

# Прагматизм прогнозов экономического развития страны<sup>1</sup>

**В. Ю. МАЛОВ**, доктор экономических наук, заведующий сектором.

E-mail: malov@icie.nsc.ru

**Б. В. МЕЛЕНТЬЕВ**, доктор экономических наук. E-mail: melentev@icie.nsc.ru

**О. В. ТАРАСОВА**, кандидат экономических наук, Институт экономики  
и организации промышленного производства СО РАН, Новосибирск.

E-mail: tarasova.o.vl@gmail.com

В статье дан обзор выполненных за последние 20 лет исследований института по развитию хозяйственных комплексов азиатской части страны и севера Европейской России. Показано, что многие прогнозы, сделанные на основе использования разработанного межотраслевого инструментария, сбываются. Представлен прогноз развития экономики на перспективу. Рассматривается вероятная относительно менее благоприятная комбинация внешних и внутренних условий. Особенность прогноза – его трактовка в производственных показателях выпуска продукции, как базы входящего в его состав более широко используемого в СМИ показателя ВВП (ВРП).

*Ключевые слова:* прогнозирование экономического развития, транспортная система, азиатская часть России, корпорации и государство, региональная экономическая политика, предупреждение угроз, межотраслевые межрегиональные модели

Прикладной задачей исследований экономической науки является предвидение ситуаций на основе знаний о закономерностях изменений объекта исследований. Одна из таких задач – прогнозы изменений в хозяйственных комплексах отдельных регионов и страны в целом по мере изменений технологий, сбыта, геополитической обстановки, ситуации на мировых рынках и т. п. Такие прогнозы всегда составляли прагматическую основу исследований, а их комплексное обоснование базировалось на расчетах по специальным межрегиональным модельным инструментам. Если во времена существования СССР неизменным внешним фактором для таких расчетов являлись задания руководящих органов и пятилетние планы, то сегодня они, к сожалению, относятся больше к сфере научных изысканий, видимо, из-за коммерческой закрытости большинства отраслевых проектов развития, хотя открытость таких проектов облегчала бы оценку их эффективности с позиций всего народного хозяйства

---

<sup>1</sup> Работа выполнена при финансовой поддержке гранта РГНФ № 13–02–00413.  
4 ЭКО. – 2015. – №11

как возможных вариантов развития. Именно на основе такого традиционного подхода к составлению прогнозов – «от народного хозяйства в целом к отдельному региону» – продолжают базироваться наши исследования последних 20 лет. Одно из них касалось перспектив развития транспортной системы страны в условиях новой экономической и геополитической ситуации.

### **Транссиб как основа международного транспортного коридора**

Сразу после распада Советского Союза стало ясно, что изменится и конфигурация будущих транспортных потоков. Новое начертание государственных границ предопределит и саму возможность их пересечения для осуществления международных перевозок. С другой стороны, движение России по направлению к созданию более открытой экономики позволяло ориентироваться на уже имеющийся задел по транспортным коммуникациям для обеспечения связанности государств Европы и стран Азиатско-Тихоокеанского региона (Китай, Южная Корея, Тайвань, Япония и др.).

В начале 1990-х годов российские железные дороги по своему техническому оснащению выглядели неплохо, например, по сравнению с китайскими. Особенно выделялся Транссиб – двухпутная электрифицированная дорога от Владивостока до Бреста, позволяющая за семь дней преодолеть почти 10 тыс. км и перевезти почти 100 млн т различных грузов. Естественно, что в недрах транспортных ведомств (включая «РЖД») сразу сформировался проект по перспективам перевозок 2 млн международных контейнеров между Азией и Европой, который смог бы приносить в казну России несколько миллиардов долларов в год.

Наши исследования показали, что это далеко не так: и прибыль будет гораздо скромнее, и затраты на эту скоростную доставку значительны. Другой путь – морской – хоть и более медленный, но существенно дешевле. Да и резервов провозных способностей на Транссибе было не так уж и много, особенно с учетом необходимости активизации внутрироссийских перевозок.

Тогда, в середине 1990-х годов, был сделан такой вывод [1]. У России есть 15, максимум 20 лет «форы» перед китайскими железными дорогами для использования имеющихся преиму-

ществ Транссиба. Но в течение этого периода надо срочно модернизировать Транссиб и создать новый широтный транспортный коридор в составе БАМ – Севсиб – Баренцкомур как «дублер» Транссиба, ориентированный на «медленные» внутрироссийские грузовые перевозки, включая экспортные направления.

