

ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ VIII.69. ТРАНСФОРМАЦИЯ СОЦИАЛЬНОЙ СТРУКТУРЫ РОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА

Программа VIII.69.1. Исследования социальной динамики российского общества; устойчивость и трансформация институтов, структур, практик (координаторы канд. социол. наук Т. Ю. Богомолова, докт. социол. наук З. И. Калугина)

В Институте экономики и организации промышленного производства выявлены социальные риски, угрожающие модернизации экономики России и регионов Сибири: ресурсный дефицит воспроизводства человеческого потенциала, обострившийся в условиях кризиса; низкие социальные расходы государства, не компенсирующие недостаток индивидуальных вложений в человеческое развитие; несправедливая распределительная политика государства, обусловившая гигантское социальное расслоение общества и определившая «узость» среднего класса в социально-экономической структуре населения, отсутствие материальных предпосылок для существенного расширения границ среднего класса как опоры модерниза-

ционных процессов; неэффективная институциональная система, не стимулирующая инвестиционную деятельность бизнеса и модернизацию действующих производств. Сделан вывод о том, что ресурсная необеспеченность воспроизводства человеческого потенциала в сочетании с технологической отсталостью производства и, как следствие, отсутствие спроса на квалифицированный труд делают иллюзорными надежды на модернизацию экономики. Социальные тренды России и регионов Сибири за последние 12 лет свидетельствуют о том, что, несмотря на положительные тенденции, Сибири не удалось вырваться из колеи депривированной российской провинции (рис. 1).

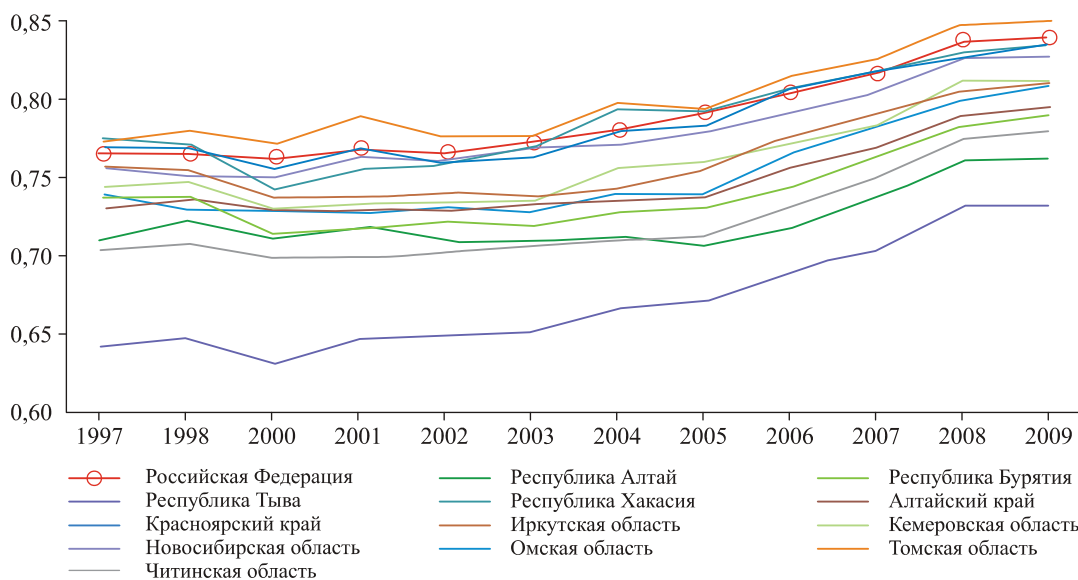


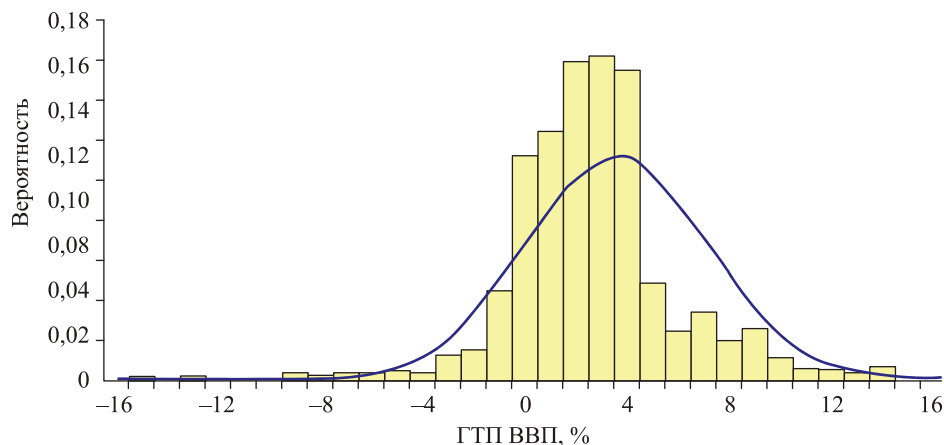
Рис. 1. Динамика индекса развития человеческого потенциала (ИРЧП) в субъектах СФО и РФ, 1997—2009 гг.

ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ VIII.72. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТЕОРИИ И СТАНОВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ, ОСНОВАННОЙ НА ЗНАНИИ

Программа VIII.72.1. Современная экономическая динамика: статистические и математические исследования, проверка распространенных концепций, теоретические и прикладные выводы (координатор член-корр. РАН К. К. Вальтух)

В Институте экономики и организации промышленного производства проведены исследования годовых темпов прироста ВВП по статистике основной части множества стран мира: по данным в национальной валюте (в неизменных ценах; в текущих ценах); в долларах (в текущих ценах, ППС); в \$2000; в международных \$2005, ППС; за долговременный период, в течение которого прошла примерно половина (в ряде случаев более половины) всей истории экономического роста (количество лет — в зависимости от состояния статистики; до 30 лет); с (1) единичными весами, (2) весами, определенными по соответствующим ВВП (при измерении последних в интернациональных \$2005, ППС), (3) весами, определенными по соответствующей численности насе-

ления. Пять группировок: (а) мир в целом; (б) высшая по ВВП на душу группа стран; (в) верхняя подгруппа стран со средним ВВП на душу; (г) нижняя подгруппа стран со средним ВВП на душу; (д) группа стран с низким ВВП на душу. Исследовано соответствие нормальному закону распределения при двух способах определения параметров нормального закона (математических ожиданий и средних квадратических отклонений): (А) средние из фактических величин; (В) рассчитанные по методу наименьших квадратов. Общая особенность результатов: центральная тенденция выражена в распределениях существенно сильнее, чем это вытекает из нормального закона (если определять его параметры как средние из фактических величин) (рис. 2).



$$M[x] = 3,116; \sigma[x] = 3,509; R^2 = 0,789$$

Суммарная вероятность наблюдений, отраженных на графике, — 0,999

Рис. 2. Распределение годовых темпов прироста ВВП 180 стран за 1981—2009 гг. по вероятностям. (Оценка ВВП в международных \$2005, ППС.)

**ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ VIII.73.
ТЕОРИЯ И МЕТОДЫ ЭКОНОМИКО-МАТЕМАТИЧЕСКОГО
МОДЕЛИРОВАНИЯ СЦЕНАРИЕВ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО
И ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Программа VIII.73.1. Моделирование и сценарный анализ пространственного развития экономики РФ (координаторы акад. В. В. Кулешов, докт. экон. наук С. А. Суспицын)

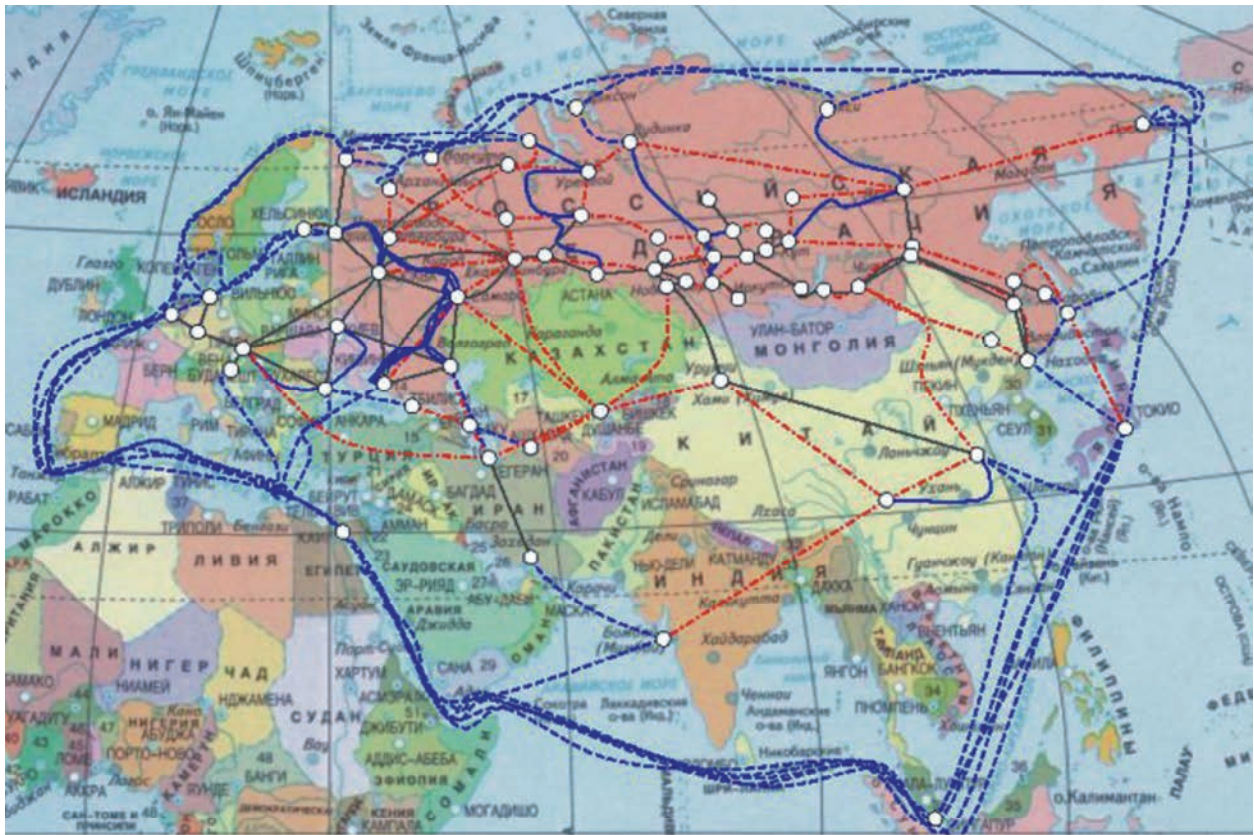
В Институте экономики и организации промышленного производства проведены прогнозные расчеты и даны оценки пространственных трансформаций экономики России на период до 2030 г. Получены оценки территориальных сдвигов в развитии федеральных округов РФ. Изменения пространственной структуры оценивались по шести компонентным векторам региональных индикаторов (ВРП, инвестиции в основной капитал, производство товаров, производство услуг в расчете на одного жителя, производительность труда (по ВРП), средняя зарплата). Индикаторы нормированы к среднероссийскому уровню. Региональные удорожания частично нивелированы через коэффициенты, рассчитанные на основе стоимостей фиксированных потребительских наборов за 2007 г. Получено, что в целом развитие многорегиональной системы характеризуется относительным сближением в уровнях развития макрорегионов. Размах ряда обобщенных индикаторов (отношение максимального к минимальному значению) с 2,76 в 2010 г. снижается к 2030 г. до 2,21. Наибольшее снижение различий оценивается для Сибирского федерального округа — с 1,56 до 1,35, заметное — для Дальневосточного округа — с 1,70 до 1,63. Слабо выраженный рост межрегиональной дифференциации характерен для макрорегионов Приволжского федерального округа (1,48 и 1,51). Он более заметен в Уральском федеральном округе (2,11 и 2,21) и Центральном округе (1,62 и 1,78). Наиболее возрастут различия в Северо-Западном федеральном округе (с 1,37 в 2010 г. и до 1,66 в 2030 г.). Это обусловлено как заметным ускорением развития макрорегиона в составе г. Санкт-Петербург и Ленинградская область, так и замедлением роста северных регионов округа преимущественно сырьевой ориентации (Республика Карелия и Мурманская область; Республика Коми, Вологодская и Архангельская области).

В Институте экономики и организации промышленного производства сформирована согласованная в информационно-методическом плане группа межотраслевых и межрегиональных межотраслевых моделей, разработанных для решения различных исследовательских задач. Осуществлен сравнительный анализ различий в формальных постановках задач и особенностей составов модельно-программных комплексов и процедур их построения и реализации по межотраслевым моделям (ОМММ, ОМММ-ТЭК, ОМММ-ЛЕС, ОМММ-ТРАНСПОРТ, ДММ-КАМИН). Для информационной сопоставимости осуществлен переход на классификатор ОКВЭД, обеспечены сопоставимость региональных сеток, единство горизонтов прогнозирования (2030 г.), сближены стартовые позиции (2007 и 2010 гг.), приняты в качестве единиц измерения основные цены. Для обеспечения методической сопоставимости согласованы принципы распределения экспорта и импорта по пограничным регионам, разделения продуктового состава инвестиций в основной капитал, принята единая гипотеза их экспоненциального роста, во всех межрегиональных моделях используется сетевое пред-

Программа VIII.73.2. Разработка и реализация специализированных моделей и модельно-программных комплексов для обоснования экономических решений и прогнозирования (координатор член-корр. РАН В. И. Суслов)

В Институте экономики и организации промышленного производства сформирована согласованная в информационно-методическом плане группа межотраслевых и межрегиональных межотраслевых моделей, разработанных для решения различных исследовательских задач. Осуществлен сравнительный анализ различий в формальных постановках задач и особенностей составов модельно-программных комплексов и процедур их построения и реализации по межотраслевым моделям (ОМММ, ОМММ-ТЭК, ОМММ-ЛЕС, ОМММ-ТРАНСПОРТ, ДММ-КАМИН). Для информа-

ционной сопоставимости осуществлен переход на классификатор ОКВЭД, обеспечены сопоставимость региональных сеток, единство горизонтов прогнозирования (2030 г.), сближены стартовые позиции (2007 и 2010 гг.), приняты в качестве единиц измерения основные цены. Для обеспечения методической сопоставимости согласованы принципы распределения экспорта и импорта по пограничным регионам, разделения продуктового состава инвестиций в основной капитал, принята единая гипотеза их экспоненциального роста, во всех межрегиональных моделях используется сетевое пред-



Виды транспорта: — — — железнодорожный — — — река—море — — — автомобильный

Рис. 3. Модельно-информационный картографический комплекс «Простор».

На рисунке представлен полигон исследования проблем формирования международных транспортных коридоров. ПМК «Простор» позволяет выбирать наилучший вариант в заданных условиях (сценариях) и визуализировать результат.

