



Главное наше бремя – есть бремя земли,
непокорного, необъятного,
разбегающегося пространства

И. А. Ильин, русский философ

И. В. СТАРИКОВ,

к. э. н., действительный государственный советник РФ, ведущий научный сотрудник ИСПИ РАН

О НАЦИОНАЛЬНОМ МЕГАПРОЕКТЕ «ЕДИНАЯ ЕВРАЗИЯ: ТЕПР–ИЕТС»

Транссиб, Великий Сибирский рельсовый путь, открывшийся более 100 лет назад, по сей день называют самым успешным и масштабным инфраструктурным проектом в российской и даже мировой истории. Он стал достойным ответом страны на вызовы начала XX века. Сквозное железнодорожное движение от Москвы до Владивостока, в частности, позволило тогда России сохранить свои сибирские и дальневосточные территории, а позже стало одним из ключевых факторов победы в Великой Отечественной войне. Экономические и геополитические реалии современности вызывают к необходимости интеграции евразийского пространства на новом уровне. Речь идет о высокоскоростной железнодорожной магистрали от Тихого до Атлантического океана, от Восточной Азии до Западной Европы.

ВЫЗОВЫ ВРЕМЕНИ

Для достижения страной амбициозных ориентиров, обозначенных Президентом РФ В. В. Путиным в Указе №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», представляется необходимой реализация осмысленного проекта национально-государственного будущего, который сопоставим по масштабам и значимости с Транссибирской магистралью. Именно он сможет дать эффективные ответы на возникшие концентрированные исторические вызовы для России в начале XXI века. Это:

- критический износ национальной инфраструктуры, обусловленный исчерпанием задела, созданного во времена СССР, и отсутствием ощутимых инвестиций (за исключением трубопроводного транспорта) в постсоветском периоде российской истории;

- несоответствие существующей магистральной инфраструктуре и деформация размещения производительных сил, созданных в условиях рыночной экономики за последние 30 лет;



■ формирование и закрепление архаичной и стратегически бесперспективной экономической модели, опирающейся на эксплуатацию сырьевого комплекса и экспорт сырой нефти / природного газа (сырьевая модель) при одновременном установлении критической зависимости от импорта потребительских товаров и технологий;

■ закономерно и неизбежно сопутствующий сырьевой модели распад научно-технологического потенциала, унаследованного Россией от СССР;

■ качественное усиление влияния на евразийском пространстве новых геополитических игроков — региональных модераторов, альтернативных России, в первую очередь Китая и Турции;

■ критическое нарастание диспропорций в социально-экономическом развитии различных территорий России. Формирование у ряда регионов Сибири и Дальнего Востока «комплекса колонии». Начало переориентации некоторых субъектов 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 (с возникновением сепаратистских тенденций);

■ критическое снижение уровня экономической, социальной, отчасти — ментальной связности территории государства. Формирование первичных субцивилизационных разломов между европейской и азиатской частями РФ, между собственно Россией и Северным Кавказом.

