынке труда, завтра можно будет избежать негативного влияния целого ряда факторов на рынок труда. Это тем более необходимо на фоне складывающейся в регионе демографической ситуации.

Камчатский край уже сейчас имеет существенные трудности в кадровом обеспечении даже той деятельности, которая доминирует в формировании валового регионального продукта (ВРП) и является традиционной специализацией региона – лов и переработка рыбы. Без радикального изменения ситуации кадровая проблема может принять катастрофический характер.

---

2008 г. рост составил, по оценкам, 11%). В 2007 году в страну поступило 14,5 млрд трудовых долларов, а приток 2008 года оценивается в 16 млрд. Основные поступления идут из США, Саудовской Аравии, Великобритании, Италии, ОАЭ, Японии, Сингапура и Гонконга.

Соответствующий относительный показатель у некоторых других стран выше, например у Никарагуа – 17% ВВП. Но ни одна из них не опережает Филиппины по численности населения и ни одна не создала такую базу для содействия «экспорту рабочих рук», как Филиппины. В стране, например, действует специальное агентство, которое реализует программу социального и пенсионного обеспечения для гастарбайтеров, а также помогает им избегать нелегального или полунелегального рекрутирования иностранными посредниками.

Отмечая необходимость прогнозирования потребности в трудовых ресурсах на дальнесрочную перспективу, целесообразно обозначить тенденции демографического развития региона.

В Камчатском крае с 1991 года наблюдается ежегодное сокращение численности населения. За период 1991-2008 год численность постоянного населения сократилась на 135 тысячи человек или на 28,2%. Ранее естественный прирост населения был обусловлен высокими темпами рождаемости, обеспечивающими увеличение численности вплоть до 1991 года.



Прогноз изменения численности населения Камчатского края до 2030 года предполагает продолжение естественной убыли населения и недостаточный миграционный приток населения.

Главным фактором низкого уровня естественного прироста населения являются высокие темпы роста смертности населения, из-за которых наметившаяся за последние два года незначительная тенденция роста рождаемости не вносит в демографическую ситуацию достаточно устойчивых положительных сдвигов.

Миграционный отток продолжает оказывать доминирующее влияние на процесс депопуляции жителей Камчатки. Роль миграции в изменении численности населения полуострова всегда была значительной и составляла от 80% до 95% от общих потерь населения. В 2008 году, учитывая естественный прирост населения, 100% потерь пришлось на миграционный отток. В 2008 году миграционная убыль составила 2226 человек против 1522 человек в 2007 году, увеличившись на 46,3% относительно предыдущего года.

Миграция оказывает большое влияние и на половозрастную структуру населения края. Наиболее высокой подвижностью обладает население в трудоспособном возрасте. Лица данной группы составляют три четверти всей миграции края. В 2008 году доля трудоспособного населения в составе

выбывших на 4,5 процентных пункта ниже доли прибывших (соответственно, 74,3% и 78,8%).

Сложившиеся параметры возрастной структуры населения и его воспроизводства таковы, что население в среднесрочной перспективе будет продолжать сокращаться.

Кроме того, будет постоянно ухудшаться возрастная структура населения. Будет продолжаться тенденция увеличения численности населения старше трудоспособного возраста, а численность населения моложе трудоспособного возраста будет сокращаться.

Это приведет к увеличению коэффициента демографической нагрузки на трудоспособное население, что также негативно отразится на региональном рынке труда, который, с учетом приведенных данных, еще длительный период вынужден будет функционировать под влиянием демографических ограничений.

Кроме того, есть еще целый ряд ключевых аспектов, от которых непосредственно зависит обеспечение кадрами региона. К ним относятся вопросы обеспечения жильем, размера заработной платы и создания достойных условий труда. На решении этих вопросов негативно сказываются географическая оторванность и экономическая изоляция региона, вследствие чего «на континент» в поисках заработка уезжают как молодые, так и высококвалифицированные специалисты.

Складывающаяся ситуация будет тем более ощутима на фоне набирающего темпы экономического развития региона в рамках реализации инновационного сценария развития края.

Реализация крупных инвестиционных проектов в регионе приведет к катастрофической нехватке трудовых ресурсов. Количество создаваемых рабочих мест в рамках инвестиционного сценария составит около 17 тысяч. Кроме того, для участия в реализации строительной фазы инвестиционных проектов необходимо около 13 тысяч рабочих строительных специальностей, нехватка которых ощущается сегодня особенно остро.

Учитывая прогрессирующий дефицит кадров в регионе, необходимо уже сейчас создавать эффективный механизм, который позволит в будущем достичь необходимого баланса на рынке труда.

