

*Регион: экономика и социология, 2008, № 2, с. 255–270*

## К ВОПРОСУ О КОНЦЕПЦИИ СООРУЖЕНИЯ СЕВЕРОСИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ

**Е.Б. Кибалов, А.А. Кин, К.Л. Комаров\***

*Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН  
\* Сибирский государственный университет путей сообщения*

### **Аннотация**

Анализируется концепция строительства Северосибирской железнодорожной магистрали. Показано, что концепция не содержит обязательных элементов, которые делают ее научно обоснованным документом, предвещающим реализацию проекта и адекватно учитывающим фактор неопределенности при осуществлении уникального по масштабам и сложности проекта. Указывается на непроработанность институционального аспекта концепции и обосновывающих технико-экономических показателей проекта.

**Ключевые слова:** концепция, неопределенность, ожидаемая эффективность, второй индустриальный пояс, Сибирь, управляющая компания, Севсиб, БАМ, TVA, ТПК-подход, Аппалачи

Проблема сооружения Северосибирской железнодорожной магистрали (Севсиб) поставлена и обсуждается с начала XX в. Еще в Плате железнодорожного строительства в Сибири на ближайшее тысячелетие, опубликованном в 1917 г., Севсиб рассматривался в качестве углевозной железной дороги из Кузбасса в Европейскую Россию, предназначенной для разгрузки Транссиба [1], который к тому времени уже стал рентабельным и его грузонапряженность постоянно росла. В последующий

период интерес к Севсибу то усиливался, то ослабевал. В 50-е годы в связи с установкой на сдвиг производительных сил на восток страны активно обсуждалась идея создания второго широтного индустриального пояса освоения Сибири и Дальнего Востока с опорой на Севсиб и БАМ. Соответствующие исследования ресурсного и социально-экономического потенциалов прилегающих территорий были выполнены ЦЭНИИ при Госплане РСФСР, СОПСом и ИЭОПП СО АН СССР. Как известно, БАМ был построен и сдан в эксплуатацию в 1989 г., хотя и по пусковому комплексу, а по Севсибу дело ограничилось камеральным трассированием, выполненным «Сибгипротрансом» в 1984 г.

В 90-е годы проблема Севсиба отошла на второй план, она актуализировалась лишь после завершения восстановительного периода, когда у Российского государства и российского бизнеса появились возможности для возобновления движения на восток страны и реальные инвестиционные ресурсы для реализации ресурсных и инфраструктурных проектов.

## ПРОЕКТНЫЙ ЗАМЫСЕЛ

В новой ситуации проблема Севсиба начиная с 2001 г. активно обсуждалась на Байкальском экономическом форуме и в научной периодике (см., например, [2, 3]). В сентябре 2007 г. проект сооружения магистрали был включен в Стратегию развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года [4] (далее – Стратегия), одобренную, но не утвержденную Правительством России, что означает необходимость доработки как Стратегии в целом, так и проекта Севсиба как ее части.

В строгом смысле речь идет о *проектном замысле*, каковым интересующий нас Севсиб является сегодня. Под таким углом зрения ниже рассматривается Концепция строительства Северосибирской железнодорожной магистрали<sup>1</sup> (далее – Концепция), разработанная

---

<sup>1</sup> См.: **Концепция** строительства Северосибирской железнодорожной магистрали: Материалы к совещанию (7 февраля 2008 г., г. Томск) / Администрация Томской области; Институт региональной политики. – Томск, 2008.

Институтом региональной политики (г. Москва) и обсуждавшаяся с участием авторов настоящей статьи в феврале 2008 г. в Томске.

Сразу отметим, что появление и обсуждение документа подобного рода – факт положительный, означающий, что в России возрождается практика заблаговременной общественной экспертизы крупномасштабных проектов, в частности железнодорожных. Имеет место возвращение к традициям прошлого, когда прежде чем приступить к строительству, например, Транссиба проект обсуждался российской общественностью 60 лет (с 1832 г.), а руководила изысканиями, проектированием и строительством интеллектуальная элита дореволюционной России [5]. В результате построили великую магистраль – становой хребет страны. Альтернативный пример – БАМ, по которому все основные решения принимались келейно, под завесой секретности, а наука привлекалась для обоснования ошибочных стратегических решений, принятых функционерами без ее участия. В результате действующая магистраль ежегодно приносит миллиардные убытки [6] и, по нашим оценкам, в финансовом отношении не окупится никогда.