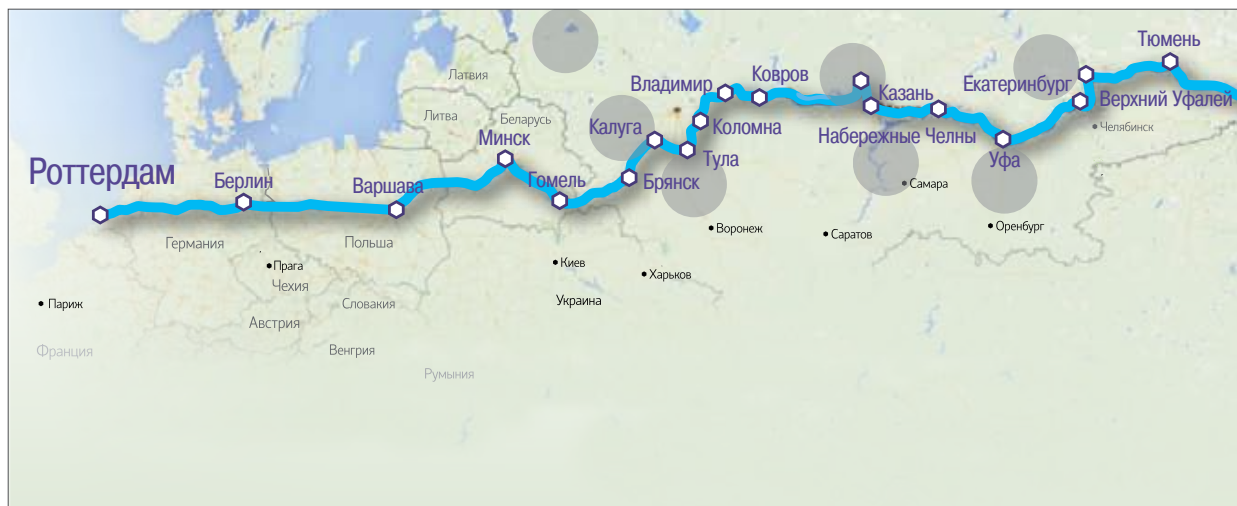
Инерционное развитие страны в рамках политико-экономической модели, сложившейся в постсоветский период с его разрушительными тенденциями, на фоне и в условиях действия вышеперечисленных вызовов, с высокой вероятностью ведет к фактическому распаду и прекращению существования России как единой историко-политической сущности, причем в достаточно близкой перспективе.

ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

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 (около 60% населения земного шара).

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

Российская Федерация 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.

Появление в нашей стране масштабного исторического проекта трансконтинентальной модернизации инфраструктуры заинтересует потенциальных партнеров возможностями его совместной и взаимовыгодной реализации. И только в этом случае, в частности, вопрос дальнейшего экономического давления на нашу страну со стороны Запада станет невозможным и бессмысленным.

Таким образом, модернизация инфраструктуры России предполагает и подразумевает:

- формирование и реализация пула экономических / инфраструктурных мегапроектов, которые содержат в себе — полностью или частично — ответы на вышеперечисленные исторические вызовы для РФ;

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

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

Общая протяженность магистрали между поселком Посыет (Приморский край) и Брянском составит 9225 км. Проект затрагивает 23 субъекта РФ.

ПРОГНОЗ ЗАТРАТ ПО ПРОЕКТУ

Финансовые прогнозы по проекту были построены для российской части скоростной железной дороги.

Предполагается, что:

- размер капитальных затрат составляет около 1 млрд рублей за км (при максимальной скорости поездов на линии 240 км/ч); данные затраты распределяются равномерно в течение всего срока строительства;

- стоимость подвижных составов — 610 млрд рублей;