В настоящее время споры о том, как может быть организован транспортный коридор Азия – Европа, бессмысленны. Преимущества китайских вариантов и, главное, потенциал их железнодорожной политики очевидны. Россия упустила эту «фору», и сегодня ни проект ТЕПР («Транс-Евразийский пояс развития»), выдвинутый главой РЖД В. Якуниным на заседании Президиума РАН в марте 2014 г., ни проект «Восточный полигон» (комплексный, но прежде всего железнодорожный проект «расшивки» узких мест Транссиба и БАМа и модернизации этих магистралей) не смогут существенно изменить ситуацию. Хорошо, если эти проекты дадут новый импульс развитию регионов Сибири и Дальнего Востока. Но о крупных контейнерных перевозках или о скоростном пассажирском сообщении между Тихоокеанским и Атлантическим побережьем с использованием Транссиба, к сожалению, можно забыть – его заняли «южные варианты».

### **Нижнее Приангарье: кое-что всё же реализовали**

Идея освоения Нижнего Приангарья как составной части Ангаро-Енисейского проекта обсуждалась начиная с 1935 г. как логическое продолжение ГОЭЛРО в Восточной Сибири. Война остановила эти планы, но уже с 1958 г. к ним стали возвращаться. Конечно, первоочередными регионами нового освоения были более южные районы Красноярского края и Иркутской области, но идея нового широтного железнодорожного хода по правому берегу р. Ангара (как раз по территории Нижнего Приангарья) не отменялась. Наконец, в конце 1980-х годов в ИЭОПП СО РАН совместно с красноярскими проектными организациями, СОПСом и администрацией Красноярского края была начата работа по подготовке материалов для обоснования долгосрочного проекта «Нижнее Приангарье». Предполагался выход на районную планировку как инженерный документ уже перед непосредственным строительством [2].

Несмотря на трудности того периода, эта работа была сделана, и в середине 1990-х годов Правительством РФ утвержден проект и выделены бюджетные средства на первоочередные транспортные и энергетические проекты. Кризис 1998 г. остановил все работы, и только к 2004 г. за эту идею взялось новое руководство края. Вероятно, им не были нужны наши балансовые расчеты потребностей в трудовых и финансовых ресурсах, оценки реальных сроков создания объектов. От части транспортных объектов вообще решили отказаться (ради достижения приемлемого уровня рентабельности бюджетных средств), хотя без них часть производственных объектов просто не могла функционировать.

Показательно, что районная планировка, выполненная институтом урбанистики (Санкт-Петербург), полностью подтвердила наши предложения по пространственной структуре хозяйства Нижнего Приангарья. В том числе и необходимость создания Северосибирской железнодорожной магистрали по правому берегу р. Ангара. Но главное – то, что «доводка» этого проекта была поручена организации, обладавшей «пробивной силой» в только что созданном инвестиционном фонде, из которого проект успел получить средства для завершения строительства Богучанской ГЭС и автодороги до Кодинска. Большинство других заявленных производственных объектов пока остаются на бумаге.

### **Варианты «Силы Сибири»: в чьих интересах?**

Проекты Нижнего Приангарья середины 1980-х годов ориентировались на возможность использования нефтегазовых месторождений юга Эвенкии как для развития газо- и нефтехимии, так и для газификации городов и поселков Красноярского края. К 2005 г. появились варианты передачи значительного количества газа в Китай, причем и с месторождений севера Иркутской области и Якутии. Было предложено несколько вариантов транспортировок, и во всех случаях предполагался отбор гелия на территории России, предположительно в районе г. Саянск.

ИЭОПП СО РАН были оценены разные варианты: как собственно транспортировки газа, так и создания предприятий по глубокой переработке «жирного» восточносибирского газа. Рассматривалась и возможность создания перерабатывающих предприятий на территории Китая. Оценка велась с позиций интересов как РФ, так и нашего газового монополиста – организа-

ции с государственным участием, но имеющей ярко выраженный коммерческий интерес. Оказалось, что при выборе варианта развития газовой отрасли в Восточной Сибири интересы «Газпрома» совпадают с интересами Китая: наиболее выгодно с точки зрения получения максимального денежного эффекта создавать газопереработку на территории КНР, а не в России. Причина очевидна: в Китае дешевле и труд, и процесс строительства, ближе конечный потребитель и ниже материальные затраты. Проведение газопровода по южному варианту, позволяющему газифицировать многие населенные пункты Иркутской области, Бурятии и Забайкальского края, также не отвечает интересам «Газпрома», так как получить нужную цену с жителей сибирской «глубинки» вряд ли пока возможно.