Но вернемся к Концепции строительства Севсиба. Существует два определения понятия концепции: как системы взглядов и как способа понимания закономерностей и явлений окружающего мира. Рассматриваемая Концепция соответствует первому определению, и в ней сделана попытка развить системный взгляд на проблему строительства северного дублера Транссиба. Для этого проблема структурирована: выделены геополитический, технико-экономический, социальный и институциональный аспекты проекта, а также описана его экономико-географическая среда. Все это укладывается в рамки системного анализа, но является лишь его первым шагом, именуемым классификацией. Однако любая концепция, чтобы быть конструктивной, должна содержать кроме системно-аналитических процедур элементы синтеза, а именно, этапы целевой структуризации проекта, идентификации допустимых альтернатив и рекомендации по выбору наиболее предпочтительной из них. Естественно, концепция как документ высокого уровня общности по необходимости оперирует в ходе анализа и синтеза в основном вербальными понятиями, но эти понятия

при проектном подходе должны быть по возможности квантифицированы, как минимум в порядковой шкале, с тем чтобы сделать первый шаг на пути снижения уровня неопределенности и, следовательно, уменьшения риска неудачи (в нашем случае – проекта Севсиба).

Дело здесь в том, что крупномасштабные железнодорожные проекты в России неоднократно завершались крупномасштабными провалами. Про БАМ говорилось выше, известен проект ныне «мертвой» железной дороги Салехард – Игарка, остановлены проект «материк – о. Сахалин» и проект восстановления связи Транссиба с Транскорейской магистралью, неудачным оказался проект строительства ветки от БАМа к Чинейскому месторождению руд. Во всех перечисленных проектах первопричиной неудач следует считать неудовлетворительные исходные концепции, разработанные без должного понимания слабоструктуризованного характера сложного проекта. Как следствие, игнорировался (или вуалировался) фактор неопределенности на самом первом и ответственном этапе, когда выявляются инвестиционные намерения *коалиций действия* – инвесторов и состав *коалиций интересов* – подрядчиков, что и приводило к непредсказуемым последствиям. Покажем на примере анализируемой Концепции, в чем суть указанных недостатков.

Из теории известно, что любой проект – это модель будущей системы (в нашем случае – железнодорожной), состоящая из двух подмоделей: процесса создания системы и процесса ее функционирования. Каждый из процессов в случае Севсиба сложный, дорогостоящий и носит долговременный характер, что по определению требует при обосновании целесообразности реализации проекта ставить во главу угла учет фактора неопределенности. Что это означает и как данный императив отражен в Концепции строительства Севсиба?

Любое проектирование, понимаемое системно, предполагает в качестве отправной точки формулирование системы целей проекта. Здесь возможны два подхода: декомпозиционный и композиционный. Первый подход уместен, когда число участников коалиции действия (заказчиков-инвесторов) равно единице. Применительно к Севсибу это тот случай, если бы инвестором проекта было только государство (например, в лице ОАО «РЖД»), а коалиция интересов – система под-

рядчиков (проектировщиков-строителей) и поставщиков оборудования формировалась на основе открытых тендерных торгов. Второй подход применим, когда образуется консорциум инвесторов, в который государство входит в определенной доле наряду с независимым бизнесом в рамках государственно-частного партнерства. Консорциум создает управляющую проектом компанию, и та, как и в первом случае, формирует систему организаций, реализующих проект.

По форме второй подход декларируется в Концепции. Утверждается, что проект строительства Севсиба должен стать крупнейшей железнодорожной стройкой за последние 30 лет и ярким примером эффективности государственно-частного партнерства в России. Далее сообщается, что одним из основных механизмов реализации этого комплексного и многокомпонентного проекта должна быть управляющая компания с условным названием «Агентство развития территории Севсиба». Затем перечисляются возможные дольщики-инвесторы, чьими капиталами агентство намерено управлять оптимально в классических традициях этого известного в мире института. И здесь возникает ряд вопросов к авторам предлагаемой Концепции.