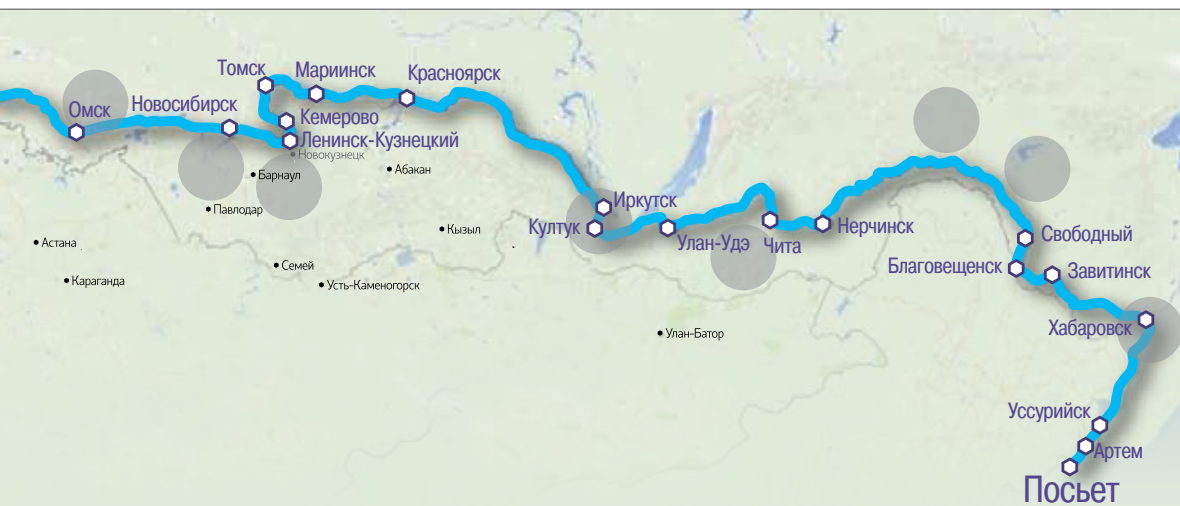
- размер операционных затрат на обслуживание основной и вспомогательной инфраструктуры составляет 4 млн рублей на километр пути в год (0,5% от первоначальных капитальных затрат); размер операционных затрат на содержание поездов — 39 млн рублей в год на состав (2% от его первоначальной стоимости); доля затрат на персонал в операционных затратах (зарплата, премии и страховые платежи) — 7%;

- амортизация по составам рассчитывается исходя из фактического срока службы (30 лет), по скоростной линии — исходя из срока нормативной эксплуатации (31 год).

Суммарная величина капитальных затрат на прокладку железнодорожного полотна (для варианта со средней скоростью поездов на линии, равной 240 км/ч) — 16,8 трлн рублей. Затраты на закупку первой партии железнодорожных составов — 610 млрд рублей. При указанных выше предпосылках, в целом стоимость проекта и, соответственно, величина требуемых инвестиций, составит около 18 трлн рублей (\$300 млрд по курсу на момент произведения расчетов).

ФИНАНСОВАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ И ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Прогнозируется, что в первый год эксплуатации объем перевозок составит 1 млн TEU, а через 15 лет будет достигнут проектный уровень в 20 млн TEU.



В момент входа на рынок предполагается установить тариф на уровне, не более чем на 50% (\$2 тыс.) превышающем уровень тарифов на конкурирующих видах транспорта (в частности, на морском). Это позволит довольно быстро наращивать объемы перевозок по скоростной железной дороге, учитывая ее конкурентные преимущества.

Рассматриваются две основные правовые модели реализации проекта:

- с монопольным участием государства / пула государств;
- с привлечением частного капитала.

Проведенный анализ выявил, что финансовые показатели проекта будут приемлемы при доле государственного финансирования не менее 75%, поэтому мы подробно проанализировали три варианта госучастия. Это, соответственно, 100, 75 и 90% (см. табл. 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) для долевого инвестора.

Требуемая номинальная доходность вложений средств Инвестиционного фонда РФ, используемая для расчета 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 реализации проекта, требуется финансирование в размере 2,1–2,2 трлн рублей в год (\$35–38 млрд).

Таблица 1.
Показатели финансовой эффективности проекта

	Вариант 1: госфинансирование 100%	Вариант 2: госфинансирование 75%	Вариант 3: госфинансирование 90%
ЧПС (NPV) проекта, млрд рублей	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, %	неприменимо	17,5	22,5

Таблица 2.
Предполагаемый график работ по проекту «Единая Евразия: ТЕПР-ИЕТС»

№ этапа	Сроки выполнения работ по этапу	Основные мероприятия этапа
1-й этап	Декабрь 2018 года	Принятие решения Правительством РФ о реализации проекта
2-й этап	Январь 2019 — декабрь 2021 г.	Начало работ на участке Москва — Нижний Новгород, продолжение проектных изысканий и получение заключения Главгосэкспертизы по всему протяжению магистрали
3-й этап	Январь 2021 — декабрь 2024 г.	Выполнение укладки железнодорожных путей, строительство главной инфраструктуры движения на участке Москва — Екатеринбург. Начало строительства вспомогательной инфраструктуры
4-й этап	Январь 2025 — декабрь 2030 г.	Подготовка к регулярной эксплуатации, пробная эксплуатация и прогоны. Окончание строительства вспомогательной инфраструктуры
5-й этап	Январь 2031 г.	Начало эксплуатации магистрали по всей протяженности

Примечание. Предполагается, что строительство магистрали будет разбито на 12 этапов, работы по которым выполняются параллельно.

