

УДК 338.98+92  
ББК 65.02  
М 266

*Утверждено к печати Ученым советом  
Института экономики и организации промышленного производства СО РАН*

**М 266** **Марк Константинович Бандман. Избранные труды и продолжение начатого** / под ред. д.э.н. Малова В.Ю. – ИЭОПП СО РАН, Новосибирск, 2014. – 448 с.

ISBN 978-5-89665-274-8

В 2014 г. Марку Константиновичу Бандману, д.э.н., профессору, исполнилось бы 90 лет. Не считая школьных лет и военного времени, вся его жизнь была посвящена экономико-географической науке и Сибири.

Изначально данная книга задумывалась просто как «Избранные труды М.К. Бандмана». Но оказалось, что именно в таком классическом виде издать ее не получается. Марк Константинович возглавлял и направлял научные исследования созданного им коллектива в течение 35 лет. Большинство публикаций (статей и монографий) являются совместными. Кроме того, и может быть более важным, мы сочли необходимым отражение последующих исследований его коллег и учеников, базирующихся на идеях М.К. Бандмана. Обязательность наполнения старых теоретических конструкций новыми реалиями считается одним из основных условий проверки ранее принятых теорий «на прочность». Представляется, что это в полной мере относится к идеям М.К. Бандмана, разработке и реализации которых он посвятил всю свою жизнь. Энциклопедические знания, убежденность в своих научных исследованиях и открытиях, любовь к Сибири в сочетании с исключительной простотой и искренностью в общении, а также крайне внимательное и бережное отношение к своим ученикам предопределили большой круг тех, кто его помнит и отдает дань его памяти.

УДК 338.98+92  
ББК 65.02

ISBN 978-5-89665-274-8

© ИЭОПП СО РАН, 2014

## **Глава 6**

### **ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ: ПРОДОЛЖЕНИЕ ТРАДИЦИЙ**

Разработка стратегий социально-экономического развития Сибири на различные временные периоды, которую постоянно осуществляют институты Сибирского отделения РАН, требует постоянной переоценки многих ранее намеченных программ и проектов развития отдельных отраслей и регионов. Целью экспедиционных исследований наряду с мониторингом реализации стратегий и прогнозируемых мероприятий на территории Сибири является выявление возможностей сосредоточения основных усилий и ресурсов федеральных, региональных органов государственной власти и крупного бизнеса на ускоренном развитии региональных зон опережающего экономического роста, определенных с учетом конкурентных преимуществ и возможностей экономики субъектов Российской Федерации.

#### **6.1. ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И РЕТРОСПЕКТИВА ЭКСПЕДИЦИЙ СЕКТОРА**

Невозможно представить себе географа, не побывавшего в экспедиции. Одним из императивов научных исследований экономических явлений М.К. Бандман, будучи по базовому образованию экономгеографом, с первых лет работы в ИЭОПП СО АН СССР считал посещение тех мест, регионов, которые входят в сферу его научных интересов. Если это Ангаро-Енисейский регион, то необходимо посетить максимально возможно большее число мест, где намечается какая-то хозяйственная деятельность, поговорить с хозяйственниками, местными властями, просто жителями. Эта информация, по словам М.К. Бандмана, иногда значит больше, чем любая статистика. Именно эти «натурные» рассказы на лекциях были чрезвычайно интересны и убедительны для студентов. Чувствовалось, что лектор говорит не то, что написано другими, а то, что он сам видел, «пропустил через себя, пощупал».

Руководство Института поддержало эти начинания, и с 1967 г. практически ежегодно М.К. Бандман организовывал экспедиционные исследования руководимого им сектора в разные части Сибири, преимущественно в районы Ангаро-Енисейского региона, причем в основном на машинах, что позволяло видеть жизнь изучаемой территории не с высоты птичьего полета и не из окон быстро летящего поезда, а из кузова грузовика, который вез и продукты, и палатки,

и спальники. Редкие ночевки приходились на дома культуры или школы. Чаще всего – на берега речек, озер или болот. Трудно переоценить значение таких поездок для подтверждения правоты научных выводов и убеждения в них тех, кому предназначались конечные результаты этих исследований. Неоднократно такие экспедиции совмещались с проведением международных экономико-географических семинаров и конференций, что придавало им существенно более высокий статус и (по словам участников) имело более высокую ценность.