ставление транспортных связей, применяются однотипные способы учета ограничений на невозпроизводимые ресурсы (лимиты среднегодовой численности занятых и ограничения на объемы добычи полезных ископаемых). Для обеспечения согласованного программного обеспечения и сопоставимости интерфейса для трех из используемых межрегиональных моделей применяется единообразное программное обеспечение, разработаны принципы учета нестандартной структуры региональных блоков ОМММ-ТЭК, позволяющие перейти на общие программное обеспечение и процедуры ввода данных и обработки результатов.

В том же Институте разработана архитектура программно-модельного комплекса (ПМК

«Простор»), с учетом использования ГИС-технологий и создано соответствующее информационное обеспечение. В основе ПМК лежит разработанная в ИЭОПП специализированная модель оптимизации опорной транспортной сети. Использование комплекса экспертами в данной области позволяет им в интерактивном режиме формировать различные сценарии развития «источников» транспортной работы и анализировать результаты в наглядном графическом представлении (рис. 3). Методика работы с ПМК «Простор» позволяет вовлекать в процесс принятия решений экспертов в различных областях знаний, применять метод «мозгового штурма», а также использовать ПМК в процессе обучения.

ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ VIII.76. НАУЧНЫЕ ОСНОВЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ И УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНОВ И ГОРОДОВ

Программа VIII.76.1. Развитие Сибири в экономическом пространстве России в условиях глобальных вызовов XXI века (координаторы член-корр. РАН В. И. Суслов, докт. экон. наук. В. Е. Селиверстов)

Исследования, проведенные в Институте экономики и организации промышленного производства, показывают стратегическое значение социального и экономического пространства Сибири для модернизации России. В перспективе до 2030—2040 гг. выявлена многовекторная роль пространства Сибири: северная и арктическая зона — основной источник будущей ренты; юго-западная зона — резервная житница

ца страны; юго-восточная — зона основного расселения (важнейшее геополитическое значение, обеспечение целостности пространства) и протоосвоенная зона — источник ренты последних 30—40 лет (рис. 4). В разрабатываемой Стратегии социально-экономического развития Сибири на период до 2030 г. предусмотрены новые производственные программы, привлекательные условия для инвесторов, иннова-



* **Реабилитация природной среды,** проблемы моногородов, эксплуатация “мелких” месторождений, глубокое бурение и т.п.

Рис. 4. Сибирь. Модернизация территории (2030—2040 гг.). Проблемное зонирование. Фрагмент.

ции и масштабное расширение рынков сбыта сибирской продукции. На реализацию новой стратегии требуются средства, размер которых сопоставим со стоимостью сети спортивных инфраструктурных проектов европейской части РФ — примерно 10—12 трлн руб. Но без формирования среды, благоприятной для проживания населения в Сибири, невозможно освоение имеющихся природных ресурсов.

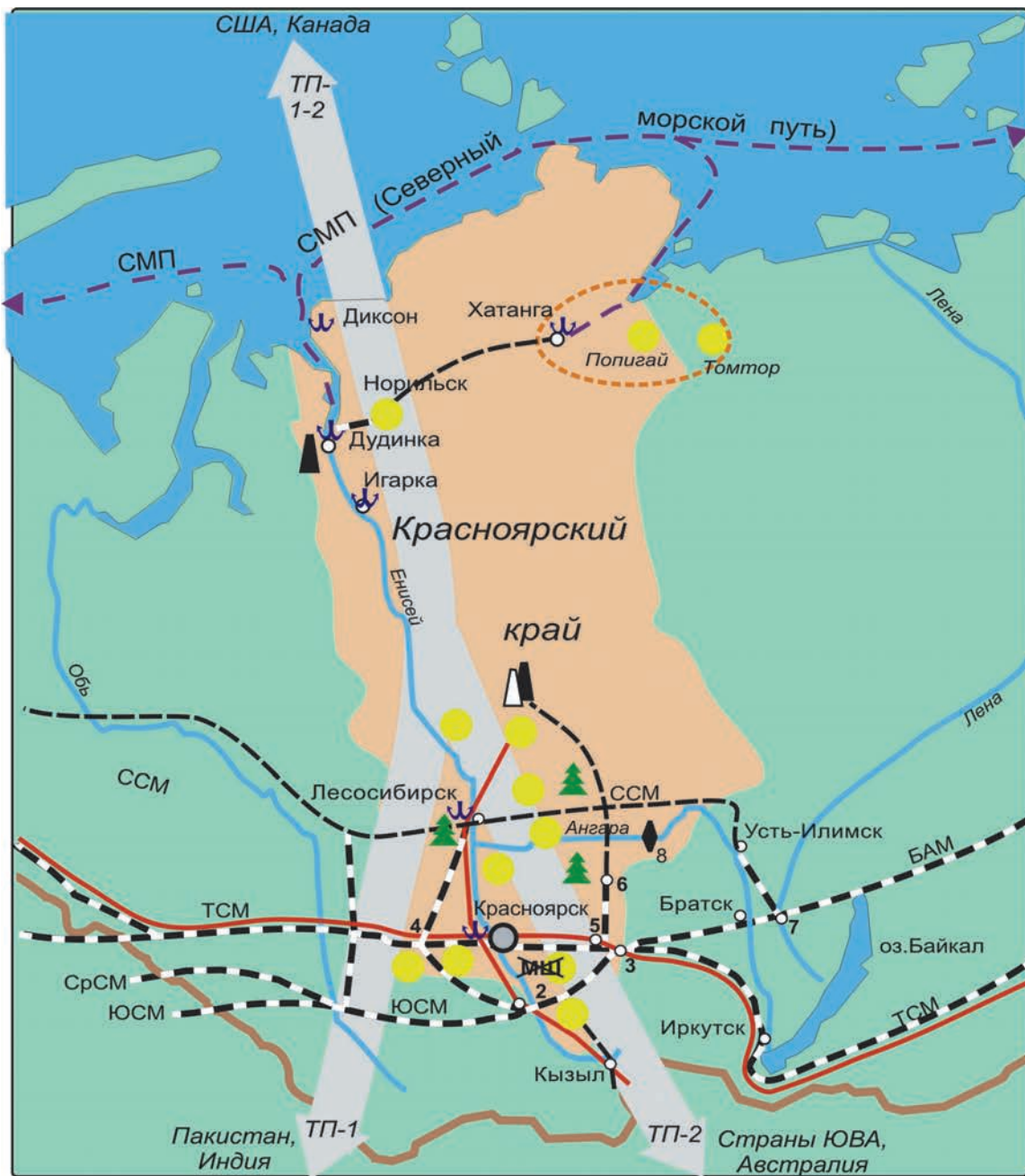
В том же Институте осуществлен прогноз развития экономики Красноярского края и его важнейших отраслевых комплексов в системе общероссийской экономики на период до 2020 г., обоснованы основные направления социальной, промышленной, инновационной и пространственной политики региона. Обосновано, что главной проблемой, сдерживающей развитие Красноярского края, является деиндустриализация индустриальных районов края в зоне сплошного хозяйственного освоения, примыкающей к Транссибирской магистрали, при одновременном «переключении» основного внимания на сырьевой сегмент экономики, который пока развивается не комплексно и не позволяет локализовать экономические и социальные эффекты на территории края. Большим недостатком и проблемой является отсутствие сильных интеграционных и кооперационных связей Красноярского края с хозяйственными комплексами соседних регионов. Показано, что главные возможности развития Красноярского края определяются его возможной ролью главного производственно-транспортного «интегратора» Востока России; строительством новых транспортных коридоров на территории Сибири и Дальнего Востока и развитием новых транспортно-коммуникационных связей между Европой и странами АТР. Новым фактором и конкурентным преимуществом Красноярского края является формирование и реализация новой парадигмы развития Арктики как в общемировом, так и в российском контексте. На основе результатов исследования подготовлена уточненная версия Стратегии социально-экономического развития Красноярского края на период до 2020 г., переданная в Министерство экономики и регионального развития Красноярского края (рис. 5).

