

ТРАНСЪЕВРАЗИЙСКИЙ ПОЯС РАЗВИТИЯ КАК НАЦИОНАЛЬНАЯ ИДЕЯ

© 2020 г. Г. А. Заикина

Журнал “Вестник Российской академии наук”, Москва, Россия

E-mail: galzaikina@yandex.ru

Поступила в редакцию 22.10.2019 г.

После доработки 05.11.2019 г.

Принята к публикации 05.11.2019 г.

Ключевые слова: мегапроект, “Трансъевразийский пояс развития”, интегральная транспортная система, Институт социально-политических исследований РАН, МГУ им. М.В. Ломоносова, ОАО “Российские железные дороги”, Транссибирская магистраль, Байкало-Амурская магистраль, связанность территории, региональные диспропорции.

DOI: 10.31857/S0869587320020139

15 октября 2019 г. на заседании президиума РАН обсуждался мегапроект “Трансъевразийский пояс развития – интегральная евразийская транспортная система”. К этому вопросу президиум Академии наук обращается не впервые. В 2014 г. проект обсуждался президиумом РАН, с докладом выступил в то время президент ОАО “Российские железные дороги” В.И. Якунин (Вестник РАН. 2014. № 8). Проект был инициирован 12 лет назад, его продвигали РАН и МГУ им. М.В. Ломоносова в лице двух организаторов-соучредителей – академиков Г.В. Осипова и В.А. Садовниченко.

По словам открывшего заседание президента РАН академика **А.М. Сергеева**, сейчас, когда наша страна выходит на траекторию развития, этот проект приобретает новое звучание, он может быть востребован, что подтверждает его широкое обсуждение различными министерствами и ведомствами на многочисленных встречах и совещаниях, посвящённых реализации проекта применительно к сегодняшним условиям.

О предпринимаемых шагах по подготовке проекта членов президиума РАН проинформировал один из его инициаторов и руководителей академик **Г.В. Осипов**. Он сообщил, что “Трансъевразийский пояс развития” – результат совместной деятельности Российской академии наук и Московского государственного университета при участии крупнейших российских компаний, прежде всего РЖД. Научную, научно-организационную и координационную деятельность по разработке проекта осуществляет Институт социально-политических исследований РАН с

участием Центрального экономико-математического института РАН. В этой деятельности также принимают участие многие творческие научные группы под руководством В.А. Садовниченко, В.Л. Макарова, А.А. Акаева, И.А. Старикова, А.С. Мишарина, Б.М. Лapidуса. Большую роль в работе над проектом сыграл академик А.Д. Некипелов.

Мегапроект обсуждался на различных уровнях: на секции социально-экономической безопасности научного совета при Совете безопасности РФ (руководитель А.Д. Некипелов), на заседании Президиума РАН, на заседании Интеграционного клуба при Совете Федерации РФ (председатель В.И. Матвиенко). На встрече в НИЦ “Курчатовский институт” академик А.М. Сергеев проинформировал Президента РФ В.В. Путина о проекте. Итоги обсуждения внушают оптимизм, на всех уровнях концепция проекта получает поддержку, в частности, её одобрил министр иностранных дел России С.В. Лавров.

Г.В. Осипов заметил, что Россия во все времена жила крупными идеями, которые собирали страну, поднимали экономику, вдохновляли народ на великие свершения. Такими идеями стали строительство Транссибирской магистрали, начатое при Александре III, план ГОЭЛРО, Атомный и Космический проекты, строительство БАМа. Сегодня, когда страна переживает не лучшие времена, мы вновь нуждаемся в постановке больших задач, позволяющих обеспечить мощный стратегический прорыв. Именно такой задачей, на взгляд его авторов, является мегапроект “Трансъевразийский пояс развития”. Его кон-

цепция исходит из системного представления о национальных интересах России в наступившем веке, она предполагает комплексный подход ко всем сферам жизнедеятельности не только российского, но и мирового сообщества.

Речь идёт об инфраструктурном проекте, о создании на территории России интегральной евразийской инфраструктурной системы вокруг протяжённого транспортного коридора с возможностью выхода в сопредельные зарубежные страны в направлении запад—восток и север—юг, при условии объединения всех видов транспорта — железнодорожного, автомобильного, авиационного, речного, морского, а также энергетической системы и системы телекоммуникаций.