Сегодня кто-то гордится началом реализации проекта «Сила Сибири», позволяющего диверсифицировать поставки газа, но этот газопровод меньше всего отвечает внутренним интересам регионов Восточной Сибири. Хорошо, если не оправдаются наши прогнозы о местах строительства газоперерабатывающих заводов. Ждать остается недолго: газопроводы научились строить быстро и в самых тяжелых условиях.

### **Газ Ямала:**

#### **оценка угроз западного направления поставок**

В конце «нулевых» годов XXI века, в связи с задержкой строительства «Голубого потока» (газопровод в Турцию по дну Черного моря) из-за недоговоренностей о цене газа, нами была поставлена задача оценить риски аналогичных задержек при реализации проектов новых газопроводов в Западную Европу с месторождений полуострова Ямал. Также учитывались и определенные трудности с транзитом через территорию Украины. Нами были сделаны предположения, которые тогда казались невероятными: а что если *вдруг*, подготовив ямальские месторождения к эксплуатации, «Газпром» не найдет потребителей в Западной Европе? Или возникнут препятствия «непреодолимой силы» по транзиту газа? Каковы могут быть потери? И какие мероприятия можно предусмотреть для минимизации этих потерь?

Расчеты показали, что существенное снижение потерь обеспечивал бы вариант создания заводов по сжижению газа на побережье морей Северного Ледовитого океана. Это обеспечивало

возможность диверсификации поставок газа по всему миру. Мы предлагали такое место в районе порта Индига, куда мог быть проложен и железнодорожный путь и создан многофункциональный порт. Тогда о порте Сабетта еще никто не упоминал. Более того, побережье Ямала в качестве размещения возможных будущих портовых комплексов не рассматривалось по причине мелководья и тяжелой ледовой обстановки. Второй вариант, еще больше минимизирующий потери, – это создание мощностей по переработке газа в разнообразные продукты химической отрасли на территории России с возможным их последующим экспортом.

Понятно, что тогда о санкциях со стороны европейских стран или отказе Болгарии в проведении «Южного потока» и не помышляли. Тем не менее это случилось. Проект «Сила Сибири» как альтернативный маршрут пусть только для части ямальского газа – хотя и наиболее быстро реализуемый, но все равно рискованный (и это наше новое предупреждение), так как у КНР тоже есть свои интересы. Понятно, что, став единственным покупателем, именно Китай может оказаться в наиболее выигрышной позиции при переговорах о цене газа. И если уж сам проект «Сила Сибири» однозначно принят к реализации, то полезно одновременно иметь в запасе вариант продолжения газопровода к побережью Тихого океана (а не только непосредственно в Китай) и создания там газоперерабатывающих и газосжижающих заводов.

Впрочем, и новый вариант «Южного (теперь турецкого) потока» по-прежнему остается рискованным, так как газ Ирана, Катара и Алжира для европейских потребителей может оказаться дешевле. Кроме того, у ЕС и США обязательно возникнет желание не допустить устранения Украины от газового транзита из чисто политических соображений, и тогда вопрос о рынках для ямальского газа снова станет «болевым» точкой. Поэтому наши предложения о более активной политике в отношении внутреннего рынка, и/или реализации масштабных проектов СПГ на побережье Северного Ледовитого океана, и/или создания новых объектов газопереработки с экспортом более дорогой продукции остаются актуальными.

### **Арктические АТПК: что можно ожидать?**

В настоящее время заметна активизация и экономической, и геополитической деятельности российских властей в части

«Арктического вектора». Восстанавливаются военное присутствие на Новосибирских островах, порты Хатанга, Тикси, Певек, создаются новые (Сабетта), заметна интенсификация перевозок по Северному морскому пути. Минерально-сырьевые ресурсы Арктики и вообще Севера, конечно, огромны, но их экономическая ценность существенно уступает оценке их физического объема (причем чаще всего потенциального, оцененного лишь предварительно). Тем не менее за эти территории и акватории уже ведется борьба.