В Отделе региональных экономических и социальных проблем Иркутского научного центра СО РАН проведен анализ реализуемых в Байкальском регионе крупных инвестиционных проектов (более 5 млрд руб.), основанных на принципах частно-государственного парт-

нерства. Показано, что участие государства в проектах освоения месторождений заключается главным образом в создании инфраструктуры производственного характера (энергетика, транспорт для вывоза продукции за пределы региона). При этом не все объекты инфраструктуры могут использоваться другими резидентами региона в социальных или производственных целях, наиболее приспособлены к этому связь, энергетика и автодорожная сеть. Общему экономическому развитию территории способствуют собственно инфраструктурные проекты (ВСТО, автодорога Амур—Хабаровск, особые экономические зоны туристско-рекреационного типа). Выявлено отсутствие зависимости между реализацией крупных инвестиционных проектов и притоком населения (рис. 6), т. е. их вклад в развитие территории ограничивается локальным уровнем (местный рынок труда и связанный с ним потребительский рынок).

В Байкальском институте природопользования разработаны методические подходы к оценке экономической и экологической безопасности региона, основанные на выделении показателей — индикаторов, определении их пороговых значений и определении интегральных показателей — уровней экономической и экологической безопасности. Показатели экономической и экологической безопасности, а также их пороговые значения определены на основе анализа существующих методических подходов и особенностей экономики сибирских, прежде всего приграничных, регионов.

Принято, что экономическая безопасность региона определяется пятью критериями — блоками показателей: производственная, продовольственная, инновационная, финансовая и социальная безопасность. Индикаторами производственной безопасности определены четыре показателя: доля инвестиций к ВРП (пороговое значение — больше 25 %), объем ВРП на душу населения (пороговое значение 50 % от максимума по федеральному округу), доля иностранных инвестиций в общем объеме инвестиций в основной капитал (пороговое значение 15—17 %), степень износа основных фондов промышленных предприятий (пороговое значение — меньше 50 %). Индикатором продовольственной безопасности определен один показатель: доля импорта продовольствия во внутреннем потреблении (пороговое значение — меньше 25 %). Индикатором инновационной безопасности определены два показате-



- существующие железные дороги
 - важнейшие автомагистрали
 - Таймыро-Якутский акваторриториально-производственный комплекс (АТПК)
 - намечаемые железные дороги
 - лесные и минерально-сырьевые ресурсы
 - деиндустриализация южных районов
- Железнодорожные магистрали: ТСМ – Транссибирская, ССМ – Северо-Сибирская, СрСМ – Средне-Сибирская, ЮСМ – Южно-Сибирская, БАМ – Байкало-Амурская
- 1 – г. Красноярск – мультимодальный транспортный узел и центр технопарковой зоны
 2 – Абакан, 3 – Тайшет, 4 – Ачинск, 5 – Решоты, 6 – Карабула, 7 – Хребтовая, 8 – Богучанская ГЭС.
- кроссполярный воздушный мост: коридоры ТП-1, ТП-2 – порты

Рис. 5. Красноярский край в стратегиях развития Сибири.

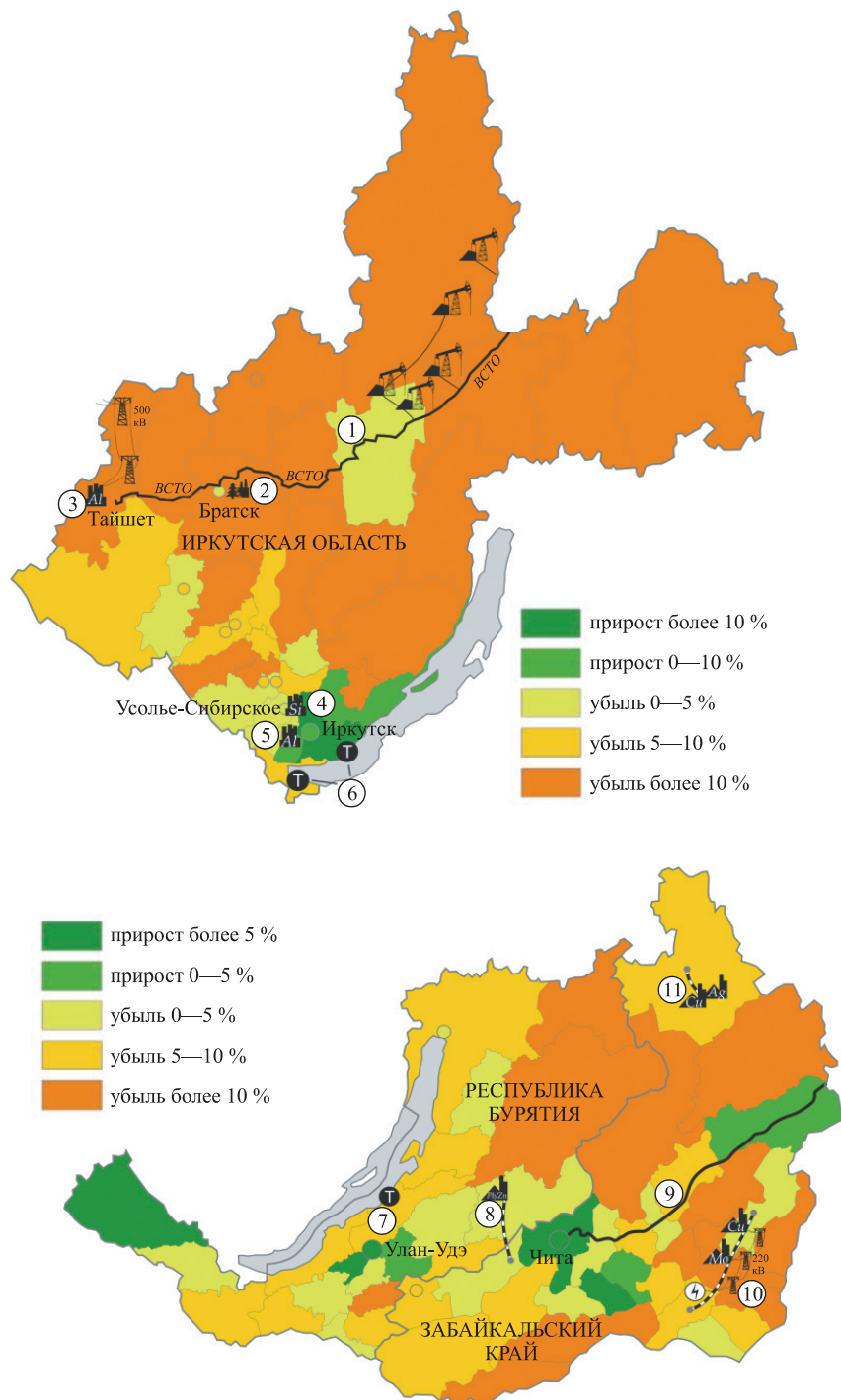


Рис. 6. Изменение численности населения в Иркутской области (2006—2012 гг.), Республике Бурятия и Забайкальском крае (2006—2011 гг.) и расположение крупнейших инвестиционных проектов (с 2006 г.).