Принципиально важными считались «живые» контакты с представителями власти на местах, руководителями предприятий, строительных организаций, населением тех регионов, по которым проводятся научные исследования и даются прогнозы долгосрочного развития. Всегда считалось полезным своими глазами увидеть реальное состояние дел на строящихся и действующих предприятиях, условия жизни населения, состояние природной среды.

Начало «эпохи» экспедиционных исследований, проводимых сектором под руководством М.К. Бандмана, совпало с начавшимся крупномасштабным освоением сибирских ресурсов и процессом «великихстроек» в восточных регионах страны, как ни пафосно это звучит. И, действительно, с конца 1960-х годов вплоть до середины и даже конца 1980-х в Сибири осуществлялась широкая индустриализация хозяйства.

Две первые научные экспедиции (1967 г., 1968 г.), продолжавшиеся по месяцу, были посвящены обследованию развития промышленности вдоль Транссибирской магистрали (1967 г.) и перспективам развития производственной базы южных районов Красноярского края, Хакасии и Тувинской АССР (1968 г.). Посещались вступающие в строй Красноярская и Братская ГЭС, строящийся Ачинский глиноземный комбинат, площадка, отведенная под строительство Саянского алюминиевого завода, строящийся Абаканский вагоностроительный завод, горно-обогатительные комбинаты Сорска, Туима, Ак-Довурака, лесообрабатывающие предприятия, пищевые комбинаты, крупнейший Красноярский шелковый комбинат и многие другие.

Наряду с этим проходили встречи с руководителями посещаемых городов: Красноярска, Ачинска, Иркутска, Братска. Встречи в основном были организованы в рамках партийно-хозяйственных активов, на которых не только заслушивались доклады руководителей предприятий и районов, но и высказывались предложения о возможных перспективах промышленного развития того или иного района со стороны научных сотрудников Института. Экспедиция проехала и по строящейся автодороге Абакан–Ак-Довурак через Западный Саян (введена в 1969 г.).

Полученные знания в этих поездках помогли коллективу сектора в начале 1970-х годов начать сотрудничество с территориальными институтами Москвы, Ленинграда, Красноярска, Иркутска по разработкам схем районных планировок как в целом края или области, так и отдельных, входящих в них, районов. Так, значительным этапом работы нашего коллектива была Программа развития Саянского ТПК.

В 1981 г. и 1982 г. коллектив сектора (с сотрудниками Института экономики сельского хозяйства СО РАСХН) «объездил» территорию западного крыла КАТЭКа. Проходили встречи с администрациями городов и рабочих поселков: Мариинска, Ачинска, Шарыпово, Дубинино. Знакомились с проектами Томского энергетического института. Посетили Назаровский угольный разрез и ГРЭС, строящуюся Березовскую ГРЭС-1, транспортный узел Дубинино, вступающий в строй Ачинский нефтеперерабатывающий завод и др.

Результаты проведенных исследований, получение достоверной исходной информации (использование материалов Сибгипрошахта, Теплоэлектропроекта Томска, Сибирского энергетического института, Сибирского отделения Энергосетьпроекта, Института географии Сибири и Дальнего Востока и др.) позволили коллективу сектора участвовать в разработке «Проекта районной планировки КАТЭКа (западная часть)», осуществляемого Московским Гипрогором в рамках шести административных районов Красноярского края: Ачинского, Большеулуйского, Назаровского, Боготольского, Шарыповского и Ужурского и четырех районов Кемеровской области: Тяжинского, Тисульского, Мариинского и Чебулинского. Причем знакомство на месте с возможным размещением предлагаемых промышленных объектов, в первую очередь крупнейших ГРЭС, помогло нам провести поиск оптимального сочетания предприятий в каждом промышленном узле с учетом возникающих при этом экологических последствий. Была разработана специальная экономико-математическая модель, осуществлена экономическая постановка задачи, проведен анализ результатов решений и даны рекомендации по размещению производств в пределах рассматриваемой территории. Отчет по нашей работе вошел отдельным томом в Проект районной планировки КАТЭКа.