Действительно, в Концепции в числе акционеров управляющей компании называются частные инвесторы, вкладывающие средства в строительство промышленных предприятий («ГидроОГК», «Русал», ИФК «Метрополь» и др.). Далее отмечается, что «финансирование строительства промышленных объектов в рамках проекта будет осуществляться за счет частных инвесторов» (с. 62). А кто же будет финансировать в рамках государственно-частного партнерства строительство собственно Севсиба, а не только промышленных объектов на «территории Севсиба»? Ответ дает таблица, именуемая «Источники финансирования проектирования и строительства Северосибирской железнодорожной магистрали». Оказывается, финансировать строительство крупнейшего инфраструктурного объекта, объем инвестиций по которому составляет ориентировочно 250 млрд руб., будет государство, и ни один *частный* инвестор в той таблице не упоминается. А что же в этом случае будет делать агентство? Координировать действия государственных инвесторов: ВЭБа, Инвестиционного фонда РФ, ОАО «РЖД», администраций регио-

нов РФ и, страшно подумать, Минфина и Минэкономразвития, отвечающих за федеральный бюджет?

Имели ли место подобные прецеденты в мировой практике? Да, прецеденты были. В США для реализации проекта развития долины р. Теннесси (проект ДТ) была создана правительственная корпорация TVA, имевшая статус федерального агентства и институализированная специальным TVA-актом, принятым Конгрессом по инициативе президента страны в 1932 г. Этот проект был и до сих пор остается примером удачного долговременного партнерства государства и бизнеса, когда застойный регион в исторически короткий срок превратился в процветающий.

Другой прецедент, но неудачный – это БАМ. Как и проект ДТ, проект строительства БАМа стартовал в начале 30-х годов и координировался разными госструктурами (в диапазоне от НКВД до Госплана СССР), а также курировался членами Политбюро ЦК ВКП(б) и КПСС. Дело кончилось тем, что методом «народной стройки» однопутный БАМ соорудить удалось, но заставить ведомства реализовать программу хозяйственного освоения зоны БАМа деградирующей административной системе СССР оказалось не по силам. После распада СССР Правительством России по инициативе и при участии МПС неоднократно предпринимались попытки реанимировать хозяйственное освоение зоны БАМа. И хотя построенный БАМ создал начальные условия для хозяйственного освоения природных богатств региона, отечественный бизнес туда не идет, иностранный, кроме китайского, идет вяло, а китайский капитал пускать в слабозаселенные и хозяйственно не освоенные районы стратегически опасно. В результате Прибамье и сегодня, как и 75 лет назад, является экономической пустыней с только зарождающимися вокруг месторождений полезных ископаемых оазисами. В целом же район, состоящий из фрагментов территорий шести субъектов Федерации, остается депрессивным, как бы нанизанным на малоделятельную широтную железную дорогу, которая до сих пор не стала системообразующим стержнем устойчивого развития второго индустриального пояса на востоке страны.

Закономерно напрашивается вопрос: не повторится ли подобная ситуация с проектом строительства Севсиба и программой хозяйственного освоения «территории Севсиба»? Ведь изложенное выше

говорит о том, что Севсиб и БАМа, – это, по сути, один и тот же эшелонированный во времени межрегиональный инфраструктурный проект, финансирующий идею создания второго индустриального пояса севернее Транссиба. Следовательно, Концепция строительства Севсиба, разработанная не проектировщиками – железнодорожниками и строителями, а Институтом региональной политики, должна ответить на ключевой вопрос о приемлемости и сравнительной эффективности хозяйственного освоения малозаселенных территорий Сибири на основе создания индустриальных поясов, зон, ТПК, локомотивов поляризованного развития и прочих механизмов и инструментов регионального развития, наработанных и проверенных хозяйственной практикой в прошлом как в плановой, так и в рыночной экономике.