Значимость северного направления продвижения России понимали давно, периодически проводились мероприятия не только по освоению (чаще всего – ресурсному), но и обживанию этих суровых мест. Было и понимание целесообразности соединения оборонного и хозяйственного направлений движения на Север и в Арктику. В конце 1990-х годов в ИЭОПП СО РАН совместно с СОПСом было проведено исследование по перспективам Северного морского пути и превращению его в международный транспортный коридор. Показательно, что эти научные исследования поддерживались и международными организациями Норвегии, Финляндии и др.

Наши рекомендации касались и увеличения объема перевозок по сибирским рекам, впадающим в моря Северного Ледовитого океана, и новых направлений транспортировки нефти с Ванкорского месторождения, и внедрения новых видов транспортных средств, специально создаваемых для условий арктических морей (экранопланы). Для транспортировки нефти предлагалось использовать порт Диксон как альтернативу нефтепроводу «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО). Это позволило бы резко активизировать деятельность в восточном крыле Севморпути, восстановить все брошенные на тот момент порты (Хатанга, Тикси, Певек и др.). Как известно, был выбран сухопутный маршрут поставок нефти на Дальний Восток и Китай, но восстанавливать порты (и аэродромы) все равно пришлось, уже в основном в целях оборонного ведомства и, естественно, за счет бюджета.

Наши последние предложения касаются подходов к освоению ряда уникальных месторождения арктической зоны Красноярского края и Якутии, примыкающих к побережью Северного Ледовитого океана. Акцент делается на совместное хозяйственное использование транспортной, социальной и энергетической инфраструктуры, созданной в оборонных целях. Мы считаем

принципиально важным, что освоение этих регионов должно вестись без учета сложившейся конфигурации административных границ, путем образования акватерриториально-производственных комплексов (АТПК), создаваемых на определенное время и имеющих четко очерченные цели национального уровня значимости. К таким образованиям можно отнести Таймыро-Якутский АТПК, объединяющий территории Красноярского края и Республики Саха (Якутия), обладающий уникальными месторождениями импактных алмазов и редких металлов. Их освоение, на наш взгляд, целесообразно осуществлять совместно, на основе использования общей инфраструктуры, которая одновременно будет служить и задачам укрепления обороноспособности России на арктическом направлении. Важно, чтобы региональные власти не стали бы делить будущие доходы, рискуя оказаться в положении тех «двух медвежат», позвавших лису поделить их сыр исключительно поровну.

### **Оценка перспектив экономического развития регионов Сибири в условиях санкций**

Данный вариант прогноза развития предлагается в условиях непростой ситуации в стране, которая складывается под влиянием мирового финансово-экономического кризиса, сокращения доходов от экспорта нефти и газа, экономических санкций Запада против России, что приводит к ухудшению тенденций экономического развития.

За два года после кризиса 2007–2008 гг. экономика страны восстановилась, но сигналы прошлого, к сожалению, не были услышаны. С 2013–2014 гг. снова начались негативные процессы: сокращение темпов роста промышленности, строительства, грузооборота транспорта и особенно инвестиций. Как предвестники нового возможного кризиса наблюдаются отток капитала и увеличение внешнего совокупного долга страны, обслуживание которого может составить ежегодно около 100 млрд долл. [3], уменьшая вес конечного потребления в валовом выпуске. Мы попытаемся дать возможную расчётную перспективу в условиях имеющейся информации и разработанных инструментальных средств, учитывающих межотраслевое сбалансирование по региональным хозяйствам.

В качестве аппарата расчётов использовался один из вариантов классической межрегиональной межотраслевой модели [4];



53 отрасли и 20 районов с выделением всех субъектов Сибирского федерального округа объединены в динамическую систему периода 2015–2035 гг. Информационная база во многом опиралась на данные [3, 5 и др.] и дополнительные экспертные оценки, включая проекты, рассмотренные в начале статьи.