Крупные инвестиционные проекты, реализуемые в Иркутской области: Нефтепровод ВСТО и разработка нефтегазоконденсатных месторождений (Верхнечонского, Даниловского (1), Марковского, Ярактинского, Дулисьминского), «Большой Братск» (строительство ЦБК) (2), ТаАЗ (Тайшетский алюминиевый завод) (3), производство поликремния (4), 5-я серия ИркАЗа (5), ОЭЗ туристско-рекреационного типа (ТРТ) «Ворота Байкала» (6). Крупные инвестиционные проекты, реализуемые в Республике Бурятия и Забайкальском крае: ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань» (7), Озерный ГОК (8), Автодорога «Амур» (9), Быстринский и Бугдаинский ГОКи (10), Удоканское месторождение (11).

ля — отношение расходов на НИОКР к ВРП (пороговое значение 2 %) и структура затрат на НИОКР (пороговые значения: фундаментальные исследования 20 %, прикладные исследования 30 %, разработки 50 %). Индикатором финансовой безопасности региона определен один показатель: доля региональных кредитных организаций в общем числе кредитных организаций (пороговое значение — больше 0). Критериями социальной безопасности определены четыре показателя: доля населения с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума (пороговое значение — меньше 7 %), дифференциация доходов (коэффициент фондов) (пороговое значение — меньше 8 раз), уровень занятости (пороговое значение — больше 60 %), уровень безработицы (пороговое значение — меньше 7 %). Уровень экономической безопасности региона определяется как сумма значений пяти критериев экономической безопасности. Каждый критерий экономической безопасности складывается из значений показателей, его определяющих. Значение показателя равно 1 при соблюдении порогового уровня; равно 0 — при несоблюдении

порогового уровня. Выделены три уровня экономической безопасности: от 0 до 3 — низкий; от 4—7 — средний; от 8—12 — высокий.

В качестве индикаторов экологической безопасности предложены семь показателей: показатели удельного выброса от стационарных источников, удельное количество автотранспорта, удельный сброс загрязняющих веществ со сточными водами в водные объекты, удельные объемы вывезенных ТБО от населения, удельные объемы образованных отходов производства и потребления, доли использованных и обезвреженных отходов, доли отходов 1—2 класса опасности. Уровень экологической безопасности определяется суммарным значением ранговых показателей каждого региона. Уровень экологической безопасности может приобретать значения от 7 до 147 (семь показателей, 21 регион). Выделены три уровня экологической безопасности: от 7 до 53 — высокий, от 54 до 100 — средний, от 101 — 147 — низкий.

Проведены расчеты рейтинга регионов Сибири и Дальнего Востока по уровню экономической и экологической безопасности. Вы-

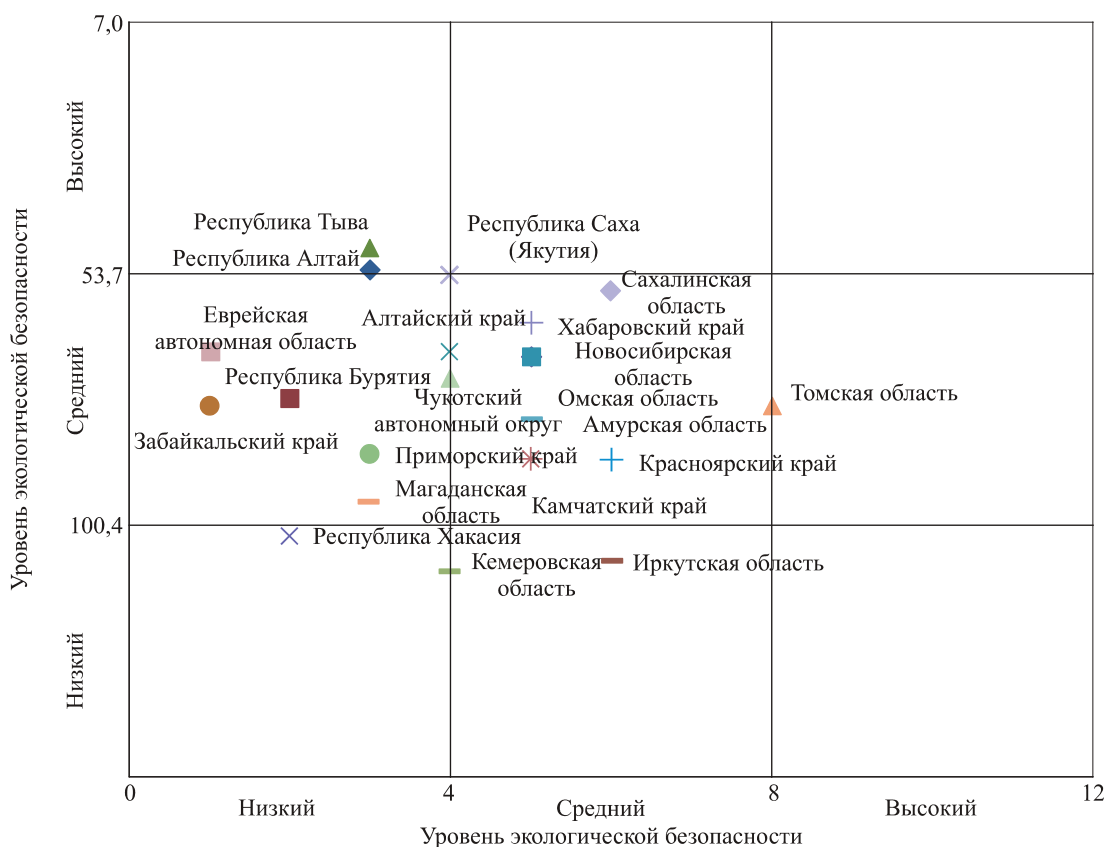


Рис. 7. Рейтинг регионов Сибири и Дальнего Востока по уровню экономической и экологической безопасности.

явлено, что высокий уровень экономической безопасности имеет только один регион (Томская область). Низкий уровень экономической безопасности имеют восемь регионов. Низкий

уровень экологической безопасности имеют три региона (Кемеровская и Иркутская области, Республика Хакасия) (рис. 7).

Программа VIII.76.2. Теоретические и прикладные исследования стратегического развития микро- и мезосистем в социально-экономическом пространстве (координаторы докт. экон. наук Н. И. Сулов, докт. экон. наук В. В. Титов)

В Институте экономики и организации промышленного производства разработан методический подход, позволяющий использовать программно-модельный комплекс ОМММ-ТЭК (состоящий из двух прогнозных моделей последовательных периодов (2008—2020, 2021—2030) и статической модели базового, 2007 г.) для оценки реальных сложных сценариев социально-экономического развития страны, характеризующихся длительностью и неравномерностью реализации инвестиционных проектов, изменением народнохозяйственной среды — как целевых установок, так и начальных условий развития. Проведена серия сценарных расчетов по оценке эффективности крупных инвестиционных проектов железнодорожного строительства в регионах Сибири и Дальнего Востока, вошедших в Стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 г., их совокупность — мегапроект «Юго-Восточный вектор Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.»

(ЮВВ-ж.д. 2030). Для каждого прогнозного периода получена оценочная матрица решений, которая показывает реакцию выбранных для анализа макроэкономических показателей модели на изменение народнохозяйственной среды. В частности, показано (табл. 1), что если экономика на временном отрезке 2011—2020 гг. развивается динамично в соответствии с инновационным или энергосырьевым сценариями (5—7,5 % прироста ВВП в год), то даже при темпах прироста инвестиций в железнодорожное строительство в 21,6 % в год (что соответствует ориентирам Стратегии с максимальным вариантом мегапроекта ЮВВ-ж.д. 2030) и темпах инвестиций в основной капитал экономики в 10—13 % норма накопления основного капитала в ВВП (33—35,8 %) практически не выходит за пределы прогноза, заложенного в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г.