К сожалению, в анализируемой Концепции вместо научно обоснованных ответов на перечисленные вопросы содержатся эклектичные рецепты решения сложнейшей проблемы национального (или, как говорили прежде, народно-хозяйственного) уровня. Причем очевидно, что у разработчиков, взявшихся за изготовление рецептурной Концепции, отсутствуют ясное понимание специфики объекта, знание литературы по вопросу и адекватный современным реалиям собственный научный задел в области региональной экономики и проектного анализа. Проиллюстрируем последнее утверждение.

Азбучной истиной современной версии проектного анализа, давно освоенного за рубежом и медленно, но верно приживающегося в нашей стране, является понимание того, что при формировании крупномасштабных проектов типа Севсиба, т.е. проектов, в известной мере уникальных по сложности и уровню инвестиционных расходов, их обоснование должно включать два блока: блок **институциональных** мероприятий, нацеленных в связи с появлением уникального проекта на изменение сложившихся механизмов использования инвестиционных ресурсов, и блок **инвестиционных** мероприятий, определяющих проектное направление использования ресурсов, появляющихся благодаря проведенным институциональным мероприятиям<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Здесь и в дальнейшем тексте статьи мы опираемся на работы [7–9].

Отсюда следует, что программы развития, к числу которых относится проект Севсиба, представляют собой прежде всего институциональные проекты. Российской наукой сформулированы правила институционального проектирования (см., например, [10, 11]), соответствующие, по нашей оценке, уровню мировых стандартов в области теории и практики программируемого развития и отличающиеся оригинальностью в части учета отечественных реалий. Правила эти представляют собой детально проработанную систему, пригодную для регламентации институционального проектирования на всех этапах осуществления проекта. В нашем случае, коль речь идет о концепции, т.е. о предпроектном этапе, достаточно рассмотреть применительно к проекту Севсиба не все правила, но лишь **принципы** институционального проектирования, набором которых, увязанным в систему, собственно, и должна быть концепция.

Главный принцип, порождающий все остальные принципы, формулируется так: для повышения вероятности успеха разрабатываемого институционального проекта (и, следовательно, инвестиционного проекта) процесс его формирования должен в явном виде последовательно проходить все стадии принятия рационального решения. Это означает, что концепция должна содержать альтернативные варианты механизма реализации проекта и верифицируемые процедуры оценки ожидаемой эффективности альтернатив.

Для демонстрации нарушения авторами Концепции строительства Севсиба данного принципа обратимся к ее разделу «Механизмы реализации проекта». Здесь читаем: «...Цели создания и предмет деятельности ОАО “Агентство развития территории Севсиба” – реализация инвестиционного проекта “Строительство Северосибирской железнодорожной магистрали” на принципах частно-государственного партнерства». Получается, что управление межрегиональным инфраструктурным проектом федерального ранга, имеющим к тому же геополитическое значение, поручается субъекту (агентству развития) некой «территории Севсиба», которая (территория) замечательна тем, что «удалена от главных транспортных магистралей и крупных региональных центров», и границы которой конституционно не определены. Может ли управляющая компания типа ОАО одновременно эф-



фективно управлять объектом, представляющим собой конгломерат территориальных фрагментов четырех субъектов Федерации, и сооружением уникального инженерного объекта, строительная длина которого составляет 2002 км? Опыт строительства БАМа и хозяйственного освоения зоны БАМа дает отрицательный ответ на этот вопрос. Но, может быть, положительный опыт корпорации TVA по управлению развитием долины р. Теннесси, когда успешно были решены и проблемы создания гидроэнергетического промышленного ядра «лоскутной» территории, и проблемы ее социально-экономического развития, следует адаптировать к специфике строительства Севсиба и компании, управляющей «территорией Севсиба»? Возможно, но в случае, если институциональное проектирование будет поставлено во главу угла Концепции, а затем выполнено в полном объеме, как это было осуществлено американцами.

Сказанное не означает, что нужно «заикливаться» на TVA-подходе. Его следует сравнить с иными моделями управления региональным развитием, например с АРК-подходом<sup>3</sup>, ТПК-подходом или канадской моделью «две корпорации» и рядом других известных моделей, естественно, опираясь на экспертные технологии и теорию принятия решений в условиях риска и неопределенности. К сожалению, авторы Концепции строительства Севсиба, как следует из анализа ее содержания, не вооружены ни знанием теории, ни пониманием степени ответственности, которую берет на себя Институт региональной политики, подменяя квалифицированную независимую экспертизу<sup>4</sup> институциональных аспектов проекта Севсиба легковесными рекомендациями.