Известные события на юго-востоке Украины стали причиной санкций против нашей страны и продолжающихся угроз. Очевидная задача экономистов – дать хотя бы примерную количественную оценку их последствий. В качестве ориентира для сравнения используем принятый ранее Министерством экономического развития РФ базовый прогноз до 2030 г. с умеренными среднегодовыми темпами прироста общего производства по пятилеткам – 3–5% [5] с сохранёнными нами оптимистическими тенденциями во временном периоде по 2035 г. Наш основной расчётный вариант будем называть «Санкции». Таким образом, расчёты по стране проведены в виде двух сравниваемых сценариев.

1. Минимальный вариант «Санкции» соответствует средним, близким к отчётным, трендам развития экономики районов России. Он включает в себя и вероятную менее благоприятную комбинацию внешних и внутренних условий.

2. Умеренный вариант базируется на относительно более благоприятных внешних и прочих условиях. Он основан на базовом прогнозе (при условии сохранения несколько ослабленных санкций Запада) и обеспечивает также возможность дополнительного расширения региональных хозяйственных комплексов. В тексте мы будем оперировать в основном данными по варианту 1. Вариант 2 положительно отличается от него по темпам прироста валового выпуска по стране (в среднем на 0,3–0,6 п. п.) и используется как альтернативный.

Со стороны оппонентов России следует ожидать действий по ограничению нашего экспортного рынка. При этом снизится поступление валюты и уменьшатся возможности необходимых для России импортных поставок. Расчёты показывают (табл. 1, 2), что постепенное сокращение экспорта топливно-энергетических ресурсов с 2014 г. по 2020 г. на 30% по сравнению с предполагаемыми по официальному базовому прогнозу развития объемами приведет к значительным отклонениям по валовому выпуску и конечному потреблению. Это произойдет за счёт структурных изменений в пользу перерабатывающих отраслей и сохранения в первые годы

периода последних уточнённых проектировок по выпуску продукции (сокращение в 2015 г. и стабилизация в периоде до 2020 г.). Наиболее сильные сравнительные потери возможны за пределами 2016–2020 гг. В последующем экономика страны сохраняет неплохой темп (3–4% прироста), обеспечивая близкую динамику и по показателям конечного непроеизводственного потребления, являющегося главной целью развития экономики страны.

**Таблица 1. Отклонение показателей варианта «Санкции» от базового прогноза по экономике России<sup>2</sup> в 2015–2035 гг. (годы окончания пятилеток), млрд руб.**

Показатель	2015	2020	2025	2030	2035
Конечный продукт	-320	–	-690	-2 870	-8 500
Валовый выпуск	-980	–	-1 070	-4 160	-9 500
Среднегодовые темпы инвестиций по соответствующим пятилеткам, п. п.	-0,20	0,32	-0,31	-0,10	0,05
Отношение межрегионального прироста к потреблению продукции районов, доля	0,03	0,11	0,19	0,23	0,38
Общий вывоз с экспортом	-5 483	-823	3 665	3 600	8 286
Общий ввоз с импортом	-1 863	-1 474	5 372	5 600	7 951

**Таблица 2. Отклонение показателей варианта «Санкции» от базового прогноза по экономике Сибири в 2015–2035 гг. (годы окончания пятилеток), млрд руб.**

Показатель	2015	2020	2025	2030	2035
Валовый выпуск	617	366	125	100	1 094
Инвестиции	74	189	133	115	1 880
Доля транзита в межрегиональном грузообороте, %	-6,85	1,67	-5,73	-2,24	-1,74
Общий вывоз с экспортом	677	717	1 329	1 020	2 430
Общий ввоз с импортом	691	617	1 790	1 470	1 840

Заметим, что указанное относительное отклонение по выпуску продукции (объёму общего производства) в 2030 г. ожидается значительно бóльшим, чем по конечному потреблению (и данное соотношение уменьшается). Поскольку по составу валовый выпуск – это по большей части затраты, необходимые для обеспечения конечного потребления, то в принятых условиях экономическая структурная замена произойдёт менее затратно. После 2030 г. экономика развивается в стационарном положительном режиме, причём при прогрессивных структурных изменениях,

<sup>2</sup> Расчёты проводились в основных ценах 2010 г.

но относительных потерь было бы меньше при выполнении посылок базового прогноза (см. последний столбец табл. 1).

По инвестиционным издержкам отличия менее значительны, чем по валовому выпуску (строка 3 табл. 1), но они говорят о необходимости больших внутренних капитальных затрат в следующей пятилетке.

