



В Президиуме РАН

Наведение МОСТОВ

Отчего буксует «Единая Евразия»?

Андрей СУББОТИН

► Социальный мегапроект XXI века «Единая Евразия: трансевразийский пояс Razvitie (ТЕПР) - интегральная евразийская транспортная система (ИЕТС)» стал одной из главных тем очередного заседания Президиума РАН. Это - детище Российской академии наук, МГУ им. М.В.Ломоносова и ряда других организаций, в том числе ОАО «РЖД».

Проект не новый - готовится более десяти лет - а сами разработки занимают уже несколько увесистых томов, но, как отметил президент РАН Александр Сергеев, сегодня он получает новое звучание.

- Связано это с тем, что страна уже прошла финансово-экономические потрясения, выходом на траекторию развития и крупные перспективные социально-экономические проекты востребованы. В настоящее время проводятся различные встречи, мероприятия, совещания, посвященные этому мегапроекту, применительно к нынешним условиям, - пояснил глава РАН.

С основным докладом о «Единой Евразии» выступил один из его разработчиков, руководитель Центра социологии и экономики знания ИСПИ РАН академик Геннадий Осипов.

- Проект обсуждался на многих уровнях: от Совета безопасности и заседаний РАН до Совета Федерации и рабочего кабинета Президента России. Итоги обсуждений крайне положительные, получили также одобрение главы МИД Сергея Лаврова, - рассказал Геннадий Васильевич, подчеркивая важность разработки.

По словам академика, сегодня, когда Россия нуждается в обеспечении мощного стратегического прорыва, «Единая Евразия» открывает новые перспективы. Создание на территории страны транспортной сети с «возможным выходом в зарубежные сопредельные регионы и интеграция всех видов транспорта» в «систему согласованного единства» имеет важнейшие социально-экономические и геополитические аспекты. Она обеспечит «связанность» страны, простимулирует развитие регионов и создание новых предприятий - центров притяжения рабочей силы.

Г.Осипов, добавив, что он может интегрироваться с китайским «Шелковым путем».

Расчеты производились с применением методов компьютерного моделирования. Специалисты просчитали, что реализация мегапроекта (с учетом прямых и косвенных эффектов) приведет к дополнительному увеличению ВВП РФ в начале 2020-х годов на 1,5% по отношению к базовому сценарию (без реализации мегапроекта), в середине 2020-х годов - на 2,5%, к 2030-му - на 3,2%. С учетом прогноза роста в остальных областях экономики общий годовой прирост ВВП дол-

графический потенциал Сибири и Дальнего Востока увеличится, по крайней мере, на 1 миллион человек.

В результате реализации мегапроекта «Единая Евразия» к 2030 году будут построены новые железнодорожные пути протяженностью 2,5 тысячи километров, станет возможной реализация более 50 масштабных инвестиционных проектов с общим объемом инвестиций 3,7 триллиона рублей (из них 1,2 триллиона - на развитие железнодорожной инфраструктуры). Средний срок окупаемости проектов академик определил в 13 лет. Ожидается и

жет быть только как мегапроект Президента России, - подчеркнул Г.Осипов.

А.Сергеев, упомянув о том, что, продвигая мегапроект в разных инстанциях, приходится в первую очередь слышать вопрос, откуда взять деньги на его реализацию, предложил рассмотреть вариант государственного займа.

Ректор МГУ Виктор Садовничий еще раз напомнил, что за 10 с небольшим лет мегапроект обсуждался на всех уровнях и «надо уже перейти к какой-то конкретной работе».

- Этот проект - на многие годы. Он может стать основной идеей развития нашей страны, - сказал В.Садовничий, предложив создать для его реализации специальный центр.

«Единая Евразия» поможет решить такие проблемы, как слабая связанность страны, необходимость вовлечения в хозяйственную деятельность природных богатств Сибири и Дальнего Востока, нехватка людских ресурсов на этих территориях, нарастание диспропорции в социально-экономическом развитии различных регионов России, отметил ректор.

По словам В.Садовничего, мегапроект имеет несколько горизонтов развития железнодорожной сети Сибири и Дальнего Востока. Во-первых, Транссиб и БАМа в рамках существующих стратегий развития восточных регионов России и федеральных госпрограмм (3,7 триллиона рублей). Во-вторых, модернизация Транссиба - со строительством высокоскоростной грузовой и пассажирской магистрали (18 триллионов рублей). В-третьих, это развитие железнодорожной сети Сибири

“ Реализация мегапроекта приведет к дополнительному увеличению ВВП РФ в начале 2020-х годов на 1,5%, в середине 2020-х - на 2,5%, к 2030-му - на 3,2%.