---

<sup>3</sup> АРК – Аппалачская региональная комиссия, институционализируемая законодательством США как специальное (независимое) федеральное ведомство.

<sup>4</sup> Губернаторы Томской области и Красноярского края, лоббирующие в прессе проект Севсиба, – конечно, эксперты, но не независимые. Как осторожные профессионалы они говорят не о конкретном механизме управления строительством Севсиба, а о программно-целевом подходе на межрегиональном уровне при формировании механизма. Более того, в интервью газете «Коммерсантъ-GUIDE» [12] В.М. Кресс на вопрос корреспондента о создании межрегиональной транспортной корпорации ответил уклончиво и заметил, что в связи со строительством Севсиба

## ИНВЕСТИЦИОННАЯ МОДЕЛЬ ПРОЕКТА

Обратимся теперь к разделам Концепции, в которых анализируется инвестиционная модель проекта Севсиба, и попытаемся оценить научный уровень этой ее части. Основная трудность состоит здесь в том, что, во-первых, отдельные фрагменты инвестиционного анализа разбросаны по разным разделам документа, что не способствует целостному восприятию аналитических приемов, и, во-вторых, непонятно, делали ли оценочные расчеты сами авторы Концепции или они пользовались чьими-то расчетами<sup>5</sup>. Так, качественные параметры проекта – геополитическое значение, роль в обеспечении национальной безопасности, уровень потенциала транзитности, а также экономическая и технологическая важность, в совокупности характеризующие *общественную полезность* проекта, структурно отделены от анализа технико-экономических параметров, что методически неверно. Хотя понятно, почему так сделано. В официальных методических материалах по оценке инвестиционных проектов содержится рекомендация использовать для оценки общественной эффективности проектов класса Севсиба специальные модели [14]. Но для того чтобы что-то использовать из наработанного в области моделирования, надо быть специалистами в этой области. Возможно, что такие специалисты среди авторов Концепции есть, но из представленного текста и способа его структуризации этого не видно.

---

комитет по транспорту администрации Томской области, возможно, будет трансформирован в департамент. Заметим, что «Агентство развития территории Севсиба», рекомендуемое в Концепции, и межрегиональная транспортная корпорация (в понимании В.М. Кресса) – абсолютно разные вещи, а департаментализация администрации Томской области есть альтернатива программно-целевому подходу в принципе.

<sup>5</sup> Вообще, в связи с последним замечанием следует отметить компилятивный характер Концепции в целом, сверстанной из отдельных, не всегда правильно подогнанных кусков разнородных текстов. К примеру, авторы настоящей статьи обнаружили на с. 34 (строки шестая и седьмая сверху) терминологическую компиляцию из работы [13]. Компиляция использована не к месту и затемняет существо параграфа 1.1.1. «Трассировка, протяженность, техническая категория Северо-Сибирской магистрали», поскольку к параграфу с таким названием она не имеет никакого отношения.

Относительно данных, приведенных в Концепции проекта Севсиба в таблицах «Основные показатели...» и «Источники финансирования...», надо сказать следующее. Важнейшие показатели – инвестиционные затраты и продолжительность строительства оцениваются неодинаково в этих таблицах (в первой они меньше, чем во второй). По показателю затрат разница составляет 12,75 млрд руб., что, конечно, немало, хотя при ориентировочных расчетах на долгосрочную перспективу допустимо, а расхождение по показателю продолжительности строительства (5 лет) говорит о том, что авторы Концепции либо не понимают смысла цены времени, либо переписывали данные таблиц у разных разработчиков первичных документов.