Баланс трудовых ресурсов – это баланс их наличия и использования с учетом пополнения и выбытия. Баланс трудовых ресурсов используется в целях их анализа, учета и планирования. На его основе должны определяться оптимальные пропорции распределения трудовых ресурсов по видам экономической деятельности и территориям, а также масштабы подготовки квалифицированных кадров и привлечения иностранных трудовых ресурсов<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Стоит отметить, что на сегодняшний день разработка балансов трудовых ресурсов по отраслям экономики и в региональном разрезе должным образом не осуществляется и не достаточно увязана с прогнозом социально-экономического развития. Это связано с тем, что функции по подготовке таких балансов не закреплены ни за одним федеральным органом исполнительной власти.

Для определения баланса трудовых ресурсов немалое значение имеет качественный мониторинг и прогноз потребности в кадрах.

В этой связи, Министерству социального развития и труда Камчатского края в целях совершенствования системы прогнозирования потребности в трудовых ресурсах с учетом развития экономики, а также подготовки профессиональных кадров в объемах, необходимых для обеспечения потребности всех сфер экономики, рекомендуется подготовить проект постановления Правительства Камчатского края «О системе мер по удовлетворению потребности в кадрах организаций Камчатского края».

Первым пунктом проекта постановления целесообразно утвердить порядок формирования прогноза потребности в трудовых ресурсах организаций Камчатского края на среднесрочную перспективу (5 лет).

Поскольку в регионе определенные отрасли и сферы управления координируются соответствующими органами исполнительной власти, представляется наиболее оптимальным сосредоточить работу по формированию отраслевого прогноза в исполнительных органах государственной власти Камчатского края.

На первом этапе исполнительные органы государственной власти Камчатского края рассылают в организации края, осуществляющие хозяйственную деятельность в отрасли или сфере управления, отнесенной к их ведению, формы для заполнения.

На втором этапе исполнительные органы государственной власти Камчатского края обобщают полученные данные по каждому муниципальному району отдельно. Сводный прогноз по отрасли утверждается руководителем исполнительного органа государственной власти и направляется в Министерство социального развития и труда Камчатского края.

На третьем этапе Министерство социального развития и труда Камчатского края обобщает информацию исполнительных органов государственной власти в разрезе районов и направляет сводный прогноз главам администраций соответствующих муниципальных районов и городских округов Камчатского края для согласования и, при необходимости, корректировки.

На четвертом этапе Министерство социального развития и труда Камчатского края формирует сводный прогноз потребности в кадрах организаций Камчатского края в профессионально-квалификационном и территориальном разрезах и направляет его в министерство образования и науки Камчатского края для определения объемов и структуры подготовки рабочих и специалистов в учреждениях системы профессионального образования края и формирования контрольных цифр приема.

Еще одним значимым направлением работы по достижению баланса спроса и предложения трудовых ресурсов является устранение профессионально-квалификационных диспропорций на региональном рынке труда. Для этого необходимо внедрение целевой контрактной подготовки востребованных специалистов.

Типовое положение о целевой контрактной подготовке специалистов для организаций Камчатского края утверждается вторым пунктом разработанного проекта постановления. Анализ показал, что в отличие от типового, единое положение не позволит учесть все специфические особенности подготовки специалистов различного уровня для разных отраслей. В зависимости от необходимого уровня квалификации специалиста, стоимости и сроков его обучения, принадлежности, местоположения и финансирования конкретного учреждения профессионального образования и других характерных особенностей было принято решение о разработке типового положения, на основе которого исполнительные органы государственной власти разработают свой порядок организации целевой контрактной подготовки специалистов для каждой конкретной отрасли.

В соответствии с типовым положением, инициатором подготовки специалистов в рамках целевой контрактной подготовки выступает исполнительный орган государственной власти Камчатского края, который направляет в учреждение профессионального образования письмо – заявку с указанием количества требуемых специалистов, наименования профессии и требований к квалификациям выпускников, а также формирует и подает заявку в министерство финансов Камчатского края о потребности в финансовых средствах на организацию целевой контрактной подготовки кадров по конкретным профессиям начального профессионального образования, специальностям среднего и высшего профессионального образования для организаций Камчатского края.

Контингент учащихся учреждения профессионального образования в рамках целевой контрактной подготовки формируется на добровольной основе путем заключения контракта (трехстороннего договора) между учащимся, учреждением профессионального образования и исполнительным органом государственной власти Камчатского края. Контракт может заключаться с момента зачисления учащегося в учреждение профессионального образования, но не позднее, чем за 3 месяца до окончания учащимся учреждения профессионального образования.