- Мегапроект способствует формированию базы для ухода от сырьевой модели экономики и переходу к качественно новой системе социально-экономической деятельности государства. Суть его - в использовании уникального ресурса российской территории в качестве моста между Европой и Восточной Азией. Будут созданы условия для взаимовыгодного сотрудничества с рядом азиатских стран - Японией, Индией, Сингапуром, Корейской Народно-Демократической Республикой, а в будущем, с Канадой и США, что подчеркивает геополитическую значимость проекта, - отметил

жен составить в начале 2020-х годов - 3,5%, в середине 2020-х годов - 5,0%, к 2030-му - 6,2%.

- Это позволит выйти на темпы роста экономики России, превышающие среднемировые, что определено в качестве одной из важнейших национальных целей в указах Президента РФ, - подчеркнул Г.Осипов.

Математическое моделирование на период до 2030 года также показало, что темпы роста реальной заработной платы с учетом прямых и косвенных эффектов от реализации мегапроекта составят в начале 2020-х годов - 3,6%, в середине 2020-х - 4,9%, к 2030-му - 5,6%. Полагается, что демо-

большой объем иностранных инвестиций.

Как отметил докладчик, проект может стать программой пространственного развития страны на многие десятилетия, нивелирует региональные диспропорции, выведет на новый качественный уровень несколько несырьевых отраслей, в частности, машиностроение, сформирует спрос на высокие технологии и подчеркнет роль РАН, МГУ и в целом вузовской науки.

- «Единая Евразия» предлагает постепенное формирование парадигмы нового мирового порядка. А реализован проект мо-

и Дальнего Востока в рамках создания интегральной евразийской инфраструктурной системы со строительством в том числе мостов-магистралей на остров Сахалин (и далее - на Японские острова) и к Беринговому проливу (и далее - на Аляску).

По предварительным расчетам, для реализации этих задач потребуется 310-320 миллиардов долларов инвестиций (в том числе для разработки и реализации высокоскоростного железнодорожного комплекса - 270-280 миллиардов долларов).

- Конечно, это только модель, и она не претендует на филигранную точность, - сказал В.Садовничий. - Окупиться проект может за 13-15 лет.

Академик отметил, что анализ региональных бюджетов и обсуждение проекта с губернаторами позволяет говорить о том, что «Единая Евразия» может быть

частично финансируема за счет денег регионов.

Вернувшись к теме создания специального центра, Виктор Антонович предложил «вступить» с этим проектом в Технологическую долину МГУ (Инновационный научно-техно-

Санкт-Петербурге, чтобы обратить на проект внимание регионов, потому что западная ветка мегапроекта, которая должна пройти через Санкт-Петербург, Белоруссию и Германию, в последнее время обсуждается все активнее.

Контакт с госорганами необходим, так как на основе только частных инвестиций реализовать проект невозможно, считает ученый. Тем более что «Единая Евразия» выгодна государству. Президент страны ставит задачу повышения инвестици-

лизация мегапроекта приведет к увеличению будущих налоговых поступлений, связанных с мультипликативными эффектами, - отметил академик.

Даже если не удастся создать международный консорциум для реализации проекта, в РФ есть «собственные и достаточные ресурсы», чтобы самостоятельно довести его до конца, уверен А.Некипелов.

Академик Талия Хабриева сообщила, что в РФ для реализации мегапроекта уже есть готовая правовая база.

- Все понятно. Ни в коем случае не должны проект бросать, - резюмировал обсуждение президент РАН. - Надо выходить на новый уровень. Нужно в конце концов проект куда-то определить. Я согласен с Виктором Антоновичем, что необходимо консолидировать наши усилия, а также обращаться к регионам. ■

“Этот проект - на многие годы. Он может стать основной идеей развития нашей страны.”

логический центр МГУ «Воробьевы горы»).

- Что если один из кампусов мы бы сделали совместно с РАН и посвятили его мегапроекту? - спросил ученый. - Могли бы привлечь зарубежных коллег, например, китайских.

В.Садовничий также предложил провести круглый стол в

- Интересно, что прямых официальных противников у проекта нет, - заметил академик Александр Некипелов. - Но есть впечатление, что мы находимся в какой-то вате и не можем сдвинуться со стадии проработки проекта специалистами (в том числе РЖД) к тому, чтобы начать работу с участием органов государственной власти.

онной активности, напомнил А.Некипелов, а 30 миллиардов долларов в год «позволили бы выйти на желаемый уровень ежегодных инвестиций».

- Для частного бизнеса низкая отдача вложенного капитала (10-15%) не слишком привлекательна. Государству же гораздо важнее и выгоднее то, что реа-