Таблица 1

Показатели развития экономики России и железнодорожного транспорта в связи с реализацией максимального варианта «ЮВВ-ж.д. 2030» в 2011—2020 гг.

Показатель	Оптимистический сценарий	Энергосырьевой сценарий	Пессимистический сценарий
1. Среднегодовые темпы прироста в 2011—2020 гг., %			
ВВП	7,52	5,27	3,11
Фактическое конечное потребление домашних хозяйств	6,5	4,9	3,2
Инвестиции в основной капитал экономики	12,6	9,5	6,0
Инвестиции в основной капитал железнодорожного транспорта	21,6	21,6	21,6
Объем транспортной работы железнодорожного транспорта	5,4	4,2	2,3
Транспортноемкость ВВП	-1,95	-0,99	-0,77
2. Структурные показатели в 2020 г.			
Норма накопления основного капитала в ВВП произведенном, %	35,8	33,3	29,7
Доля инвестиций в железнодорожный транспорт (по совокупности проектов) в общем объеме инвестиций в экономику, %	8,2	10,9	15,1

В том же Институте исследованы перспективы развития угольной энергетики России и Сибири. Показано, что при государственной поддержке развития угольной генерации объем потребления энергетического угля на ТЭС России к 2025—2030 гг. может составить 125—132 млн т. Развитие энерготехнологических комплексов приведет к росту потребления угля на 15—18 млн т. Широкомасштабная модернизация российской электроэнергетики и перевод ее на новый технологический уровень возможны на базе разработки (или лицензионного освоения) и внедрения новых ключевых энергетических технологий: энергоблоки со сверх- и суперсверхкритическими параметрами пара, с циркулирующим кипящим слоем, с внутрицикловой газификацией твердого топлива, системы когенерации (в том числе распределенной генерации). Технологии непосредственного сжигания угля постепенно будут вытесняться с энергетического рынка. Основой энергетики будущего на базе использования твердых топлив следует счи-

тать энерготехнологические предприятия с комплексной переработкой топлива и получением широкой гаммы продуктов с высокими товарными свойствами, включая синтетическое жидкое топливо (рис. 8).

В том же Институте разработан инструментарий для оценки устойчивости и стабильности компаний лидеров рынка. Для интегральной оценки и уровня рыночной власти крупнейших корпораций предложен количественный коэффициент устойчивости лидерства SC , значения которого колеблются в интервале от 0 (абсолютно не устойчивое лидерство) до 1

$$(абсолютно устойчивое), SC = 1 - \frac{N_{\text{факт}} - N_{\text{min}}}{N_{\text{max}} - N_{\text{min}}},$$

где $N_{\text{факт}}$ — фактическое количество фирм, вошедших во все анализируемые множества лидеров; N_{min} — минимально возможное число анализируемых фирм; N_{max} — максимально возможное число анализируемых фирм. Проведен анализ особенностей лидерства в рамках российской экономики в целом и Сибирского ре-

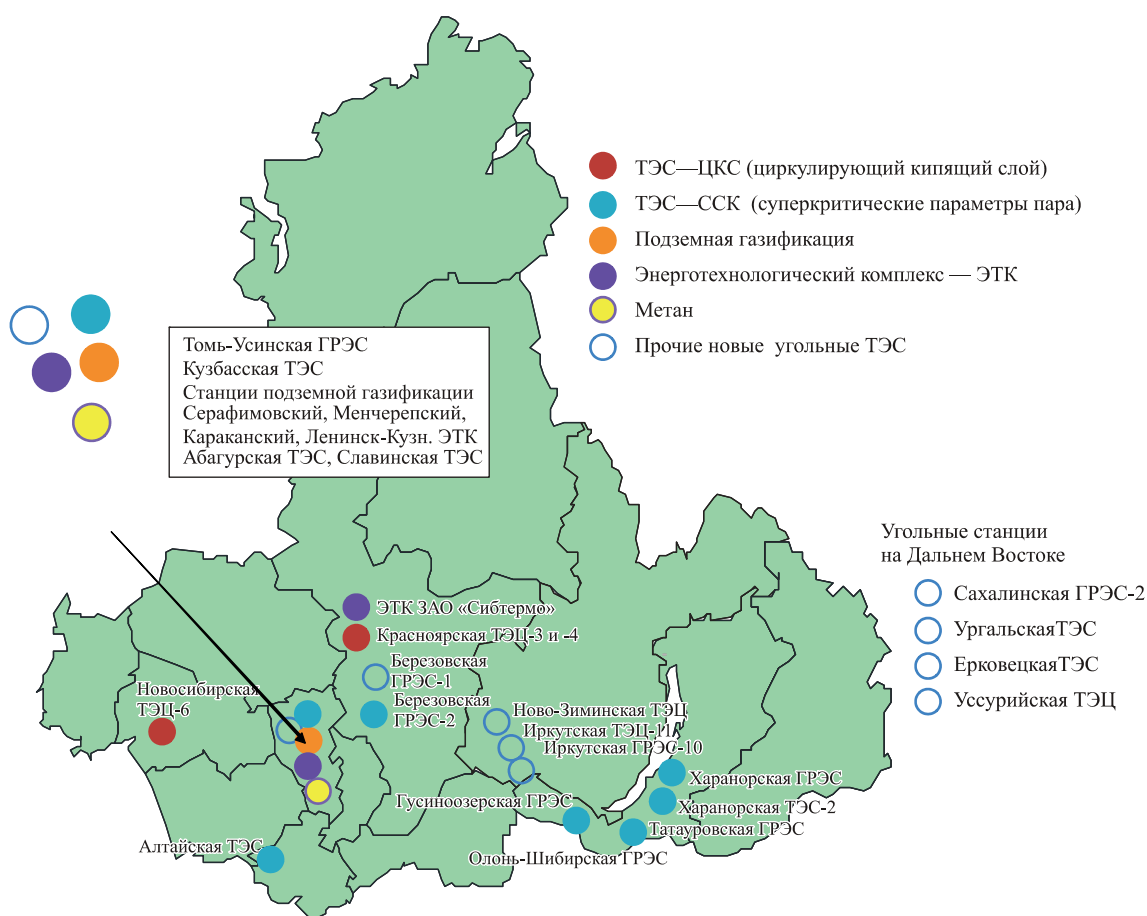


Рис. 8. Перспективы развития угольной энергетики Сибири.

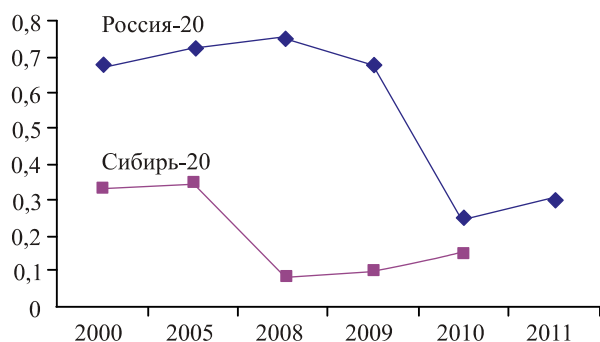


Рис. 9. Устойчивость лидерства 20 крупнейших корпораций (SC).