Данный вариант развития характеризуется значительными изменениями размещения и структурного состава производственных программ регионов. Масштабная смена поставщиков и потребителей косвенно подтверждается приростом интенсивности потоков межрегиональных поставок по вывозу и ввозу продукции (строки 6–7 табл. 1, 5–6 табл. 2) и связанной с этим необходимостью развития отраслей транспорта (табл. 3, 4). Но структура их, как и в сфере производства, другая – в пользу перерабатывающих отраслей. Дополнительная потребность в грузообороте по периодам может составить от 14 до 40 трлн руб. его стоимости, а за пределами 2030 г. – ещё больше. Ожидается повышение нагрузки на железнодорожный транспорт со значительными среднегодовых темпов прироста по пятилеткам 2,0–3,0%.

Таблица 3. Среднегодовые темпы развития районов Сибири по пятилеткам периода 2016–2035 гг., %

Отрасль	Кемеровская область				Красноярский край			
	2016–2020	2021–2025	2026–2030	2031–2035	2016–2020	2021–2025	2026–2030	2031–2035
Трубопроводный	99,2	98,8	100,2	101,0	103,3	107,9	106,4	103,2
Автотранспорт	108,3	102,	104,2	106,0	111,5	106,4	109,9	106,4
Авиатранспорт	106,7	103,5	104,5	103,4	110,9	107,0	106,5	106,0
Погрузочные	106,8	105,9	106,4	105,8	104,1	102,3	102,4	105,8
Валовый выпуск	103,8	103,2	104,4	105,1	103,2	106,6	104,0	104,8
Транспорт в целом	99,8	99,8	102,7	103,0	104,2	106,5	105,7	103,7
Промышленность	102,1	103,0	102,9	103,1	101,0	103,8	102,4	104,3

Следует подчеркнуть, что реакция экономики на вынужденные изменения во внешней торговле России неодинакова по районам страны. Характерная неожиданная её особенность – возможное усиление нагрузки на экономику восточных районов. В частности, в Сибири во всём рассматриваемом периоде наблюдается более высокая нагрузка на производство (темпы прироста

превышает среднероссийский), инвестиции и возросшая интенсивность межрегионального обмена (табл. 2, 3, 4) по отношению к сравниваемому варианту, т. е. рост основных производственных характеристик в сравнении с базовым вариантом.

*Таблица 4. Среднегодовые темпы развития районов Сибири по пятилеткам 2016–2035 гг., %*

Отрасль	Новосибирская область				Томская область			
	2016–2020	2021–2025	2026–2030	2031–2035	2016–2020	2021–2025	2026–2030	2031–2035
Трубопроводный	102,1	108,1	100,2	101,2	101,5	102,5	102,8	102,4
Автотранспорт	102,5	102,6	105,3	106,4	103,3	104,3	103,1	103,4
Авиатранспорт	102,1	103,1	103,3	104,2	101,6	102,2	103,5	103,8
Погрузочные	104,4	104,0	105,1	104,6	102,0	103,2	103,8	104,2
Валовый выпуск	106,0	104,6	104,0	104,1	103,5	104,3	104,4	104,2
Транспорт в целом	103,1	105,4	103,8	102,2	102,9	103,6	103,7	102,1
Промышленность	102,8	105,6	103,0	102,6	101,4	103,5	103,6	102,8

По темпам роста региональных хозяйств складывается динамика устойчивого увеличения показателей в большинстве отраслей с тенденцией приоритета роста производств обрабатывающего комплекса.

Очевидно, что отмеченные структурные изменения потребуют соответствующего инвестиционного обеспечения, тем более что по сибирским районам предполагается большее снижение затрат и больший рост производительности, чем в других районах страны. Данная область экономики тоже может стать объектом будущих санкций в форме перекрытия поставок нам современного оборудования и технологий, как это и бывало в прошлом в отношениях между Западом и Востоком. Такие действия могут усилить негативные последствия для развития производственной сферы России. Если этого не произойдет, то реакцией будет ещё более значительное повышение темпов роста сибирской экономики, но со снижающейся динамикой конечного потребления (и ВВП).

