

УДК 31

Стариков Иван Валентинович

кандидат экономических наук,
ведущий научный сотрудник,
Институт социально-политических исследований РАН
is2316218@yandex.ru

Крылов Станислав Игоревич

кандидат экономических наук,
заместитель директора,
Институт развития территорий и современных технологий
01111965@mail.ru

Ivan V. Starikov

Candidate of Economic Sciences
Leading Researcher
Institute of Social and Political Research of the Russian Academy of Sciences
is2316218@yandex.ru

Stanislav I. Krylov

Candidate of Economic Sciences
Deputy Director
Institute of Territory Development and Modern Technologies
01111965@mail.ru

**ЕДИНАЯ ЕВРАЗИЯ:
ТРАНС-ЕВРАЗИЙСКИЙ ПОЯС РАЗВИТИЯ –
ИНТЕГРАЛЬНАЯ ЕВРАЗИЙСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ
СИСТЕМА**

**UNITED EURASIA:
TRANS-EURASIAN BELT OF DEVELOPMENT–
INTEGRATED EURASIAN TRANSPORT SYSTEM**

***Аннотация.** Предлагается осмысленный проект национально-государственного будущего сопоставимый с Транссибом в новых геополитических реалиях. Дана историческая оценка значимости строительства Транссиба. Рассмотрен региональный срез нового проекта, с точки зрения значимости для каждого региона. Сделан прогноз затрат по проекту, разработана правовая схема, представлены финансовая эффективность и источники финансирования проекта.*

***Ключевые слова:** Единая Евразия, Транс-Евразийский Пояс Развития, Интегральная Евразийская Транспортная Система, инфраструктура, магистраль, территория, железная дорога, инвестиции, развитие регионов, грузоперевозки, пространственная экономика.*

Annotation. *A meaningful project of a national-state future is proposed comparable to the Trans-Siberian in new geopolitical realities. The historical assessment of the significance of the construction of the Trans-Siberian Railway is given. Considered a regional slice of the new project, in terms of significance for each region. A forecast of project costs was made, a legal scheme was developed, financial efficiency and sources of project financing were presented.*

Keywords: *United Eurasia, Trans-Eurasian Belt of Development, Integrated Eurasian Transport System, infrastructure, highway, territory, railway, investments, regional development, cargo transportation, spatial economy.*

18 октября 2016 года исполнилось 100 лет со дня открытия сквозного движения от Москвы до Владивостока. В 1916 году закончилось строительство Великого Сибирского Рельсового Пути – Транссиба.

Это самый успешный инфраструктурный проект и в российской, и в мировой истории. Грандиозный памятник созидательному труду русского народа: рабочих, инженеров, промышленников, купцов, заводчиков и даже царей.

Рельсовый железнодорожный путь, соединивший Россию с Сибирью и Дальним Востоком, превратил в цельный экономический организм, в единое военно-стратегическое пространство огромную страну, раскинувшуюся на девять часовых поясов. Он стал одним из самых грандиозных инфраструктурных человеческих творений.

Рассматривая историческую значимость строительства Транссиба невольно задаешь себе вопросы, смогла бы Россия:

- удержать за собой Дальний Восток, как ей не удалось в своё время удержать Аляску, не связанную с империей устойчивыми путями сообщения?
- провести столыпинскую аграрную реформу и переселить к 1914 году более 4 миллионов малоземельных крестьян из европейской части страны?
- эвакуировать тысячи оборонных предприятий, перевезти в кратчайшие сроки за Урал целую индустриальную державу в первый год Великой Отечественной войны?

По Транссибу были передислоцированы героические сибирские полки, которые решили исход битвы за Москву в декабре 1941 года.

Главная магистраль страны, сутками работающая на фронт и тыл, вместе с беспримерным героизмом и жертвенностью советского народа, стала одним из ключевых факторов нашей победы во Второй Мировой войне.

Он стал достойным ответом на существовавшие тогда, в начале XX века, концентрированные исторические вызовы: позволил сохранить России свои сибирские, дальневосточные территории, провести Столыпинскую аграрную реформу и позднее победить в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.

