

Мегапроект «Канал Евразия»

Развитие экономики любой страны неразрывно связано с ее инфраструктурой. Она играет важную роль в создании условий устойчивости и сбалансированности как региональных экономических систем, так и экономической системы страны в целом.

Количественные и качественные характеристики некоторых инфраструктурных проектов позволяют относить их к мегапроектам (лист 1. [Презентация](#)).

В Указе Президента РФ «Основы стратегического планирования в Российской Федерации» предполагается обязательная разработка стратегических документов социально-экономического развития федеральных округов РФ.

Стратегической целью развития ЮФО и СКФО на прогнозный период является превращение их в российских лидеров инновационного развития, в оплот стабильности. Стержнем развития является создание международных транспортных коридоров (МТК), создание которых может быть основано на использовании водных ресурсов. Одним из таких МТК является канал «Евразия» (листы 2 и 3. [Презентация](#)).

При этом надо говорить не просто о крупном инфраструктурном проекте – канале «Евразия», а именно о мегапроекте «Канал Евразия», поскольку рассматриваемый мегапроект способен кардинально улучшить социально-экономическое положение региона.

Чрезвычайно важно, что этот мегапроект не только обсуждается, но сделаны уже проработки одного из его элементов – собственно самого канала, показавшие перспективность и реализуемость всего мегапроекта.

В связи с ограниченностью времени и места мы не загромождаем наш доклад техническими подробностями. Здесь кратко отметим следующее. Трасса предполагаемого канала не использует существующий Кумо-Манычский водный путь и проходит южнее него на расстоянии в среднем 10 – 20 км. Длина трассы около 800 км. В качестве расчетного на данном этапе принято судно грузоподъемностью 9700 т и с осадкой 5,0 м.

Исходя из этого, приняты следующие геометрические характеристики канала:

- глубина судового хода 6,5 м; - ширина по дну 48,0 м; - ширина по урезу воды 94 м.

Предлагается устройство 5 шлюзов (№№ 1-5) с напорами 10 – 11 м на восточном склоне канала и трех шлюзов на западном склоне. Конструкции шлюзов в целях унификации приняты однотипными. Более детально с техническими характеристиками проекта можно ознакомиться на сайте «Ассоциации» www.agprt.ru, где представлено обобщение

материалов технических проработок, выполненных различными специализированными организациями России в 2010-2011 г.г.

Как и любой крупный мегапроект «Канал Евразия» имеет во власти своих сторонников и противников. Последние в своих доводах апеллируют к отсутствию грузовой базы, негативному опыту реализации мегапроектов, негативными экологическими последствиями, не своевременностью реализации столь крупных проектов в и прочее, и прочее.

Что касается грузопотоков, то достаточно взглянуть на представленную на листах 4 и 5 структурную схему транзитных грузопотоков, а также учесть, что в предварительных проработках был определен грузопоток не менее 70 млн. т/год, причем без учета возможного транзита грузов из Китая.

Относительно негативного опыта реализации мегапроектов можно сказать следующее. Да, были и негативные примеры. Но давайте обратимся к отечественному опыту.

Впечатляет Транссибирская магистраль (лист 6. [Презентация](#)).

Несомненным успехом увенчался Ангаро-Енисейский энергетический мегапроект (лист 7. [Презентация](#)). Вспомним водно-транспортный инфраструктурный мегапроект по соединению рек и морей европейской части России (листы 8 и 9. [Презентация](#)).

Использование водных ресурсов, как основы реализации инфраструктурных проектов не только восходит к древнейшим временам, но стало современной мировой тенденцией. Вот только некоторые примеры (листы 10 – 15. [Презентация](#)).

Спекуляция на негативных экологических последствиях строительства канала «Евразия» полностью разбивается в результате работы ЮНЦ РАН, изучавшего в 2010-2011 годах возможные последствия реализации проекта. По его оценке проект «имеет несомненно большее положительное и социальное влияние, чем возможные негативные последствия».

Что касается вопроса эффективности инвестиций, то цифры следующие. Ориентировочная стоимость канала при максимальном прогнозируемом грузопотоке, правда без учета возможного транзита грузов из Китая составит в современных ценах около 1 трлн. руб. В зависимости от ставки рефинансирования и величины канального сбора, а также величины грузопотока срок окупаемости проекта при учете доходов только транспортной составляющей – $18 \div 36$ лет. Для сравнения приведем цифры, характеризующие некоторые современные инфраструктурные транспортные проекты (лист 16. [Презентация](#)).

Следует иметь в виду, что для инфраструктурных объектов существуют критерии, которые на предварительных этапах проектирования трудно выразить в рублях, но которые, несомненно, свидетельствуют об их чрезвычайной актуальности. Цель мегапроекта «Канал Евразия»:

- создать новые рабочие места и как следствие, решить социальные проблемы;
- создать современную транспортную инфраструктуру;
- построить современное жилье, школы, больницы и прочее;
- построить водохранилища, средние и малые гидроэлектростанции в предгорьях Северного Кавказа, что позволит сократить ущерб от сокрушительных наводнений реках Кубань и Терек;
- ввести в сельхоз оборот плодородные лессовые почвы;
- создать мощную строительную базу, способствующую дальнейшему экономическому развитию региона;
- загрузить существующие и создать новые предприятия судостроения, а также металлургии;
- дать толчок к развитию строительной и сельскохозяйственной науки;
- возможность привлечения инвестиций основных грузоотправителей: Казахстана, Китая, Азербайджана, а также Туркмении и Ирана.