Негативное влияние и последствия отмеченных действий могут быть значительно смягчены дополнительным развитием собственной машиностроительной базы и современных технологий. Это потребует, по расчётам, в рассматриваемом периоде среднегодового роста инвестиций по России до 4,5–6,0%,

а в Сибири эти показатели должны быть выше в среднем на 1,5–3,0 п. п.. По исходным технологическим посылкам и ожидаемому росту производительности данный вариант достижим для «разорванной в клочья экономики России»<sup>3</sup>.

В изложенной характеристике процесса адаптации нашей экономики есть ещё осложняющие прямые и косвенные обстоятельства, давно требующие, по многочисленным материалам аналитиков, очевидных изменений в экономической политике.

К сожалению, за последние 20–25 лет произошло реальное превращение страны в сырьевой придаток мировой экономики. Именно это требует переориентации экономической политики, без чего безопасное развитие России в будущем невозможно. К этому подталкивают и снижение доходности ресурсного сектора из-за естественного истощения запасов на наиболее эффективных и доступных месторождениях, значительного роста капиталоемкости на новых, а также общее уменьшение удельного веса налоговых доходов от нефтегазового сектора.

Отсутствие поддержки сектора производства новых технологий и оборудования, слабость мер, стимулирующих их эффективное саморазвитие, недостаточное перераспределение средств из нефтегазового сектора в указанную сферу привели, к сожалению, к ослаблению экономической динамики.

Приведённые табличные материалы вариантов возможного прогноза количественно подтверждают многие предложения о необходимости разработки серьёзных подготовительных мер, касающихся структурных и организационных изменений в экономике.

Экономика России в ближайшем будущем избавится от последствий санкций, но потери от них неизбежны. Количественно полученные оценки достаточно разумны, даже если принять пессимистическое предположение, что искажения результатов расчётов вследствие погрешностей используемой информации и ошибок агрегирования составят 1,2–1,5 раза. Недостаточная достоверность данных может привести к дополнительным колебаниям расчётных темпов развития (табл. 3–4) на 0,5–1,0 п. п. Тем не менее полученные оценки являются определённой поддержкой нашим экспертам, аналитические выводы кото-

---

<sup>3</sup> Слова президента США Б. Обамы. URL: <http://top.rbc.ru/politics/21/01/2015/54bf30459a794751070ca81f>

рых влияют на мнение лиц, реально принимающих решения. Поэтому структура российской экономики должна скрупулёзно и досконально переориентироваться в направлении резкого наращивания отраслей конечных стадий переработки и обеспечения роста производительности. Этому учат уроки неравноправного отношения к нам со стороны Европы и США.

### **Кому могли бы быть интересны наши прогнозы?**

К вышесказанному можно добавить следующее: прогнозы, сделанные на основе научных исследований, имеют конкретного адресата. Поскольку наш подход ориентирован на реализацию прежде всего народнохозяйственных интересов, то предлагаемые прогнозы прежде всего предназначены для властных структур разных уровней, в основном федеральных и региональных. Однако недостаточно сделать прогноз, необходимо, чтобы те, для кого они предназначены, были уверены в точности и значимости этих прогнозов. И здесь уже важно не столько само научное обоснование (исходная информация, методы расчетов, степень достоверности полученных результатов), сколько способность донести до конечного потребителя важность данного прогноза и риски игнорирования его последствий.

### **Литература**

1. Бандман М.К. Геополитическое положение Сибири после распада СССР // Известия АН. Сер. географическая. – 1994. – № 3. – С. 85–93.
2. Бандман М.К., Ионова В.Д., Малов В.Ю. и др. Территориально-производственные комплексы: Нижнее Приангарье – Новосибирск: Наука, 1992. – 344 с.
3. Аганбегян А.Г. Социально-экономическое развитие России: анализ и прогноз // Проблемы прогнозирования. – 2014. – № 4. – С. 3–16.
4. Сулов В.И., Костин В.С., Забияко Г.И., Котельников Е.А., Мелентьев Б.В. Модельно-программный комплекс прогнозирования укрупнённых финансовых потоков по отраслям и регионам страны. Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2011617654. – М.: Федеральная служба по интеллектуальной собственности, патентам... Зарегистрировано 30.09.2011.
5. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года. URL: [http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/economylib4/mer/activity/sections/macro/prognoz/doc20131108\\_5](http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/economylib4/mer/activity/sections/macro/prognoz/doc20131108_5) (дата обращения: 30.06.2014).