Конечно, спору нет, рассматриваются разные варианты реконструкции Транссиба и БАМа, и под это планируется выделение огромных средств из

Фонда национального благосостояния, но по большому счету, все это рестайлинг старой идеи конца 19 века.

Сегодня нарастающее геополитическое одиночество России стало концентрированным вызовом сохранения страны, как единой историко-политической сущности.

Нужны новые идеи, воплощающие новый проект. Проект страны-моста, как глобального транспортного коридора между Востоком и Западом.

Стране необходим осмысленный проект национально-государственного будущего, сопоставимый с Транссибом, в новых геополитических реалиях. Именно он сможет дать эффективные ответы на возникшие концентрированные исторические вызовы для России в начале XXI века. Вот они:

1. Критический износ национальной инфраструктуры, обусловленный истощением инфраструктурного задела, созданного во времена СССР и отсутствием ощутимых инвестиций (как государственных, так и частных) в инфраструктуру, за исключением трубопроводного транспорта, в постсоветский период российской истории.

2. Несоответствие и деформация размещения производительных сил, созданных в условиях рыночной экономики за последние 30 лет, существующей магистральной инфраструктуре.

3. Формирование и закрепление архаичной и стратегически бесперспективной экономической модели, предполагающей опору на безраздельную эксплуатацию сырьевого комплекса и экспорт сырой нефти / природного газа («сырьевая модель») при одновременном установлении критической зависимости от импорта потребительских товаров, технологий, а отчасти, и кадров.

4. Закономерно и неизбежно сопутствующий сырьевой модели распад научно-технологического потенциала, унаследованного Россией от СССР.

5. Качественное усиление влияния на евразийском пространстве новых геополитических игроков – региональных модераторов, альтернативных России, в первую очередь, Китая на Дальнем Востоке и в Центральной Азии, Турции на Кавказе.

6. Критическое нарастание диспропорций в социально-экономическом развитии различных регионов России. В первую очередь, формирование и развитие у ряда регионов Сибири и Дальнего Востока «комплекса колонии». Возникновение первичных сепаратистских тенденций в азиатской части России. Начало переориентации ряда регионов РФ на внешние – находящиеся за пределами страны — центры влияния и силы; в частности, Дальнего Востока и Восточной Сибири – на Китай; Северного Кавказа – на Турцию и арабский мир.

7. Критическое снижение уровня экономической, социальной, отчасти – ментальной связности территории России. Формирование на российской территории первичных субцивилизационных разломов между европейской и азиатской частями РФ, между, собственно, Россией и Северным Кавказом.

Очевидно, что инерционное развитие России в рамках ныне существующей политико-экономической модели, сложившихся за постсоветский период разрушительных тенденций, на фоне и в условиях действия вышеперечисленных вызовов, с высокой вероятностью ведет к фактическому распаду и прекращению существования России как единой историко-политической сущности в перспективе 12-15 лет.

Чтобы нейтрализовать негативные тенденции и предотвратить реализацию катастрофического исторического сценария, необходимо использовать монополю, и пока неотчуждаемый ресурс – территорию Евразийского пространства, уникально расположенного между Восточной Азией и Европой, между рынками с общим числом потребителей в 4 млрд. человек (60% населения земного шара).

Рассматривая исследования лауреата Нобелевской премии 2008 г. по экономике П. Кругмана по пространственному развитию можно по новому взглянуть на транзитный мост между Европой и Азией [1]. Данные исследования явились важным моментом в новом осмыслении механизма товарного обмена между странами, позволивших определить противоречия и получить понимание весьма сложного процесса понимания многосторонних торговых отношений.

Способствуя межконтинентальному транзиту, Россия сможет усилить национальные преимущества, гармонизировать общие интересы в сфере транспорта. Но это возможно только при условии нахождения баланса интересов транзитных стран, субъектов бизнеса и региональных государственных структур [2].

Отдельно следует рассмотреть возможность выхода Российской Федерации из-под режима жестких экономических санкций.

Без сомнения, Россия движется вперед не как просто большая страна, а как цивилизация, находящаяся в окружении других четырех мировых цивилизационных центров: европейского, мусульманского, китайского и японского.

