

**Протокол открытого заседания объединенного научного
межведомственного координационного совета по комплексному
решению проблем интегральной транспортной инфраструктуры Санкт-
Петербургского научного центра РАН**

15 декабря 2021 г.

Санкт-Петербург

Тема заседания:

«Необходимость формирования комплексной системы научно-технологического сопровождения реализации Стратегии развития транспорта России на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ 27 ноября 2021 г. № 3363-р».

С приветствием к участникам заседания выступили:

Орлова Марина Ивановна – и.о. директора ФГБУН СПбНЦ РАН, д-р биол. наук;

Якунин Владимир Иванович – заведующий кафедрой государственной политики факультета политэкономии МГУ и М.В. Ломоносова, д-р полит. наук;

Бессонов Геннадий Иванович – генеральный секретарь Международного Координационного совета по трансевразийским перевозкам (КСТП).

Люлин Сергей Владимирович – заместитель президента РАН, член-корр. РАН.

С докладами выступили:

Литвинцев Владимир Яковлевич – учёный секретарь Межведомственного координационного Совета РАН – координатор Мегaproекта «Единая Евразия: Транс-Евразийский Пояс RAZVITIE»:

«Реализация проекта мультимодального транспортно-логистического кластера Северо-Западного региона на территории Ленинградской области (МТЛЦ «Балтийский») – как одного из базовых элементов Мегaproекта «Единая Евразия: Транс-Евразийский пояс RAZVITIE».

Прексин Олег Михайлович – член Правления ФБА ЕАС, вице-президент – член Совета Ассоциации российских банков, заместитель председателя российского финансово-банковского союза:

«Меридиан – российская часть транс-евразийского автотранспортного и экономического коридора».

Смирнов Сергей Александрович – руководитель научно-образовательного инженерного кластера «Российский Маглев» ФГБОУ ВО «ПГУПС Императора Александра I», член Международного управляющего комитета Международного совета по магнитной левитации от Российской Федерации:

«Российская магнитно-левитационная технология как инструмент развития магистральной инфраструктуры страны».

Малыгин Игорь Геннадьевич – директор ФГБУН «Институт проблем транспорта им. Н.С. Соломенко РАН»:

«Интеллектуальная система мониторинга чрезвычайных ситуаций на автомобильных дорогах».

Ракитин Сергей Александрович – генеральный директор ООО «Седатэк», **Сечин Александр Иванович** – технический директор ООО «Седатэк», член НЭС Совета Федерации ФС РС.

«Оптоволоконные сенсоры и системы мониторинга для применения на железных и автомобильных дорогах».

Основное содержание дискуссии:

Сегодня практически для всех регионов Российской Федерации остаётся острым вопрос инфраструктурного развития. Мы все понимаем важность этой задачи в контексте обеспечения единства и территориальной целостности, пространственно-экономического развития, использования транзитного транспортного потенциала страны. Эти задачи неоднократно поднимались Президентом России В.В. Путиным и наиболее полно отражены в недавно принятой Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года, утвержденной Распоряжением Правительства РФ 27 ноября 2021 г. №3363-р.

Необходимо учитывать динамику внешних рисков, несущих серьезные угрозы для России: в первую очередь, меняющиеся военно-стратегические обстоятельства, попытки коллективного запада под благими предлогами заботы об экологии навязать свои правила т.н. энергетического перехода с «углеродными налогами», могущими стать тяжким бременем экономики, продолжающиеся односторонние рестрикции и многие другие, имеющие целью сдержать технологическое развитие нашей страны, ослабить экономику, усугубить имеющиеся внутренние проблемы в социальной сфере.

В этой связи нет сомнения, что выдвинутая ранее концепция Транс-Евразийского пояса развития (в разных современных наименованиях), поддержанная Президиумом РАН ещё в 2014 году, в дальнейшем ещё раз представленная Президенту России В.В. Путину Президентом РАН А.М. Сергеевым, является актуальной как никогда.

Россия во все времена жила большими идеями, которые собирали страну после кризисов, поднимали экономику, вдохновляли народ на великие свершения, повышали моральный дух нации. Такими большими идеями были

строительство Транссибирской Магистральной, начатое при Александре III, план ГОЭЛРО, атомный и космический проекты строительство БАМа.