Из осуществленных экспедиций особняком стоит экспедиция 1989 г. под названием «Север-89», организованная СОПСом во главе с академиком А.Г. Гранбергом с участием представителей администрации Красноярского края и сотрудников ряда проектных институтов в рамках подготовки «Научных основ освоения ресурсов Нижнего Приангарья». Экспедиция была водно-вертолетная с посещением отдаленных нефтяных районов (Байкита и Ванавары). Знакомились с реальным состоянием дел в Мотыгинском, Богучанском и Кежемском районах, посетили основные промышленные объекты районов с об-

новлением и уточнением исходной информации и выявлением основных текущих социальных и экономических проблем региона. Были организованы совещания с руководителями администраций районов, предприятий, геологических партий. Посетили и встретились с руководителями строительства Богучанской ГЭС, Горевского ГОКа, Лесосибирского ЛДК.

Результатом экспедиции стал большой отчет, включающий: общие вопросы развития Нижнего Приангарья (основные ресурсы и крупные промышленные предприятия); строительный комплекс (характеристика состояния объектов, предложения стратегии развития строительной базы); Татарский межотраслевой горно-металлургический комплекс: технологические взаимосвязи; лесной комплекс.

Общие выводы экспедиции можно сформулировать коротко:

1. Нижнее Приангарье – практически единственный район, освоение которого может придать импульс развитию всего Красноярского края, позволит сохранить ему особый статус в перспективном планировании страны. Минэнерго признает нереальным реализацию предлагаемой крупной программы КАТЭКа, но нами рассматривается возможность выноса одной или двух станций севернее, в район Нижнего Приангарья.

2. Нижнее Приангарье обладает собственными предпосылками развития: не только природными ресурсами (лесные, руды цветных и редких металлов, нерудные материалы), но и локальными (водные, инфраструктурные), необходимыми для размещения промышленных производств (цветной металлургии, нефтегазохимического и лесопромышленного комплексов).

Участники экспедиции пришли к выводу о необходимости выработки этапности работ по освоению ресурсов Нижнего Приангарья. Так, например, на первом этапе рекомендовалось не только завершить строительство и ввод в строй первых очередей Горевского ГОКа, Раздолинского периклазного завода, начать строительство Богучанской ГЭС и подготовить территорию к интенсивному хозяйственному освоению, но и осуществить ряд проектных и научных работ, в том числе: довести геологоразведкой первоочередных источников минерального сырья Мотыгинского района до защиты промышленных запасов, а также осуществить разработку проекта и программы комплексного его использования; сопоставить сырьевую базу региона с конъюнктурой на внутреннем и внешнем рынках; заострить внимание на проектировании Северо-Сибирской железной дороги; обновить проекты основных предприятий лесной промышленности (целлюлозно-бумажной промышленности, завода древесно-стружечных плит и др.) с учетом тенденций снижения производственных мощностей, реализации новых технологий и учета экологических требований.

Последний раз М.К. Бандман участвовал в экспедиции по Северному морскому пути (2000 г.), организованной СОПСом и выявившей целесообразность и возможность возрождения Северного морского пути как основы для нового входа в арктические регионы страны.