Россия может и должна стать геоэкономическим интегратором на Евро-Азиатском континенте. Эта идея означает альтернативу ситуации «яблока раздора» между конкурирующими центрами и закладывает представление о возможности интегрального проекта солидарного, безопасного развития всех цивилизационных центров вокруг России как государства-цивилизации. Аналитики отмечают, что основным потребителем инфраструктурных инвестиций в ближайшее десятилетие будет именно блок развивающихся стран во главе с Китаем, Индией, Россией и Бразилией [3].

В связи с этим Россия должна использовать сегодня шанс на обновление инфраструктуры отсталых регионов за счет привлечения как зарубежных, так и российских инвесторов.

Появление у России масштабного исторического проекта (развития, модернизации), заинтересует потенциальных партнеров возможностями его совместной и взаимовыгодной реализации солидарного развития.

Только в этом случае вопрос дальнейшего экономического давления на нашу страну со стороны Запада станет невозможным и бессмысленным.

Таким образом, модернизация России предполагает и подразумевает:

- формирование и реализация пула экономических / инфраструктурных мегапроектов, которые содержат в себе – полностью или частично - ответы на ряд вышеперечисленных (1-7) исторических вызовов для России;

- создание предпосылок к формированию новой всемирной геополитической конфигурации, в которой у России будет свое постоянное место, обеспечивающее, в свою очередь, стабильное долгосрочное партнерство с рядом других мировых игроков / ведущих субъектов мировой политики.

Идеи, позволяющие дать эффективный ответ и на китайский Шелковый путь в обход России, и на катастрофическое обезлюживание ряда регионов Сибири, Дальнего Востока, формирование и закрепление у них комплекса колонии.

Наиболее полно данным критериям отвечает проект строительства высокоскоростной грузовой и пассажирской магистрали по маршруту Владивосток (Россия, Тихий океан) – Роттердам (Нидерланды, Атлантический океан) через территорию Российской Федерации.

Общая протяженность данной магистрали между поселком Посъет (Приморский край) и Брянском составляет 9225 км.

Проект затрагивает 23 субъекта РФ: Амурскую область; Брянскую область; Владимирскую область; Забайкальский край; Иркутскую область; Калужскую область; Кемеровскую область; Красноярский край; Московскую область; Нижегородскую область; Новосибирскую область; Омскую область; Приморский край; Республику Башкортостан; Республику Бурятию; Республику Марий Эл; Республику Татарстан; Свердловскую область; Томскую область; Тульскую область; Тюменскую область; Хабаровский край; Челябинскую область.

Большая разница в развитии регионов, их дифференциация по уровню развития, по природно-климатическим условиям, по бюджетной обеспеченности на душу населения и инвестиционной привлекательности дает возможность каждому из них получить возможность не только подтянуть ресурсную базу до уровня выше среднего по стране, но и нарастить потенциал в уже имеющуюся структуру экономического потенциала своего региона. Качественная транспортная инфраструктура повышает мобильность населения, которое получает возможность активнее перемещаться внутри городов и между регионами, в том числе в поисках работы. Это улучшает структуру рынка труда, приводит к общему росту доходов населения и в конечном итоге стимулирует потребление и инвестиции, которые и является одними из главных факторов экономического роста страны в целом. Важным социальным эффектом проекта, как в железнодорожной, так и в смежных отраслях, является создание большого числа новых рабочих мест различной квалификации. Общий штат высокоскоростной дороги может составить порядка 600-700 тысяч человек по всей линии. Поскольку по опыту развития новейших инфраструктурных

проектов известно, что на одного работающего в новой транспортно-логистической системе может приходиться до девяти рабочих мест, создаваемых в сопряженных областях народного хозяйства, то общее количество новых рабочих мест в результате реализации второго горизонта развития железнодорожной сети Сибири и Дальнего Востока может составить до 7 миллионов человек. Приток новой рабочей силы в регионы приведет к росту занятости, выпуска, эффективности труда и иным положительным эффектам, которые приведут к росту валового регионального продукта (ВРП) в этих регионах.