Сегодня Россия, переживающая не самые простые времена, также нуждается в больших идеях, способных, как сказано Президентом РФ В.В. Путиным, обеспечить мощный стратегический прорыв, определяющий основные параметры будущего России и судьбы её народа.

Такой идеей является Мегaproект «Единая Евразия: Транс-Евразийский Пояс RAZVITIE» (далее – Мегaproект). Представляемый Мегaproект исходит из системного представления о национальных интересах России в XXI веке. Его особенности и важные преимущества заключается в том, что для него характерен комплексный подход ко всем сферам жизнедеятельности не только российского, но и мирового сообщества.

Мегaproект предполагает формирование на территории Сибири и Дальнего Востока важнейших составляющих нового техно-промышленного и социокультурного уклада. Принципиальным элементом этого уклада являются интегральная инфраструктурная система (мультиинфраструктура). Она объединит транспорт, энергетику, телекоммуникации, транспортировку воды, нефти и газа, обеспечит создание новых отраслей промышленности и новых научно-технологических и инженерных городов вдоль БАМа и Транссиба. Транс-Евразийский пояс «Razvitie» – это своеобразный пространственный коридор, объединяющий Европу и Азию, который одним своим формированием послужит механизмом стимулирования развития не только прилегающих к нему территорий и обслуживающих его отраслей в России, но и международных экономических отношений, культурных связей Европы и Азии.

Таким образом, Мегaproект является многосложной задачей всероссийского масштаба, нацеленный на объединение восточной и западной части РФ посредством организации интеринфраструктурного пространства нового поколения вдоль Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Помимо повышения уровня экономического развития страны в целом и прилегающих к зоне Мегaproекта территорий, в частности, в результате реализации данной идеи рынки стран дальнего зарубежья становятся ближе.

Создание на территории Российской Федерации, в регионах погашения/распределения товарных потоков, многофункциональных транспортно-логистических центров с особым статусом таможенного налогового регулирования (бондовых территорий) позволит обеспечить конкурентоспособные инфраструктурно-транспортные решения, необходимые для переключения с приграничных территорий, стран Европейского союза на территорию РФ дополнительных транзитных товарных потоков. При этом оказание услуг высокой добавленной стоимости по консолидации, терминально-складской обработке, таможенному сопровождению товаров на основных транзитных транспортных магистралях РФ, позволит существенно повысить доходность российских предприятий – участников Мегaproекта.

В мире бондовые склады развивают с 2012 года, и на сегодняшний день они с различной спецификой уже активно функционируют во многих странах. Лидеры — Китай, США, Япония и страны Европы. Регуляторные решения от страны к стране похожи, меняются в основном таможенная ставка (от 8% в Японии до 10% в Евросоюзе) и некоторые детали.

Лидер по развитию формата — Китай. В КНР на бондовые склады приходится 86% оборота трансграничной торговли. В Европе — уже около 60%. В Китае же формат получил дальнейшее развитие — так называемые бондовые производственные зоны.

В последние годы в мировом торговом обороте растет доля электронной коммерции, что является естественным результатом проникновения интернета и развития информационного общества. Особый интерес вызывает трансграничная интернет-торговля. Влияние этого сегмента серьезно возрастает как в рамках электронной коммерции, так и в рамках всей торговли.

Эксперты оценивают потенциальный объем рынка российской трансграничной торговли к 2024 году в \$10 млрд, из которых \$5 млрд придется на почти отсутствующий сейчас транзит, который будет завязан на сеть бондовых складов. В перспективе бондовые склады на территории Российской Федерации смогут обрабатывать до половины всей трансграничной торговли страны, а цены на проходящие через них товары могут снизиться в среднем на 10%.

С учетом мировой практики, имеется уникальная возможность — создать на территории РФ бондовые зоны, ориентированные и на внутреннее распределение, и на импорт-экспорт, и на транзит.

Создание бондовых зон на территории Российской Федерации в регионах погашения/распределения товарных потоков обеспечит для участников Мегапроекта получение существенных дополнительных экономических выгод: повысит спрос на инфраструктуру (как транспортную, так и складскую), повысит рентабельность бизнеса компаний-участников за счет оказания услуг высокой добавленной стоимости, обеспечит дополнительный доход бюджетов регионов РФ по обрабатываемому потоку товаров, улучшит благосостояние потребителей за счет оптимизации логистических решений.