гиона. Информационную базу расчетов составили данные, предоставленные рейтинговым агентством «Эксперт РА». Для выделения лидеров использованы показатели объема продаж, величины прибыли и уровня капитализации 20 крупнейших корпораций. Было выявлено,

но, что на сибирском рынке ведущие позиции занимают как соответствующие подразделения национальных гигантов (например, Западно-сибирский филиал ГК «Норникель», Западно-сибирский металлургический комбинат, входящий в группу «Евраз Групп» и др.), так и крупные региональные фирмы (Центр финансовых технологий, НПК «Катрен»). Результаты показали высокую устойчивость и стабильность лидерства ведущих российских корпораций в докризисный период, во время кризиса значения индикаторов снизились. Полученные значения дают основание полагать, что национальные лидеры работают на высококонцентрированных слабоконкурентных рынках. Позиции региональных лидеров в целом слабее национальных, они более уязвимы к воздействиям внешней среды (рис. 9).

Программа VIII.76.3. Энергетическая политика и институциональная система освоения минерально-сырьевых ресурсов в контексте социально-экономического развития регионов Азиатской России (координаторы член-корр. РАН В. А. Крюков, докт. техн. наук Б. Г. Санеев)

В Институте экономики и организации промышленного производства разработан подход к количественной оценке социально-экономических последствий действия ресурсного режима освоения нефтегазовых месторождений. Показано, что для России ресурсный режим должен быть дополнен и расширен блоком правил и процедур, обеспечивающих переход объектов с высокой степенью зрелости ресурсной базы (с высокой степенью выработанности начальных запасов) к функционированию в режиме длительного периода низкой добычи углеводородов. Перевод технологических систем и инфраструктурных объектов на данный режим предполагает формирование соответствующих ликвидационных фондов и создание определенных финансовых институтов. Показано, что без развития ресурсного режима России в данном направлении невозможно создание условий для успешного функционирования малых и средних инновационно-ориентированных компаний в нефтегазовом секторе. Это связано напрямую как с уровнем «отложенных» и нерешенных проблем трансформации технологических систем к новым условиям освоения сильно выработанных за-

пасов, так и с необходимостью привлечения внешних источников финансирования (в силу неготовности отечественного фондового рынка привлекать и аккумулировать необходимые финансовые ресурсы).

В Институте систем энергетики им. Л. А. Мелентьева получены уточненные оценки емкости газового рынка стран Северо-Восточной Азии для российского природного газа в 2020—2030 гг. Выполнен прогноз потребности в природном газе по регионам Китая с учетом развития газотранспортной инфраструктуры. Показано, что российский газ имеет высокую конкурентоспособность в северо-восточных провинциях Китая (условные центры потребления города Пекин и Харбин) при условии строительства трубопроводной системы, соединяющей Ковыктинское месторождение с южными территориями Байкальского региона и далее на экспорт в Китай (г. Пекин) через Забайкальск, а Чаяндинское месторождение — в направлении г. Харбин через г. Благовещенск (рис. 10). По экономическим показателям, объемам потребления и профилю рельефа местности приоритетным является маршрут газопровода из Иркутской области через Забайкаль-

ский край в Китай. Этот маршрут имеет геополитическое значение и позволяет газифицировать вдоль трассы не только российские территории (Республику Бурятия и Забайкальский край), но и через газопровод-отвод потребителей Монголии.

В том же Институте определены рациональные объемы использования природного газа в экономике Иркутской области, в том числе для развития нефте- и газохимической промышленности с учетом условий межтопливной конкуренции у различных категорий потребителей. Показано, что к 2030 г. потребность в природном газе в Иркутской области может возрасти до 9—11 млрд м³. Широкомасштабное вовлечение в хозяйственный оборот природного газа и создание в области газоперерабатывающих и газохимических производств является локомотивом ее стратегического развития, средством существенного наполнения регионального бюджета, улучшения стиля и качества жизни проживающего на ее территории населения. Результаты исследова-

ния использованы при разработке Стратегии развития энергетики Байкальского региона и энергетической стратегии Иркутской области до 2030 г. (одобрена распоряжением правительства Иркутской области № 491-РП от 12.10.2012 г.) (рис. 11).

В Институте природных ресурсов, экологии и криологии выполнена оценка динамики развития горно-промышленного комплекса юго-востока Забайкалья, а также его воздействия на экосистемы этого региона. Показано, что более 65 % этой территории подвержены или в ближайшее время будут испытывать в той или иной степени негативное влияние горно-промышленного комплекса. Обоснованы меры по резервированию земель ценных природных комплексов как институциональных инструментов минимизации негативных экологических последствий освоения минерально-сырьевых ресурсов. Получены прогнозные оценки роста социального неравенства в связи с ростом ВРП для сырьевых регионов. В отличие от мировой тенденции снижения неравен-

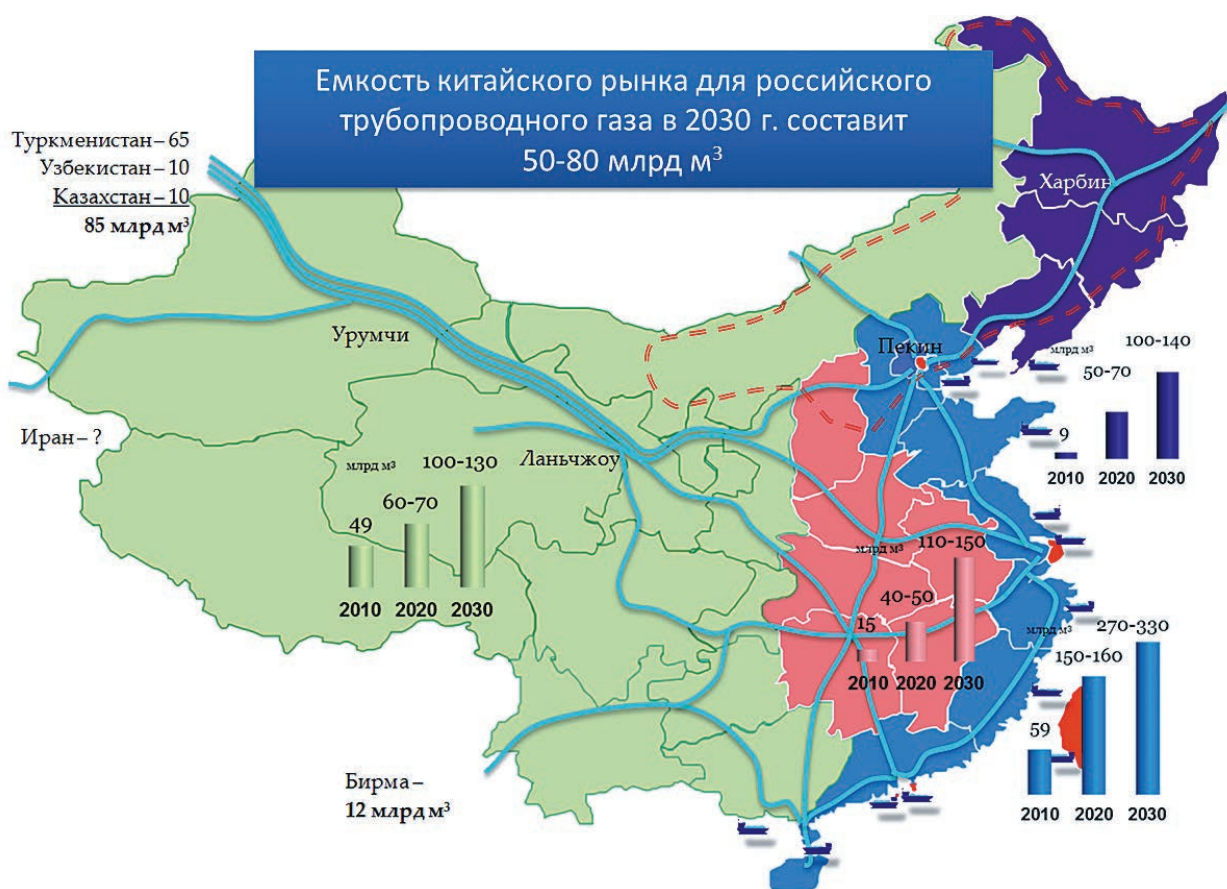


Рис. 10. Прогноз потребности в природном газе по регионам Китая и развития газотранспортной инфраструктуры до 2030 г.