На основе анализа российской и международной практики по строительству и эксплуатации крупномасштабных инфраструктурных проектов, в настоящее время рассматриваются две основные правовые модели реализации данного проекта:

- с монопольным участием государства / пула государств;
- привлечением частного капитала при не менее 75% государственного участия.

Финансовые прогнозы по проекту были построены для российской части скоростной железной дороги. За основу была взята максимальная скорость на отдельных участках дороги около 240 км/ч.

При анализе финансово-экономического обоснования и построении финансовых прогнозов столь грандиозного по масштабам и огромной значимости проекта были рассмотрены следующие параметры:

1. Размер капитальных затрат составляет 1054 млн. рублей за километр. При этом капитальные затраты распределяются равномерно в течение всего срока строительства.

2. Суммарная стоимость подвижных составов – 610 млрд. рублей.

3. Размер операционных затрат на обслуживание основной и вспомогательной инфраструктуры составляет 4 млн. рублей на километр пути в год (0,5 % от первоначальных капитальных затрат).

4. Амортизация по составам рассчитывалась исходя из фактического срока службы (30 лет). Амортизация по скоростной линии – исходя из срока эксплуатации в течение проекта (31 год).

Суммарная величина капитальных затрат на прокладку железнодорожного полотна для варианта со средней скоростью поездов на линии, равной 240 км/ч составит около 17 трлн. рублей.

При указанных выше предпосылках, стоимость проекта и, соответственно, величина требуемых инвестиций в проект, составит около 18 000 трлн. рублей (300 млрд. долларов США по текущему курсу).

Прогнозируется, что в первый год эксплуатации объем перевозок составит 1 млн. TEU, через 15 лет после начала эксплуатации будет достигнут проектный объем перевозок в 20 млн. TEU, который будет поддерживаться на данном уровне до конца проекта.

Проведенный анализ выявил, что финансовые показатели проекта приемлемы при доле государственного финансирования не менее 75%, поэтому нами подробно было проанализировано 3 варианта госучастия в проекте:

- доля государственного финансирования составляет 100%;
- доля государственного финансирования составляет 75 и 90 % (см. таблицу 1).

Чистая приведенная стоимость проекта положительна и составляет 9,5-26,9 трлн. рублей (в зависимости от доли частного финансирования). Также приемлем уровень внутренней нормы доходности (IRR) участия в проекте для долевых инвесторов.

Таблица 1.
Показатели финансовой эффективности проекта

	Вариант 1 100% гос. финансир.	Вариант 2 – 75% гос. финансир.	Вариант 3 – 90% гос. финансир.
ЧПС (NPV) проекта, млрд. руб.	53 792	19 066	36 066
ВНД (IRR) проекта, %	10.6 %	10.6 %	10.6 %
Срок окупаемости (простой), лет с начала эксплуатации	8	8	8
ВНД (IRR) для акционеров, %	не применимо	17.5%	22.5%

Требуемая номинальная доходность вложений средств Инвестиционного Фонда Российской Федерации, используемая для расчёта средневзвешенной стоимости капитала (WACC) и чистой приведенной стоимости проекта (Project NPV) – 4% годовых.

Расчеты отражают соответствие всех трех вариантов финансирования проекта его номинальной доходности, при простой окупаемости 8 лет с начала эксплуатации.

Исходя из сроков и стоимости проекта, требуется финансирование в размере 2,1-2,2 трлн. руб. в год.

Предлагается использовать механизмы инфраструктурной ипотеки инфраструктурных облигаций, из бюджетов государств - участников проекта, суверенных инвестиционных фондов и средств регионов, через которые пройдет магистраль, а также на основе государственно-частного партнерства (концессии). Такой механизм подробно рассмотрен в своей работе П. Лавриненко [4].

Кроме того, следует создать условия и возможности участия максимально широкого круга покупателей облигаций (не ограничиваясь только институциональными инвесторами в лице пенсионных фондов, страховых компаний, банков) за счет привлечения инвесторов физических лиц.

Заинтересованность физических лиц в инвестировании средств в «транссибирские» облигации может быть достигнута за счет возможности их включения в имущественный комплекс физического лица (возможность

использования в качестве залога при кредитовании в банках), упрощенная процедура дарения, наследования и т.д.