Построение Евразийского транспортного каркаса в составе Единой опорной сети транспортного комплекса России – центральная составляющая Транспортной стратегии страны до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. (ТС). Особое место в ТС отведено международным транспортным коридорам, а среди них – тем, что прокладываются с востока на запад, соединяя через территорию России и соседних государств страны Азии со странами Европейского союза. Они должны получить самое масштабное развитие. Среди одной из первоочередных стоит задача сформировать бесшовное скоростное автомобильное сообщение от границы Казахстана до Белоруссии. Одно из решений - строительство новой автомобильной трассы «Меридиан».

Перевод проекта «Меридиан» с многолетнего изучения в стадию практической реализации состоялся на недавнем совещании у Председателя Правительства РФ М.В.Мишустина, посвященном развитию международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай». По итогам предметного обсуждения строительства автомагистрали «Меридиан» Минтрансу поручено до конца текущего года представить предложения по его включению в сводный перечень социально-экономических инициатив развития, а до конца мая 2022 г. - подготовить и представить в Правительство технико-экономическое обоснование такого строительства с обеспечением необходимого финансирования. До конца февраля 2022 г. Минтранс и Минфин должны проработать вопросы реализации проекта «Меридиан» на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП) с созданием единого международного оператора, а также финансовую модель строительства с возможностью инвестирования федеральных средств.

Сегодня магнитолевитационная транспортная технология вошла в стадию активного роста. Проекты магнитолевитационного транспорта внедрены в Японии, Китае, Южной Корее, в стадии проектирования и строительства находятся 5 проектов. Разработки продолжаются в 22 странах мира, строятся и реконструируются испытательные полигоны, в различной степени проработки находятся 18 крупных проектов на всех континентах. В Китае и Японии магнитолевитационный транспорт включен в положения основополагающих документов стратегического развития транспорта. Впервые и в Транспортной стратегии России появилось понятие магнитолевитационного транспорта.

Силами специалистов организаций, входящих в состав Научно-образовательного инженерного кластера «Российский Маглев», разработана уникальная отечественная технология магнитной левитации,кратно превосходящая по своим характеристикам зарубежные аналоги. Технология полностью основана на российских разработках и патентах, использует исключительно отечественную элементную базу и производственные мощности. Российская производственная база располагает всеми необходимыми ресурсами и компетенциями для производства компонентов магнитолевитационной технологии и полностью отвечает политике импортозамещения.

Отечественная технология позволяет осуществлять высокоскоростные грузовые и пассажирские перевозки с высокой эффективностью и низким потреблением электроэнергии, в том числе совмещенные на одной инфраструктуре. По данным расчетов, с учетом мирового опыта эксплуатации, себестоимость перевозок магнитолевитационным транспортном составляет 70% от себестоимости перевозок традиционным железнодорожным транспортом, потребление энергии на перевозки до 40% ниже. Техногенное воздействие магнитолевитационного транспорта на окружающую среду в разы ниже, чем железнодорожного транспорта:

отсутствует мелкодисперсная пыль, загрязнение продукцией химической промышленности, существенно снижено шумовое загрязнение, отсутствует износ и списание в отходы вращающихся и соприкасающихся деталей и узлов подвижного состава и инфраструктуры.

Строительство магнитолевитационных линий обеспечит снижение капиталовложений на 10% по сравнению с железнодорожными линиями, позволит осуществить прокладку магистралей в сложных условиях многолетней мерзлоты и горного рельефа, в том числе в районах, в которых прокладка железнодорожных линий существенно затруднена или невозможна. Магнитолевитационные линии строятся более чем в два раза быстрее железнодорожных линий. Все это позволит в кратчайшие сроки обеспечить связанность территории России.