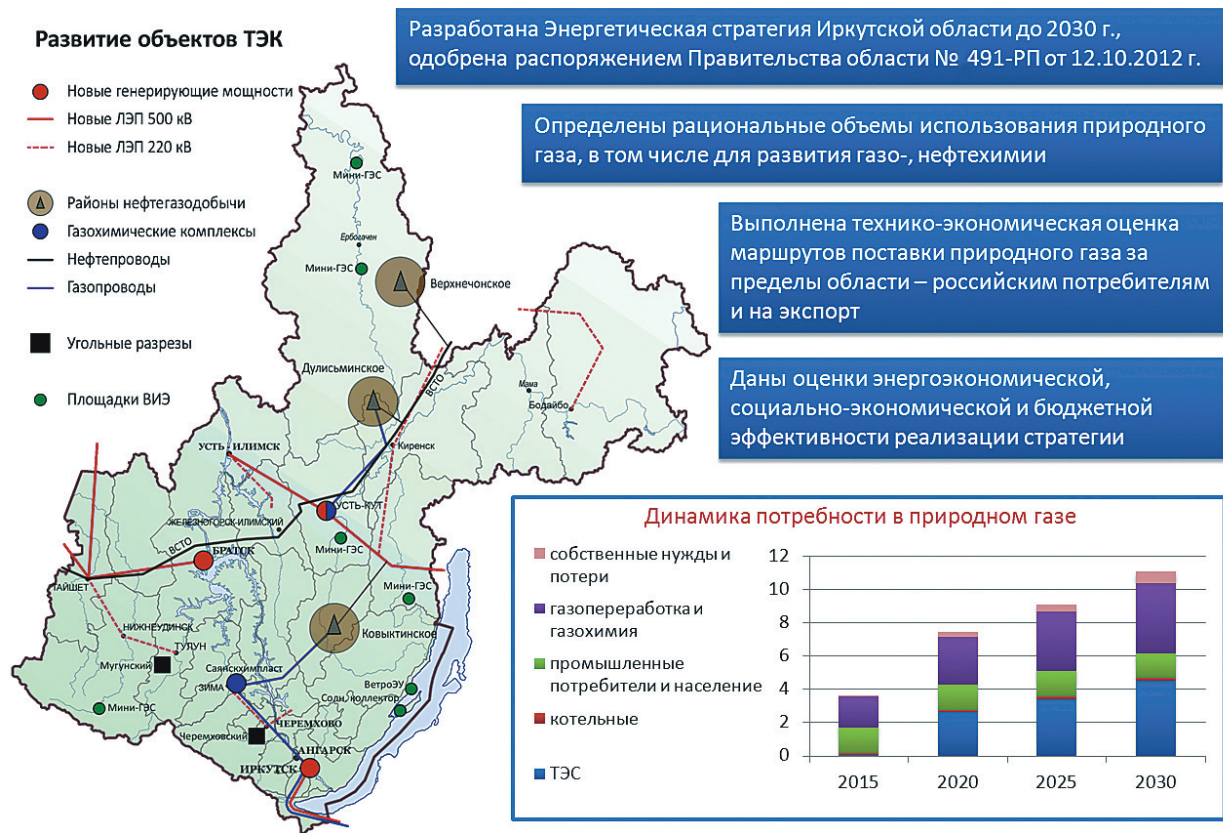


Рис. 11. Стратегия развития энергетики Иркутской области на период до 2030 г.

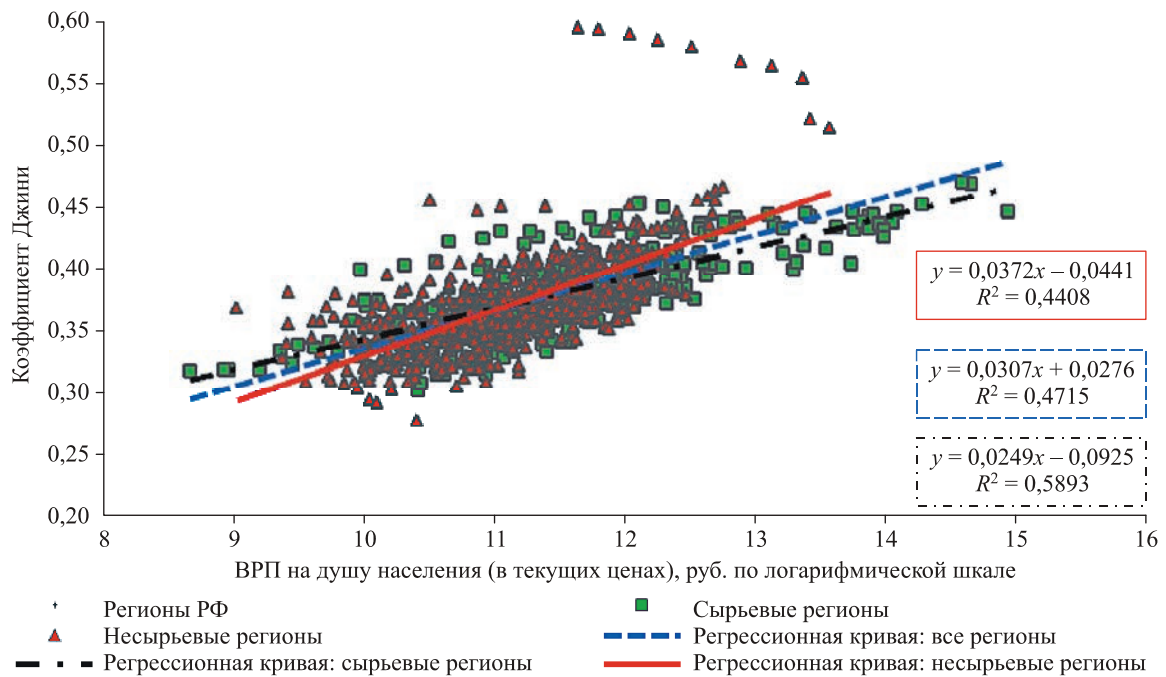


Рис. 12. Соотношение между подушевым ВРП и неравенством доходов по выборкам сырьевых и нессырьевых регионов, 2000—2009 гг.

В качестве показателя уровня развития выбран логарифм значения ВРП в расчете на душу населения, в качестве показателя неравенства — коэффициент Джини.

ства доходов с увеличением благосостояния, в российских регионах наблюдается противоположный тренд (рис. 12). Наибольшую «скорость роста» неравенства в зависимости от душевого ВРП в России имеют несырьевые регионы: регрессионный коэффициент в этой группе на 42 % выше, чем в группе сырьевых. Здесь проявляются эффект трансфертных цен и тот факт, что значительная доля доходов от добычи сырья «распределяется» в рамках вертикально-интегрированных компаний за пре-

делами сырьевых регионов, преимущественно в столице. «Скорость» роста коэффициента Джини для нефтегазовых регионов почти на 40 % выше, чем у остальных сырьевых. «Вымывание» доходов из сырьевых регионов является негативным фактором не только для сырьевых, но и для центральных регионов — рост имущественного неравенства, как правило, влечет за собой рост социальной напряженности, преступности и усиливает дискомфорт проживания в этих регионах.