Таким образом, можно говорить о мультипликативном эффекте проекта. Как следствие эффективность инвестиций не может определяться только ставкой рефинансирования и величиной канального сбора. А срок окупаемости здесь вообще отходит на второй план. Инвестиции в развитие страны по определению всегда эффективны. Не подлежит сомнению и военно-стратегическое значение канала «Евразия».

И, может быть, главное: мегапроект «канал Евразия» является идеологически важным крупным инфраструктурным объектом.

Естественно, долгосрочные инвестиции, причем таких масштабов, каких требует рассматриваемый мегапроект, требуют предварительной качественной детальной проработки самого предмета инвестиций, в частности, самого канала. Надо начинать работать. Причем начинать надо с изысканий в широком смысле этого слова. Форсайт-анализу в части оценки возможных вариантов реализации проекта, стратегических последствий его реализации должно быть уделено особое внимание.

Успешный опыт такого анализа уже есть и касается он именно выбора наиболее предпочтительного варианта воднотранспортного соединения, являющегося составной частью мегапроекта «Канал Евразия». В связи с краткостью нашего сообщения, более детально с принятой методикой анализа и его результатами можно ознакомиться на сайте

«Ассоциации» www.agprt.ru. В ходе такого анализа нами решалась так наз. «задача многокритериального оценивания путем свертки векторного критерия в скалярный».

Использовались две методики:

- «Методических рекомендаций по оценке эффективности инвестиционных проектов»;
- «Метода анализа иерархий» (МАИ) Т. Саати.

Структура и состав обобщенного интегрального критерия, критериев 1-го уровня (интегральные или ведущие критерии), а также подкритериев (критерии 2-го, 3-го, 4-го и 5-го уровней), используемых при экспертной оценке сопоставляемых воднотранспортных соединений (ВТС) показаны на листах 17 и 18 ([Презентация](#)). Оценка приоритетов выполнена попарным сравнением на основании обобщения материалов (СОПС, Южного научного центра АН РФ, ОАО «Гипроречтранс»), а также собственных проработок.

Использованный метод выбора наиболее предпочтительного варианта воднотранспортного соединения имеет чрезвычайно большой потенциал. С его помощью можно оценить с необходимой достоверностью перспективность и всего мегапроекта. При этом можно перейти от дескриптивного измерения предпочтений, каким является метод попарного сравнения, к нормативному (или абсолютному) методу измерения. Однако для этого необходимо создание шкал интенсивностей, которые применяются для отдельной оценки альтернатив и критериев. Создание таких шкал требует привлечения соответствующих специалистов в области экономики, экологии, социологии и геополитики.

Главным критерием успешности реализации мегапроекта должна быть степень реализации поставленных перед ним задач с их техническими, социальными, политическими и другими составляющими.

Необходимо осознавать, что нынешний путь России тупиковый, если мы и дальше будем продолжать наращивать социальные расходы и налоги, при этом ничего не вкладывая в реальный сектор.

Основные выводы.

1. Строительство канала «Евразия» – по определению мегапроект, т.к. требует громадного объема инвестиций, меняет жизнь более 1 млн. человек и требует для реализации более 5 лет. Но, кроме того, в его реализации определяющая роль государства, он отличается особой сложностью, большой инфраструктурной компонентой, огромным количеством вовлеченных людей и подрядчиков и долгосрочным эффектом.

2. Для его реализации необходимо выполнить:

1) современные изыскания:

- социально-экономические;
- инженерные (топографические, геологические, гидрологические, экологические и пр.);

2) разработать проекты:

- канала и сооружений на нем;
- водохранилищ и электростанций (ГЭС, ТЭС, ВЭС); ЛЭП и пр. ;
- транспортной инфраструктуры;
- водоснабжения;
- сельхоз предприятий;
- гражданский объектов и промпредприятий;
- флота.

Продолжительность изысканий и проектирования потребует порядка 5 лет, но начинать подготовительные работы можно будет уже через 3 года. 2.4. Стоимость инженерных изысканий и проектирования, считая ее равной примерно 5% от стоимости строительства, - 50 млрд. руб., т.е. примерно по 10 млрд. руб/год.

3. Власть должна принять решение о начале работ, поскольку вопрос о реализации таких проектов - это, прежде всего, вопрос политический. Надо начинать работать. Надо переломить не основанное ни на каких объективных показателях негативное отношение отдельных отраслевых министерств к комплексному мегапроекту «Канал «Евразия».

Мы приглашаем профессионалов к участию в мегапроекте «Канал Евразия» (лист 19. [Презентация](#)).