Магнитолевитационный транспорт на базе отечественной технологии позволит перевозить грузы по Транссибу за 19 часов вместо целевых 7 суток по железной дороге. Для магнитолевитационного транспорта отсутствуют ограничения по массе поезда и скорости прохождения отдельных участков. Благодаря высокой маршрутной скорости перевозок провозная способность магнитолевитационных магистралейкратно превосходит возможности железнодорожного транспорта. Это позволит как обеспечить перемещение грузов и пассажиров внутри страны, так и создать устойчивые конкурентные преимущества российских маршрутов международных транспортных коридоров.

Российская магнитолевитационная инженерная школа признана мировым научно-инженерным сообществом. Представитель Кластера «Российский Маглев» включен в состав Международного управляющего комитета Международного совета по магнитной левитации.

Сегодня у России впервые за долгое время есть технологическое преимущество перед остальными странами мира. Развитие магнитолевитационного транспорта способно дать толчок к инновационному развитию целого ряда смежных отраслей и повысить качество экономического роста России. Отказ от скорейшего внедрения технологии в условиях наличия собственных технологических возможностей, готовности промышленной базы к реализации проекта приведет к безнадежному отставанию страны в своем технологическом и социально-экономическом развитии.

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 исчерпанием 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 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.

Важным социальным эффектом проекта, как в транспортной, 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.

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 Мегапроекта были рассмотрены следующие параметры:

1. Размер капитальных затрат составляет 1 054 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 Мегапроекта и, соответственно, величина требуемых инвестиций в проект, составит около 18 000 трлн. рублей (244 млрд. долларов США по текущему курсу).

Прогнозируется, что в первый год эксплуатации объем перевозок составит не менее 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 Мегапроекта.

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 Мегапроекта 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;

возродить и вывести на качественно новый технологический уровень сразу несколько несырьевых отраслей национальной индустрии РФ (в частности, точное машиностроение). Таким образом, Мегапроект станет локомотивом комплексной реиндустриализации России;

создать реальные и разнообразные стимулы для развития экономически слабых регионов/территорий РФ и преодоления региональных диспропорций;

позволит качественно повысить роль России как геополитического, политического, экономического, культурного моста между Западной/Центральной Европой и Восточной Азией.

Должна быть ясно выражена высшая политическая воля, поскольку, когда речь заходит об этом Мегапроекте, приходится сталкиваться с двумя основными возражениями: первое о том, что нечего будет перевозить по этой дороге, второе - очень дорого. Однако, уже имеется критическая масса

научных обоснований, что этот Мегапроект является экономически важным. Даже в крайнем случае, если он будет выполняться только при поддержке Российской экономики, это совсем не неподъемный проект, **при этом есть риски не только, связанные с реализацией Мегапроекта, но и с его не реализацией.**

Необходимо организовать постоянный серьезный анализ всех факторов, влияющих на организацию максимально эффективного транспортного процесса по всей технологической цепочке общественного производства до конечного (непроизводственного) потребителя. Необходимо с должной степенью недоверия относиться к утверждению, что прохождение транспортного коридора само по себе ведет к созданию рабочих мест, связанных с его обслуживанием, и повышению инвестиционной привлекательности территорий, т.е. более равномерному размещению экономической деятельности по территории страны, сокращению безработицы, увеличению заработной платы, налоговых поступлений в региональные и местные бюджеты.

Требуется создание единого оператора, занимающегося генерированием и распределением грузопотоков. Ведь любые транспортные проекты без тщательного изучения грузовой базы перевозок – бессмысленны и могут привести к омертвлению значительных капитальных затрат, невостребованности инфраструктурного объекта, генерирующего убытки. **Также существует необходимость создания структуры, которая будет управлять ходом реализации Мегапроекта и важность принятия быстрого политического решения о запуске Мегапроекта.**

Реализация Мегапроекта открывает широкие возможности для внедрения интеллектуального экологически чистого транспорта и существенному улучшению состояния окружающей среды, является важным стимулом для развития всех отраслей и роста экономики России.