Однако дело не в указанных «нестыковках» важнейших показателей в одном и том же документе, хотя о его невысоком качестве «нестыковки» свидетельствуют однозначно. Вопрос в том, откуда авторы Концепции взяли показатель стоимости строительства 1 км Севсиба – 0,115 млрд руб. Наши исследования позволяют утверждать, что первоисточником данного показателя служит Стратегия. Однако заимствуя (без ссылки) этот показатель из таблиц Стратегии, авторы Концепции не обратили внимание на строку, где указаны затраты на подвижной состав. Если правильно разнести эти затраты по действующим, модернизируемым и новым железным дорогам в интервале до 2030 г., то капитальные расходы на 1 км строительства Севсиба возрастут в 2 раза. Эксперты же «ГипроротрансТЭИ» и «Сибгипротранса», с которыми мы консультировались, назвали в качестве нижней оценки 329 млн руб. за 1 км. Приведенные цифры нами сопоставлены с зарубежными средневзвешенными показателями для различных стран [15]. Удельные стоимостные показатели на 1 км новой железной дороги, исчисленные с учетом инфраструктуры и подвижного состава, совпали с оценкой российских экспертов. Что это означает? По меньшей мере – увеличение капитальных расходов по проекту в 3 раза по сравнению с указанной в Концепции суммой 230 млрд руб., т.е. прогноз этой суммы на уровне 690 млрд руб., или 29 млрд долл. США. Грубая прикидка эффективности проекта с такими затратами по критерию срока окупаемости показывает, что при нормальной для рос-

сийских железных дорог норме прибыли и предполагаемой грузонапряженности проектируемой магистрали 30 млн т грузов в год срок окупаемости составит ориентировочно 40 лет. И это только в случае, если к затратам не добавлять расходы по созданию крупных мультимодальных центров в городах Нижневартовск, Колпашево, Белый Яр, Лесосибирск, Богучаны и Усть-Илимск, что предусмотрено в Концепции в узлах примыкания Севсиба к существующим железным дорогам.

Создание мультимодальных транспортных узлов на сети железных дорог России является необходимым условием ее вхождения в мировую транспортную систему и реализации наших конкурентных преимуществ на мировом рынке транспортных услуг. В Концепции об этом много говорится, но понимания, что это такое и сколько это стоит, не демонстрируется. Прежде всего, следует знать, что мультимодальные транспортные узлы суть категория сетевая, они возникают (или создаются) и наиболее эффективно работают только при наличии транспортной сети типа «решетка», действующей на логистических принципах. В Сибири такой сети пока нет, и логистические принципы только декларируются.

В наличии же в Сибири имеется сеть железных дорог типа «дерево» с несущим стволом – Транссибом и только нарождающейся вокруг этого ствола сетью капиллярных железных дорог. Собственно, Севсиб, как он классифицируется, например, в Стратегии, является всего лишь *технологической* дорогой, разгружающей Транссиб, и он не попадает в категории *стратегических, социально значимых и грузообразующих* линий. В этом сказывается прагматизм авторов Стратегии, знание ими истории вопроса и скептическое отношение к широкому пониманию Севсиба в качестве транзитной магистрали международного уровня или инфраструктурной основы второго индустриального пояса освоения Сибири<sup>6</sup>. Опыт БАМа научил железнодорожников быть осторожными, поскольку малодеятельный БАМ,

---

<sup>6</sup> Действительно, в Плате железнодорожного строительства в Сибири на ближайшее тысячелетие отмечено, что «идея Северосибирской магистрали зиждется на создании нового *разгрузочного пути* (курсив наш. – Авт.), параллельного существ-

рекламированный некогда в терминах, аналогичных тем, которые используются в Концепции применительно к Севсибу, «сидит» сегодня на балансе ОАО «РЖД», что и является одной из причин низкой рентабельности корпорации.

Авторы же Концепции, не обремененные знанием проблем подобного рода, спокойно «навешивают» на проект технологической, т.е., по сути, вспомогательной, железной дороги, затраты, связанные с созданием шести транспортно-логистических центров, не потрудившись обосновать их нужность даже в будущей транспортной сети Сибири и не имея представления, сколько это стоит. Для сведения сообщаем, что, по нашим расчетам, создание транспортно-логистического центра в г. Новосибирске обойдется в 500 млн долл. США. Ориентируясь на эту сумму, к расходам на Севсиб следует приплюсовать еще около 3 млрд долл. Даже если полученную величину уменьшить вдвое с учетом рангового различия между Новосибирском и каждым из шести городов – транспортных узлов на Севсибе, то полная сумма капитальных расходов по проекту Севсиба составит 30,5 млрд долл.