## **6.2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПОСЛЕДНИХ ЭКСПЕДИЦИЙ (2010–2013 гг.)**

После большого перерыва в 2010 г. «сектор Бандмана» (как его в Институте называют и до сих пор) вновь возродил традицию экспедиционных исследований территорий Ангаро-Енисейского региона, сконцентрировав свое внимание преимущественно на Красноярском крае и Хакасии. Экспедиции, как и прежде, осуществлялись в содружестве с сотрудниками других академических и проектных институтов.

Важно отметить неизменную заинтересованность местных администраций и руководителей предприятий в общении с представителями науки, готовность объяснить реальные и насущные проблемы в надежде, что это поможет «продвижению» понимания актуальных местных задач в верхних эшелонах власти.

Кроме специфических выводов, характерных для каждого из посещенных нами объектов, хочется подчеркнуть общую для всего региона проблему неопределенности в оценке позиций собственников многих предприятий, глубинные интересы которых конечно же лежат далеко за пределами исследуемой территориальной системы. Отсюда и некоторая неуверенность региональных властей как в перспективах дальнейшего производственного развития, так и самой жизни в данном регионе.

Экспедиция 2010 г. «Прогнозирование развития проблемных регионов Азиатской России: сибирский южный пояс» прошла по западному крылу КАТЭКа с посещением предприятий и администраций городов: Красноярска, Дивногорска, Ачинска, Шарыпово, Ужура и Назарово.

Изучение во время экспедиции существующего состояния, проблем и перспектив развития КАТЭКа позволило сделать ряд выводов.

1. В настоящее время отсутствует какой-либо внятный прогнозный (и тем более программный) документ по развитию КАТЭКа. Принимаемые на федеральном уровне документы мало учитывают сложность и комплексность отраслевых и региональных условий развития КАТЭКа. На объектах руководство озабочено решением только текущих хозяйственных вопросов, считая, что перспективные проблемы (технологические, экологические, экономические и социальные) – это прерогатива собственников, а тех тоже волнует только получение сегодняшних дивидендов.

2. Идеи, лежавшие в 1970-х годах в основе создания западного крыла КАТЭКа (строительство гигантских объектов по добыче, переработке и сжиганию бурых углей) и оформленные в виде Программы развития КАТЭКа, не реализованы: не начато строительство ряда электростанций (Березовская ГРЭС-2 и Верхне-Урюпская ГРЭС), угольных разрезов (Березовский-2 и Урюпский-1), а используемые мощности на Березовской ГРЭС-1 и угольном разрезе Березовский-1 ниже проектных, соответственно – в 4 и 10 раз. Правда, следует отметить, что и надобность в таких гигантских объемах выработки электроэнергии (12 станций по 42 млрд кВт·ч) отпала.

3. Современное состояние рыночных механизмов плохо обеспечивает организацию производственно-экономических связей между энергетическими и угольными компаниями, что приводит к ценовым войнам и нерациональному использованию мощностей.

4. В еще более худшем состоянии регламентация отношений между крупными компаниями и муниципальными образованиями. Два главных нерешенных вопроса – четкое соблюдение социальных гарантий со стороны собственника и участие компаний в реализации муниципальных программ по созданию новых рабочих мест. Произошедшая в результате приватизации реструктуризация производства увеличила безработицу и создала социальную напряженность в Шарыповском и Назаровском районах.

Основной же вывод заключается в том, что для достижения качественно нового развития КАТЭКа, восстановления механизмов координации деятельности энергетических компаний требуется усиление роли государства в управлении процессами функционирования и развития систем энергетики. Меры государственной энергетической политики должны быть направлены, с одной стороны, на создание благоприятной экономической среды для функционирования КАТЭКа (включая согласованное тарифное, налоговое, антимонопольное регулирование и институциональные преобразования). С другой стороны, меры должны носить нормативный и запретительный характер (введение системы перспективных технических регламентов, национальных стандартов и норм, повышающих управляемость технологического и экологического развития энергетики).