Как подчеркнул Г.В. Осипов, мегапроект имеет социально-экономический и геополитический аспекты, он нацелен на:

- обеспечение территориальной связанности страны, преодоление угрозы её распада, усиление консолидации российского общества;
- введение в хозяйственный оборот природных богатств Сибири, Дальнего Востока и Арктики;
- стимулирование социально-экономического развития этих регионов, создание сети высокотехнологичных предприятий, которые станут центрами притяжения квалифицированной рабочей силы; увеличение количества рабочих мест, что создаст условия для закрепления трудоспособного населения на пустующих окраинах России, которые в настоящее время привлекают корыстное внимание сопредельных государств;
- формирование базы для ухода от целевой модели экономики; эта проблема возникает в связи с перспективами сокращения добычи нефти;
- переход к качественно новой системе показателей социальной и экономической деятельности государства и его органов;
- использование уникального географического ресурса российской территории, которая должна служить мостом между мировыми экономическими зонами, между Европой и Восточной Азией.

С геополитической точки зрения, проект обеспечивает условия для обоюдовыгодного сотрудничества с рядом европейских стран, а также с Китаем, Японией, Южной Кореей, Сингапуром, Индией, открывает новые возможности взаимопользованных отношений с Корейской Народной Республикой, а в перспективе с Канадой и Соединёнными Штатами Америки. Он позволит внести дополнительное содержание в идею евразийского партнёрства.

Расчёты с применением методов компьютерного моделирования продемонстрировали народ-

но-хозяйственную и финансовую эффективность проекта. Так, с учётом прямых и косвенных эффектов его реализация обеспечит дополнительное увеличение внутреннего валового продукта Российской Федерации к 2030 г. на 3.2%, а в соответствии с прогнозом роста остальных областей экономики общее годовое увеличение ВВП составит к 2030 г. примерно 6.2%. Это даст возможность выйти на темпы роста экономики, превышающие среднемировые. Темпы повышения реальной заработной платы вследствие прямых и косвенных эффектов от реализации мегапроекта должны достичь к 2030 г. 5.6%. Предполагается и значительное увеличение населения Сибири и Дальнего Востока — примерно на 1 млн человек.

В соответствии с расчётами, к 2030 г. будут построены новые железнодорожные пути протяжённостью 2.5 тыс. км, реализовано более 50 масштабных проектов с общим объёмом инвестиций 4 трлн руб. Средний срок окупаемости мегапроекта — 13 лет.

По мнению Г.В. Осипова, воплощение в жизнь обсуждаемого стратегического социально-экономического мегапроекта позволит достичь следующих целей:

- обеспечить связанность российской территории, стать программой пространственного развития страны на многие десятилетия;
- сформировать условия для преодоления региональных диспропорций;
- создать мощные стимулы для интеграции сибирских и дальневосточных регионов Российской Федерации в единое социально-экономическое пространство страны;
- вывести страну на новый технологический уровень, имея в виду ряд несырьевых отраслей национальной экономики, в первую очередь машиностроение, стать локомотивом комплексной реиндустриализации России;
- сформировать спрос на высокие технологии и лежащие в их основе фундаментальные исследования.

Научное обеспечение мегапроекта, очевидно, — не дело отдельных институтов и групп, тут требуется объединение усилий как Академии наук, так и вузов, учёных практически всех профилей — от географов, материаловедов и машиностроителей до специалистов в области международных отношений и космических исследований. Проект позволяет привлечь в Россию большой объём иностранных инвестиций и открывает возможности масштабного импорта разнообразных технологий. Участие иностранных инвесторов повысит их заинтересованность в России как ключевом геополитическом и геоэкономическом партнёре и создаст стимулы для перехода сотрудничества на новый качественный уровень, считает Г.В. Осипов.

Одним из результатов реализации проекта должно стать укрепление геополитических позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе, что позволит в определённой мере уравновесить геополитические и геоэкономические амбиции некоторых сопредельных стран — Китая, Японии, Южной Кореи и стран АСЕАН.

Наконец, мегапроект выступает как инструмент использования достижений современной науки в целях устойчивого развития человеческой цивилизации, должен способствовать повышению солидарности разных стран, снижению конфронтации, предотвращению возможных глобальных угроз. Он представляет альтернативу доминирующим в настоящее время экономическим принципам, предлагает постепенное формирование парадигмы нового прогрессивного мирового порядка, исключающего силовые конфликты и ядерное противостояние стран и народов.

Мегапроект “Трансъевразийский пояс развития” может быть реализован, по глубокому убеждению его разработчиков и экспертов, только как проект Президента Российской Федерации.

Академик **В.А. Садовничий** дополнил выступление академика Г.В. Осипова. Он ещё раз подчеркнул, что мегапроект носит стратегический характер и может стать ведущей задачей развития нашей страны на многие годы, даже своего рода национальной идеей.