С точки зрения ускорения строительства, сокращения сроков реализации проекта и повышения его эффективности было бы целесообразно дорогу разбить на 12 участков и строительство вести на них одновременно.

При этом проект станет драйвером целого ряда высокотехнологичных отраслей России, в первую очередь машиностроения. Реализация проекта будет иметь значительный положительный эффект для экономики 23 регионов (включая повышение ВРП и создание новых рабочих мест) и многих отраслей обрабатывающей промышленности.

Чистый (за вычетом государственных инвестиций) прирост налоговых поступлений в бюджет в результате реализации проекта по созданию высокоскоростного коридора развития оценивается в размере порядка 3-6 трлн рублей. При этом реализация проекта одновременно существенно повысит связность территорий РФ, улучшит экономическое взаимодействие между регионами, создаст возможности для большей мобильности населения.

В целом, реализация мегапроекта позволит:

- обеспечить качественный рост связности российской территории (интенсификацию внутренних хозяйственных и социальных обменов);
- создать ряд мощных стимулов для интеграции сибирских и дальневосточных регионов (макрорегионов) РФ в единое экономико-социальное пространство новейшей России;
- в рамках проекта возродить и вывести на качественно новый технологический уровень сразу несколько несырьевых отраслей национальной индустрии РФ (в частности, точное машиностроение). Таким образом, проект станет локомотивом комплексной реиндустриализации России;
- создать реальные и разнообразные стимулы для развития экономически слабых регионов/территорий РФ и преодоления региональных диспропорций;
- позволить качественно повысить роль России как геополитического, политического, экономического, культурного моста между Западной/Центральной Европой и Восточной Азией.

Реализация Социального мегапроекта «Единая Евразия: Транс-Евразийский пояс развития – Интегральная Евразийская транспортная система» включает модернизированный Транссиб (Транссиб 2). На его основе будут созданы зоны новой индустриализации страны, связанные с использованием технологий нового техно-промышленного уклада.

Это – возникновение международных интегральных инфраструктур нового поколения на базе которых будут создаваться промышленные кластеры и новые поселения.

Нашей стране предстоит дать эффективный ответ на современные исторические вызовы глобального мира.

Создание высокоскоростной железной дороги для перевозки контейнерных грузов, кардинально изменит как экономическую, так и политическую обстановку на глобальном уровне в пользу России, существенно

укрепит ее политические позиции и лидерскую роль на континенте.

Социальный мегапроект «Единая Евразия: Транс-Евразийский пояс развития – Интегральная Евразийская транспортная система» позволит добиться этих целей и его проектирование – это проектирование судьбы нашего национального успеха. Этот процесс должен выйти сегодня за рамки чистого экономического прагматизма.

Литература:

1. П. Кругман. *Scale Economics, Product Differentiation, and the Pattern of Trade. American Economic Review. 1980. Vol. 70, No 5. P. 950.*

2. Г. Бессонов. *Транссиб: конкурентные преимущества международных транспортных услуг. «Транспортная стратегия XXI век», №16, 2012.*

3. McKinsey & Company – *“Financing change: How to mobilize private sector financing for sustainable infrastructure”*, 2016.

4. П. Лавриненко. *Докторская диссертация: «Государственно-частное партнерство при реализации крупных инфраструктурных проектов на примере строительства ВСМ Москва – Казань», МГУ Московская школа экономики, 25.06.2018.*

Literature:

1. P. Krugman. *Scale Economics, Product Differentiation, and the Pattern of Trade. American Economic Review. 1980. Vol. 70, No. 5. P. 950.*

2. G. Bessonov. *Transsib: competitive advantages of international transport services. “Transport Strategy XXI Century”, №16, 2012.*

3. McKinsey & Company – *“Financing change: How to mobilize the private sector financing for sustainable infrastructure”*, 2016.

4. P. Lavrinenko. *Doctoral dissertation: “Public-private partnership in the implementation of large infrastructure projects on the example of the construction of the high-speed railway network Moscow-Kazan”, Moscow State University Moscow School of Economics, 06/25/2018.*