Экспедиция 2011 г. «Прогнозирование развития проблемных регионов Азиатской России: сибирский северный пояс» являлась логическим продолжением экспедиции 2010 г., но уже в восточные районы КАТЭКа и Нижнего Приангарья с посещением предприятий, строительных площадок и администраций городов Красноярска, Бородино, села Богучан, поселков Кодинска и Абана.

Ранее было сказано (см. главу 4 настоящей монографии), что Программа освоения Нижнего Приангарья получила поддержку Инвестиционного фонда РФ. Важно и то, что разработана схема районной планировки Нижнего Приангарья уже как инженерного документа. В состав первоочередных объектов Программы вошли: Богучанская ГЭС, алюминиевый завод, целлюлозно-бумажный комбинат, железнодорожная ветка Карабула–Ярки с объединенным автомобильно-железнодорожным мостом через р. Ангара. С этим же регионом связаны и большие надежды РФ на создание новой угледородной базы страны для XXI века: территория Нижнего Приангарья является не только «входом» в ВСНГК и ближайшим опорным пунктом по его освоению, но и транспортными и энергетическими воротами в Южную Эвенкию. Кризис 2008–2009 гг. затормозил реализацию этих проектов, но в настоящее время видна активизация процесса строительства.

Положительной тенденцией является то, что большинство крупных инвестиционных проектов уже находятся в процессе реализации. Так, введена в эксплуатацию автодорожная часть совмещенного авто-железнодорожного моста через р. Ангара. Строительство ЛПК идет очень интенсивно (за 4 месяца был произведен большой объем подготовительных работ) и самое главное – завершается строительство Богучанской ГЭС.

Вместе с тем нами отмечено настороженное отношение населения к реализации некоторых проектов: проблема затопления и переселения людей в связи с пуском Богучанской ГЭС, ухудшение экологической ситуации в связи с будущей деятельностью алюминиевого завода, истощение запасов леса (все сырье пойдет на переработку в ЛПК и ЦБК). В ходе экспедиции был выявлен ряд проблем, характерных для всех исследуемых районов:

- низкий уровень транспортной доступности, затрудняющий доставку продукции, произведенной на территории района, и повышающий ее стоимость;
- отток населения, высокий уровень безработицы;
- дотационность местных бюджетов.

Ознакомление с проблемами и перспективами развития посещаемых предприятий и территорий позволило использовать полученные знания при разработке в 2011–2012 гг. «Стратегии социально-экономического развития Красноярского края на период до 2020 г.».

В пределах Сибири выделяется несколько широтных поясов экономического развития, из которых самые населенные расположены в зоне влияния Транссибирской магистрали и железной дороги Абакан–Тайшет. В связи с тем что страна в настоящее время имеет сырьевую направленность своего экономического развития (пре-

имущественно нефтегазового сектора), основные инвестиционные программы и проекты направлены на освоение северных территорий, обладающих этими ресурсами. Однако выдвинутые Правительством стратегические цели развития России, направленные на «модернизацию промышленности и создание инновационных технологий» требуют «воссоздания значения потерявших перспективы роста регионов центральных и южных территорий Сибири».

Задачей экспедиционного исследования в названных районах являлось выявление возможностей сосредоточения основных усилий и ресурсов федеральных, региональных органов государственной власти и крупного бизнеса на ускоренном развитии региональных зон опережающего экономического роста, определенных с учетом конкурентных преимуществ и возможностей экономики субъектов РФ. По нашему мнению, развитие новых видов бизнеса (в том числе туризма) будет происходить, в основном, в наиболее развитых промышленных и агропромышленных регионах центральной и южной Сибири.

Экспедиция 2012 г. «Прогнозирование развития проблемных регионов Азиатской России: точки роста экономики юга Красноярского края» проведена с посещением промышленных предприятий, туристических баз, общением с представителями администраций южных районов края и Республики Хакасия: Сосновоборск, Березовка, Краснокаменск, Курагино, Ермаковское, Ергаки, Шушенское, Минусинск, Абакан, Балахта.