Как председатель созданного в 2017 г. Совета по транснациональному развитию Евразийского континента В.А. Садовничий сообщил, что к настоящему времени проделана огромная работа по формулированию концепции мегапроекта, его моделированию, проведены необходимые расчёты. Проект обсуждался в том числе с губернаторами территорий, которые будут им затронуты, и они высказали свои пожелания и соображения. Главное, что “Трансъевразийский пояс развития” позволяет ставить цель поступательного, взаимосвязанного социально-экономического роста на огромных пространствах России, покрыть их сетью всех видов транспорта, создать современную инфраструктуру на сопредельных территориях, обеспечить сотрудничество заинтересованных стран. В последнее время активно обсуждается западная ветка этого проекта — от Санкт-Петербурга через Белоруссию в Берлин.

По мнению В.А. Садовничего, проект достаточно хорошо проработан и пора переходить от обсуждений к реальным шагам по его осуществлению. С этой целью следует создать организационную структуру, которая формировала бы конкретные планы, этапы и горизонты развития. Уже сейчас благодаря компьютерному моделированию и супервычислениям на основе общеэко-

номических моделей определены базовые цифры в соответствии с основными этапами.

Первый из них — модернизация Транссиба, стоимость которой составит 3,7 трлн руб. Второй — превращение Транссиба в высокоскоростную грузовую и пассажирскую магистраль — 18 трлн руб. Здесь встаёт вопрос о разработке и применении новых технологий, новых идей относительно транспортной техники. Наконец, третий горизонт — создание разветвлённой железнодорожной сети, покрытие ею обширных территорий. В целом речь идёт примерно о 300 млрд долл. вложений. Как предполагается, инвестиции могут окупиться за 13–15 лет, но это зависит от многих обстоятельств, в частности, от того, удастся ли привлечь зарубежных партнёров. Какая-то часть финансирования может осуществляться за счёт регионов. Но, конечно, основу должно составить государственное финансирование, считает В.А. Садовничий.

Решение о реализации мегапроекта, если оно будет принято, потребует дальнейших серьёзных исследований. Ректор МГУ им. М.В. Ломоносова высказал предложение использовать здесь возможности, связанные со стартовым в ближайшее время строительством Долины Московского университета. В этом начинании могла бы принять участие Академия наук, чтобы создать площадку для дальнейших исследований в рамках мегапроекта. Это позволило бы привлечь к научным разработкам зарубежных учёных, в частности китайских, которые проявляют интерес к нашим инициативам в связи с их возможным сопряжением с мегапроектом Шёлкового пути.

В.А. Садовничий предложил также провести в ближайшее время в Санкт-Петербурге круглый стол для обсуждения проекта с представителями крупных университетов, располагающих значительным научным потенциалом, чтобы привлечь к этой идее интерес руководителей регионов, которые входят в предполагаемый ареал мегапроекта.

На примечательное обстоятельство обратил внимание академик **А.Д. Некипелов**. Вроде бы явных противников проекта “Трансъевразийский пояс развития” нет, но в то же время никак не удаётся перейти от стадии достаточно глубокого и разностороннего осмысления этой идеи учёными и специалистами, в том числе ОАО “РЖД”, прежде всего в лице первого заместителя генерального директора компании А.С. Мишарина, к практической проработке проекта с участием органов государственной власти. Ведь планировалось, что первый, подготовительный, этап захватит период с 2016 по 2018 г., второй — с 2019 по 2025 г., третий — с 2026 по 2035 г. Понятно, что в любом случае эти сроки не выдерживаются.

Неофициально часто высказываются определённые сомнения в отношении этого проекта, причём некоторые из них удивляют, заметил А.Д. Некипелов. Например, существует мнение, что через всю Россию просто нечего будет возить! И это в то время как Транссиб крайне перегружен. Именно поэтому на Транссибе очень низкие средние скорости движения поездов, они уже стали притчей во языцех. По расчётам РЖД, если убрать из расписания только один пассажирский состав, возникает возможность при тех же скоростях пустить пять-шесть грузовых составов. Более того, реализация столь крупных инфраструктурных проектов становится толчком для освоения новых пространств, тем самым создаются условия для дальнейшего роста товаропотока, то есть можно говорить о долгосрочной перспективе. Новая магистраль — хребет транспортной сети, которая в будущем должна покрыть всю страну, — предназначена, с одной стороны, для пассажирских перевозок, с другой — для контейнерных.