Для увеличения отдачи инвестиций, вкладываемых в создание инфраструктур пояса «Razvitie» не менее важным является «каскадный» способ продвижения от одной инфраструктурной единицы к другой. Это означает, что надо сформировать такую форму производственной мыследеятельности, которая может переноситься с объекта на объект. Ведь, например, хорошо известно, что уникальный коллектив, создававший один из крупнейших тоннелей на БАМе, после завершения строительства оказался без работы, и именно этот обрыв в его деятельности не позволил капитализировать созданные уникальные компетенции тоннелепроходчества. Долгосрочность подобных масштабных проектов не должна допускать повторения социалистического «долгостроя» с резким удлинением сроков и удорожанием строительства по ходу его осуществления. Напротив, должны выделяться такие единицы проектного продвижения, при которых прибыль может извлекаться ещё до завершения всего проекта. Элементарным примером такого подхода является установка гидротурбины, начинающей

производить электроэнергию ещё до окончательного завершения строительства плотины.

Участники заседания Совета предлагают:

1. Определить пилотным в реализации Мегaproекта «Единая Евразия: Транс-Евразийский Пояс RAZVITIE» проект создания макрорегионального мультимодального транспортно-логистического, производственно-технологического кластера (центра) МТЛЦ «Балтийский» с особым статусом налогово-таможенного регулирования с опорой на цифровую экоплатформу, учитывая, что Ленинградская область и в целом Северо-Запад являются важнейшим звеном общероссийской и мировой транспортной системы, решающим многие проблемы не только Ленинградской области и агломерации Санкт-Петербург, но и пространственного развития Севера и Арктики, обеспечения оптимальных транспортно-логистических решений в пространстве Евроазиатских коридоров.

2. Руководителям Ленинградской области и Российской академии наук при участии ОАО «РЖД» в лице дочернего АО «РЖД Логистика» ускорить работу по окончательному утверждению предварительного технико-экономического обоснования, технического задания и дорожной карты реализации проекта создания мультимодального транспортно-логистического, производственно-технологического кластера МТЛЦ «Балтийский» в составе ранее сформированной совместной инициативной группы.

3. ОАО «РЖД» в лице дочернего общества АО «РЖД Логистика» сформировать предложения по параметрам функционирования бондовых складов на транзитных транспортных магистралях РФ, и мероприятиям необходимым для организации бондовой территории на Северо-Западе РФ, при реализации пилотного проекта МТЛЦ «Балтийский».

4. Российской академии наук обеспечить постоянное научно-методическое сопровождение пилотного проекта МТЛЦ «Балтийский» с целью подготовки рекомендаций по созданию аналогичных МТЛЦ в федеральных округах Сибири и Дальнего Востока в интересах пространственного развития Российской Федерации и дальнейшей реализации Мегaproекта «Единая Евразия: Транс-Евразийский Пояс RAZVITIE».

5. Научно-образовательному инженерному кластеру «Российский Маглев» сформировать предложения о начале экспериментального строительства в СЗФО пилотной магнитолевитационной транспортной системы как одной из составных частей единой транспортной системы Российской Федерации и Мегaproекта «Единая Евразия: Транс-Евразийский Пояс RAZVITIE».

6. Использовать проект «Меридиан» в качестве экспериментальной площадки для отработки оптимальных форм и методов ГЧП при

строительстве крупных инфраструктурных объектов, добиваясь активного привлечения к его реализации внешних участников и обеспечения за счёт участия частного сектора доли внебюджетной составляющей в финансировании проекта до 75%.

7. Объединённому координационному межведомственному научному совету по комплексному решению проблем интегральной транспортной инфраструктуры Санкт-Петербургского научного центра РАН обеспечить мониторинг подготовки, строительства и эксплуатации автодороги «Меридиан» для возможного внедрения в экспериментальном порядке и последующего распространения успешного передового опыта бесшовного автотранспортного сообщения между странами и регионами на основе ГЧП.

8. Органам государственной власти субъектов Северо-Западного федерального округа рассмотреть возможность создания условий максимального благоприятствования продвижению и реализации пилотных проектов.

9. Обратиться к Государственному совету Российской Федерации, Правительству Российской Федерации, Федеральному собранию Российской Федерации, органам государственной власти субъектов Российской Федерации СЗФО, Руководству ОАО «РЖД» и ГК «Росатом» с предложением оказать организационно-правовую, техническую и другую поддержку по продвижению и реализации пилотных проектов.

Председатель объединенного научного межведомственного координационного совета по комплексному решению проблем интегральной транспортной инфраструктуры Санкт-Петербургского научного центра РАН



В.Г. Рыбкин