Результаты экспедиционных исследований помогли более реалистично рассмотреть потенциальные возможности территорий с разных точек зрения: наличие балансовых или ресурсных запасов полезных ископаемых, инфраструктурную обеспеченность (энергетическую, транспортную, социальную) территорий возможного промышленного развития, обеспечение трудовыми ресурсами предполагаемых производств или возможностями их привлечения. Кроме того, на основе экспедиционных исследований проанализировано состояние экологии и возможные ее изменения в связи с размещением новых или расширением существующих промышленных производств.

В результате были сделаны следующие выводы:

1. Южные районы Красноярского края находятся в фазе деиндустриализации. Экономические связи, выстроенные в прошлые годы, разрушились, экспортно-ориентированных производств крайне мало, и они в наибольшей степени (практически это центр Азии) удалены от внешних рынков и/или морских портовых комплексов. Возрождение остановленных заводов, когда они будут способны самостоятельно вести хозяйственную деятельность от производства до реализации продукции, невозможно без помощи государства (это показали прошедшие 20 лет).

2. Республика Хакасия находится в более выигрышном положении, чем южные районы края: здесь крупные эффективные производства (энергетика, цветная металлургия, машиностроение), которые и задумывались, и реализовались как единый комплекс еще в советское время и не потеряли своего места и в рыночных условиях. Наличие устойчивой собственной доходной базы для бюджета республики позволяет ее администрации грамотно реализовывать новые инфраструктурные и производственные проекты в согласованном режиме с собственниками и инвесторами.

3. Продукция сельского хозяйства не может найти рынки сбыта из-за географической удаленности от центров потребления и не всегда удовлетворительной транспортной инфраструктуры.

4. Реализация проекта строительства железной дороги Кызыл–Курагино может существенно изменить экономический «климат» на юге края, дав новую отрасль специализации и транспортную доступность до мест массового туризма и отдыха. Важно только найти элементы взаимодополняемости двух видов транспорта – автодорожного и железнодорожного. Существуют риски выхода частных инвесторов из государственно-частного партнерства по проекту. Эффект от этого проекта увеличится, если одновременно будет произведена реконструкция Южсиба и Транссиба, провозные способности которых могут стать узким местом уже к 2020 г., а также будет принято решение о формировании нового широтного хода в составе Севсиба и БАМа.

5. Удаленность от краевого центра делает многие проекты малоэффективными из-за трудностей институционального порядка: взаимодействие с краевым центром по линии получения каких-либо преференций и льгот. Для «раскручивания» местного малого предпринимательства требуются непосредственные контакты. В этом отношении районы Республики Хакасия имеют заметные преимущества из-за различий в поддержке администрации и предоставляемых льготах, что делает их более конкурентоспособными на рынках продовольственных товаров.

6. Естественная близость городов Минусинска, Абакана и Черногорска, интенсивные межселенные связи, наличие центров образования и культуры заставляет вновь (как и 40 лет назад) обратиться к проблеме формирования в перспективе единой городской агломерации, пусть с учетом новых административных границ между субъектами Федерации. Красноярская агломерация фактически уже существует, что убедительно показывают примеры и г. Сосновоборска, и Березовского и Балахтинского районов. Здесь формируются и новые «спальные» районы и центры туризма и отдыха выходного дня. Для улучшения транспортной доступности первым двум полезно обратить внимание на превращение существующей железной дороги в

новую скоростную пассажирскую линию. Очевидных преимуществ объединения районов в единую административную единицу (по типу г. Москва) пока не видно.

Цель экспедиции 2013 г. «Оценка перспективных направлений модернизации экономики Азиатской России: западная часть Нижнего Приангарья» – продолжение исследований (экспедиция 2011 г.) существующего состояния и перспектив развития Нижнего Приангарья. За время экспедиции были проведены встречи с представителями администраций районов и городов: Лесосибирска, Новоангарска, Енисейска и другими, посетили Мотыгинский ГОК, Лесосибирские ЛПК и порт, турбазу Бузим.