Говоря о финансовых аспектах проекта, А.Д. Некипелов отметил, что расчёты разных коллективов, в том числе ОАО «РЖД», оказались на удивление близкими, расхождения очень невелики. Что такое 310–320 млрд долл.? Конечно, сумма немалая, но вполне подъёмная, имея в виду что валютные резервы России сейчас значительные. Но ведь речь не идёт о том, что проект будет реализован исключительно за государственные деньги. Прорабатываются различные формы, в том числе с учётом мирового опыта, прежде всего Китайской Народной Республики, которая совершила огромный прорыв в этой области. В идеальном варианте имеется в виду использование государственных ресурсов — федеральных и региональных, а также привлечение средств населения и частного бизнеса. Проект экономически привлекателен и для зарубежных инвесторов, но международные обстоятельства могут затруднить их участие.

Если реализация проекта в годовом исчислении потребует вложений в размере чуть меньше 30 млрд долл., много это или мало? По мнению А.Д. Некипелова, это именно столько, сколько нужно для российской экономики в целом. Специалисты и власть в лице Президента страны справедливо ставят задачу повышения инвестиционной активности, увеличения доли инвестиций в ВВП. В этом смысле дополнительные 30 млрд долл. позволили бы выйти на желаемый уровень ежегодных инвестиций. Важно, что у России есть достаточные собственные ресурсы для осуществления обсуждаемого мегапроекта, во всяком случае на его начальном этапе. И роль государства здесь очень велика — не только как главного источника финансирования, но и как регулятора, обеспечивающего привлечение средств региональных и муниципальных бюджетов, заём-

ных средств, выпуск облигаций и т.д. Такая политика вполне соответствует международной практике.

Финансовая особенность проекта заключается в том, что большая часть вложений (около 75%) должна иметь государственное происхождение, поскольку отдача капитала в данном случае (по расчётам, 10–11%) не привлекательна для частного бизнеса. То есть на основе только частных инвестиций реализовать проект невозможно. Но такое невозможно нигде — ни в Европе, ни в Китае. Проекты высокоскоростных магистралей всюду осуществлялись при заметном участии государства, которое может удовлетвориться меньшей отдачей на вложенный капитал, создавая тем самым возможность обеспечить отдачу порядка 17–18% для частного бизнеса. Выгода государства состоит в том, что реализация проекта с неизбежностью ведёт к увеличению будущих налоговых поступлений, что связано с мультипликативными эффектами.

А.Д. Некипелов поддержал предложения, высказанные В.А. Садовничим, которые должны способствовать преодолению безразличия государственных органов власти в отношении мегапроекта, имеющего огромное значение для нашей страны.

Академик **В.Л. Макаров** обратил внимание на особенность мегапроекта как совокупности тесно взаимосвязанных отдельных проектов. Каждый из них отличается своей спецификой, каждый по-своему финансируется, но все они вместе составляют единое целое. Например, скоростные дороги — самостоятельный проект, как и развитие Северного морского пути, но реализовываться они должны в единой системе координат.

Сейчас руководство страны ставит цель перевести стратегическое планирование в компьютерную форму, и мегапроект мог бы стать ярким примером такого подхода. Разрабатываемые в ЦЭМИ РАН компьютерные агент-ориентированные модели позволяют собирать разрозненные проекты в одну систему. Когда отдельные проекты объединяются в единый мегапроект, суперкомпьютерное моделирование становится решающим инструментом, потому что есть модели, где число агентов достигает миллионов. Поскольку в области суперкомпьютерных технологий в нашей стране лидером является Московский государственный университет, идея строительства Долины МГУ как исследовательской площадки представляется В.Л. Макарову продуктивной и требующей всемерной поддержки.

Когда речь идёт о мегапроектах, нельзя сводить всё только к финансовым аспектам вопроса, заметила академик **Т.Я. Хабриева**. Среди других слагаемых успеха — правовая оценка планируемых мероприятий. Что касается «Трансъевразийского пояса

развития”, то правовая его составляющая проработана на очень достойном уровне. Этим занимался в том числе и возглавляемый Т.Я. Хабриевой Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ.

Нередко правовую базу национальных проектов приходится готовить практически с нуля. Здесь же успех в определённой мере обусловлен действующим законодательством, в рамках которого подробно разработаны водный и иные кодексы, а также международно-правовыми документами. Более того, 21-й раздел Договора о создании Евразийского экономического союза предполагает формирование единого транспорт-

ного пространства. К сожалению, регулирование данной области происходит фрагментарно, преодолеть это упущение, считает Т.Я. Хабриева, можно, опираясь на уже предпринятые в рамках мегапроекта исследования.

Подводя итоги, академик **А.М. Сергеев** выразил мнение, что настало время вывести мегапроект на новый уровень, определить его место в экономической политике государства. С другой стороны, нужно теснее взаимодействовать с регионами. Интересы губернаторов с западных до восточных границ страны известны – большинство поддерживают этот проект.