Предлагается использовать механизмы инфраструктурной ипотеки, из бюджетов государств — участников проекта, суверенных инвестиционных фондов и средств регионов, через которые пройдет магистраль, а также государственно-частного партнерства (концессии).

Кроме того, следует создать привлекательные условия для участия максимально широкого круга покупателей облигаций, а не только институциональных инвесторов в лице пенсионных фондов, страховых компаний, банков. Заинтересованность физических лиц в инвестировании средств может быть достигнута за счет возможности включения таких облигаций в имущественный комплекс (использование в качестве залога при кредитовании, передача в наследство и т. п.).

ДРАЙВЕР РОСТА

«Единая Евразия: ТЕПР–ИЕТС» станет драйвером роста 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 создания высокоскоростного транспортного коридора оценивается в размере 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.

Важным социальным эффектом, как в железнодорожной, так и в смежных отраслях, станет создание большого числа новых рабочих мест различной квалификации. Общий штат высокоскоростной дороги может составить 600–700 тыс. человек по всей линии. При этом по опыту развития новейших инфраструктурных проектов известно, что на одного работающего в новой транспортно-логистической системе приходится до девяти рабочих мест, создаваемых в сопряженных областях народного хозяйства. Соответственно, в итоге можно предположить дополнительную занятость до 7 млн человек.

В целом реализация мегапроекта позволит:

- обеспечить качественный рост уровня 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;
- 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.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Реализация национального мегапроекта «Единая Евразия: ТЕПР–ИЕТС» сформирует каркас «несущей конструкции» для формирования единой транспортной и энергетической «решетки» на территории Сибири, Дальнего Востока и Арктики, для создания на ее основе зон новой индустриализации страны, связанных с использованием технологий нового техно-промышленного уклада.

В Указе №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» Президент РФ В.В. Путин поставил задачу осуществить прорыв в научно-техническом и социально-экономическом развитии России. Нашей стране предстоит дать эффективный ответ на современные исторические вызовы глобального мира.

Мегапроект «Единая Евразия: ТЕПР–ИЕТС» может стать одним из решающих шагов в достижении стоящих целей. Это проектирование судьбы нашего национального успеха, и данный процесс сегодня должен выйти за рамки однодневного экономического прагматизма. ■



ПОЗНАКОМЬТЕСЬ С АССОРТИМЕНТОМ ПРОДУКЦИИ КОМПАНИИ АММАНН

ПОЛУЧИТЕ МАКСИМАЛЬНУЮ ОТДАЧУ ОТ ВАШИХ ИНВЕСТИЦИЙ

Что общего между самой маленькой виброплитой Амманн, самым большим асфальтовым заводом и всеми другими продуктами Амманн?

- Инновации, которые форсируют производительность и эффективность, повышая в конечном итоге Вашу прибыль
- Детали и компоненты, гарантирующие длительную эксплуатацию для максимизации Ваших инвестиций
- Ответственное отношение семейного бизнеса, преуспевающего в строительной отрасли почти 150 лет, исполняя обещания сегодня – и понимающего, что клиентам понадобится завтра

ООО Амманн Руссланд, 1-й Волконский пер., 13, стр.2, 127473 Москва, Россия
тел. +7 495 933 35 61, факс +7 495 933 35 67, info.aru@ammann-group.com

С дополнительной информацией о продукции и услугах можно ознакомиться на веб-сайте:
www.ammann.com

GMP-1187-00-RU | © Ammann Group

AMMANN