В результате экспедиционных исследований были сделаны следующие выводы:

1. Реализация государственной Программы развития Нижнего Приангарья, включающей в том числе формирование Ангаро-Енисейского кластера идет с отставанием. Большинство проектов Программы не проработано ни с точки зрения технологии, ни с точки зрения размещения и состава участников. При этом администрации районов непременно указывают на эти проекты как наиболее приоритетные для своих территорий. Однако это относится к среднесрочной перспективе: пока подготовкой месторождений к эксплуатации, социальной и производственной инфраструктуры на правом берегу никто не занимается. В целом для региона роль крупного ресурсоэксплуатирующего бизнеса велика, и его интересы преобладают. Одновременно с этим продолжающиеся процессы депопуляции, деиндустриализации этих территорий снижают привлекательность проектов для инвесторов с точки зрения обеспеченности инфраструктурой, рынками сбыта, возможностями привлечения кадров.

2. В районах отсутствует единое мнение о необходимости создания ГЭС в среднем течении реки Енисей, ее названии, дислокации. При этом налицо типичная дихотомия: отношение крупных действующих компаний лесной отрасли, а также металлургической (Горевский ГОК) к ГЭС не совпадает с социально-ориентированным подходом местных властей. Ресурсная база данных компаний может уйти под воду.

3. Большая проблема – строительство мостового перехода через Енисей: субъектов, заинтересованных в том, чтобы лоббировать железнодорожное исполнение мостового перехода одновременно с автомобильным, которое позволило бы в будущем реализовать интеграцию железнодорожных сетей восточных и западных регионов РФ (проект Северо-Сибирской магистрали), не выявлено.

4. Удаленность от границ рынков сбыта продукции лесной отрасли и сельского хозяйства естественным образом требует развития более глубоких стадий ее переработки на месте. Но анализ по-

казал, что развитие здесь обрабатывающих производств не выдержит конкуренции со стороны более удачно по отношению к крупным городам расположенных районов. Поэтому следует ориентироваться на местное потребление (мебельное производство) и/или уникальную продукцию (дикоросы).

5. Муниципальные власти делают все возможное для стимулирования местного производства на основе собственных ресурсов, но их возможности крайне ограничены. Во всех муниципальных образованиях по ходу следования экспедиционного отряда было указано на высокий уровень дотационности бюджета.

6. Перспективы развития туристической отрасли в качестве направления диверсификации экономики западного Нижнего Приангарья оцениваются как скромные. Однако при высоком уровне проработки брендов можно достичь определенных результатов на региональном уровне в сегментах отдыха выходного дня, сезонного отдыха.

Результаты прошедших экспедиций переданы в администрацию Красноярского края и получены одобрительные отзывы. Проводимые экспедиционные исследования помогут более реалистично рассматривать потенциальные возможности территорий с разных точек зрения: наличие балансовых или ресурсных запасов полезных ископаемых, инфраструктурная обеспеченность (энергетическая, транспортная, социальная) территорий возможного промышленного развития, обеспечение трудовыми ресурсами предполагаемых производств или возможностями их привлечения. Участие в экспедиции дает возможность научным сотрудникам институтов Сибирского отделения более профессионально участвовать в разработках стратегий развития сибирских территорий.

Проведенные экспедиции позволили коллективу сектора более грамотно и квалифицированно участвовать в стратегических среднесрочных и долгосрочных прогнозах развития промышленного и социального развития сибирских территорий инициируемых как высшими органами власти (Министерство экономического развития, Министерство регионального развития, Министерство транспорта), научными организациями (КЕПС, СОПС), территориальными институтами (Гипрогор, Ленгипрогор, Красноярскгражданпроект, Красноярский ПромстройНИИпроект), так и органами власти отдельных областей и краев Сибири (Красноярский край, Иркутская область, Тувинская Республика) и т.д.