Исполнительные органы государственной власти Камчатского края устанавливают требования к кандидатам на обучение в рамках целевой контрактной подготовки с учетом специфики и приоритетов соответствующей отрасли или сферы управления.

Получение образования в рамках целевой контрактной подготовки может осуществляться в очной, очно-заочной и заочной формах.

Обязательства сторон и формы взаимной ответственности определяются контрактом.

Успевающим учащимся могут устанавливаться доплата к стипендии, пособия, а также предоставляться другие льготы за счет средств исполнительного органа государственной власти. Порядок их установления определяется контрактом.

По завершении целевой подготовки исполнительный орган государственной власти Камчатского края организует трудоустройство выпускника учреждения профессионального образования, обучавшегося в рамках целевой контрактной подготовки, по полученной им специальности в организацию Камчатского края, осуществляющую хозяйственную деятельность в отрасли или сфере управления, курируемой исполнительным органом государственной власти. Минимальный обязательный срок работы выпускника в данной организации устанавливается контрактом.

Таким образом, принятие данного постановления – это одна из мер, направленная на удовлетворение потребности в кадрах организаций Камчатского края. Однако очевидно, что целевая подготовка может способствовать только устранению профессионально-квалификационных диспропорций на рынке труда. Обучаться по целевому набору будут только имеющиеся выпускники школ, а их, безусловно, недостаточно для заполнения вакансий на рынке труда.

Чтобы решить проблему нехватки кадров Межведомственная комиссия по миграционной политике в Камчатском крае осуществляет работу по рассмотрению заявок работодателей и определяет объемы потребности в привлечении и использовании иностранной рабочей силы. Приток внешних трудовых мигрантов является одним из способов поддержания трудового потенциала региона на должном уровне и способствует его экономическому росту.

Однако возникает риск проявления негативных социальных последствий нелегальной трудовой миграции. В связи с этим встает вопрос строгой регламентации привлечения и использования иностранной рабочей силы в регионе.

Помимо подготовки собственных квалифицированных кадров и привлечения иностранной рабочей силы, необходимо активизировать работу по реализации краевой программы по оказанию содействия добровольному переселению в Камчатский край соотечественников, проживающих за рубежом, на 2009-2012 годы, утвержденной постановлением Правительства Камчатского края от 05.11.2009 № 411-П, путем организации информирования соотечественников за рубежом и создания благоприятных условий для принятия осознанного выбора и переселения в Камчатский край соотечественников, проживающих за рубежом.

Также необходимо отметить, что в формировании адекватной потребности в кадрах организаций региона заинтересованы, прежде всего, работодатели, власть и представители работников – профсоюзы. Достижение оптимального баланса на региональном рынке труда позволит избежать социальной напряженности в регионе, которая может возникнуть из-за увеличения числа безработных граждан, получивших невостребованные профессии и специальности.

Не допустить этого можно посредством активизации механизмов социального партнерства, как на региональном, так и на муниципальном уровнях. Социальное партнерство выступает как действенный механизм



разрешения самых разнообразных социальных конфликтов и проблем. Одной из форм такой работы должно стать исполнение Камчатского краевого трехстороннего (регионального) соглашения между краевыми объединениями организаций профсоюзов, краевыми объединениями работодателей и Правительством Камчатского края. Соглашение подразумевает раздел, направленный на взаимодействие сторон в области развития рынка труда, содействия занятости населения и кадровому обеспечению организаций.

Таким образом, активное вовлечение сторон социального партнерства в решение кадровых проблем является еще одной значимой составляющей механизма достижения баланса спроса и предложения на рынке труда.

Кроме того, повышение уровня заработной платы работников, активизация строительства жилья, создание развитой инфраструктуры позволит сократить отток квалифицированных кадров в другие регионы.

Подводя итоги, отметим, что обеспечение текущей и перспективной потребности организаций Камчатского края осуществляется по следующим направлениям.

1. Создание в рамках края единой системы мониторинга и прогнозирования потребности в трудовых ресурсах с целью получения максимально полной и объективной информации об обеспеченности кадрами организаций края.

2. Формирование нормативной базы для организации подготовки специалистов, востребованных на рынке труда, из числа выпускников школ края.

3. Оптимизация работы по определению потребности Камчатского края в привлечении и использовании иностранных работников.

4. Реализация Региональной программы Камчатского края по оказанию содействия добровольному переселению соотечественников, проживающих за рубежом.

5. Активизация механизмов социального партнерства для решения вопросов кадрового обеспечения организаций Камчатского края.

6. Создание социально-экономических условий для прекращения оттока квалифицированных кадров из региона.