В Концепции вообще не обсуждается ключевой для проектов строительства железных дорог в районах нового хозяйственного освоения вопрос, касающийся риска того, что фактический грузопоток может оказаться меньше расчетного. Магистраль пройдет по району, где грузовая база либо недостаточна, либо отсутствует, что создает неопределенность. Возникает замкнутый круг. С одной стороны, нет гарантированного потока грузов для проектируемой дороги. С другой стороны, чтобы осваивать месторождения, скажем, Нижнего Приангарья, способные обеспечить грузовую базу, необходимо построить сначала железную дорогу и одновременно с ней – всю логистическую систему (склады, подъездные ветки и т.д.), и только после этого грузы будут предъявлены перевозчику [15]. Эта проблема хорошо известна проектировщикам железных дорог, и концепции для того и разработа-

---

вающей Сибирской ж.-д., и соединении Урала, нуждающегося в минеральном топливе, с богатым Кузнецким каменноугольным бассейном» [1, с. 44].

тываются, чтобы, в частности, указать способ разрыва возникающего здесь порочного круга. Однако в Концепции строительства Севсиба эта проблема просто игнорируется.

\* \* \*

Сделаем несколько замечаний, проясняющих собственный взгляд авторов данной статьи на проект Севсиба и смежные проблемы.

Нами специально не затронуты методологические вопросы оценки ожидаемой эффективности крупномасштабных инвестиционных проектов класса Севсиба, поскольку рассматриваемая Концепция не может считаться научным документом ни по каким критериям. Ее авторы, пользуясь, видимо, инсайдерской информацией, занимаются псевдонаучным анализом проблемы Севсиба и «велят» обоснования способа ее решения в пользу тех же инсайдеров-заказчиков.

Кстати, случай Севсиба не единичен, и можно назвать несколько таких же крупномасштабных проектов и групп их разработчиков, занимающихся аналогичной деятельностью. К примеру, наиболее известными в этом ряду являются проект нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО) и его разработчик ВНИИСТ. Главная задача подобных структур – любой ценой начать крупномасштабный проект и «освоить» как можно больше государственных средств<sup>7</sup> на его начальном этапе. А что будет потом, их мало интересует: как говорили в свое время анархисты, после нас – хоть две лужи. В Концепции строительства Севсиба данный прием четко просматривается. Раскрутка Концепции корреспондирует с пиаром в средствах массовой информации (со ссылками на ФАЖТ, на мнение губернаторов и даже на позицию В.В. Путина [16]). Даже если после завершения стадии проектирования проект Севсиба будет положен на полку, то, как следует из Концепции, проектировщики заработают 250 млн руб., что совсем неплохо. Кстати, в отношении проекта ВСТО данный прием сра-

---

<sup>7</sup> Сейчас российское законодательство устроено так, что если частные компании вкладывают деньги в строительство железнодорожных путей, то для того, чтобы эти пути использовать, они должны передать их государству [16].

ботал: плановые сроки ввода первой очереди трубопровода сорваны, но зато, как утверждает нынешний президент «Транснефти», генеральные подрядчики не могут объяснить, куда делись 7 млрд руб., выданные в качестве аванса [17].

Наши исследования показывают, что ожидаемая эффективность проекта Севсиба бесспорно высока, но проект не абсолютно эффективен. У него имеется несколько конкурентов, также претендующих на осуществление. Среди них проект «материк – о. Сахалин», проекты Трансконтинентальной магистрали через Берингов пролив, воссоединения Транссиба и Транскорейской магистрали, в совокупности «раскупоривающие» сеть российских железных дорог в страны АТР и способствующие обеспечению международных транзитных грузов, в том числе и для Севсиба. Необходимо установить приоритетность проектов, с тем чтобы ограниченные инвестиционные ресурсы страны использовать наилучшим образом. Причем важно учитывать, что *сравнительная* ожидаемая эффективность этих проектов зависит не только от их экономических, социальных и иных характеристик, но и от сценариев развития России и конкурентной мирохозяйственной среды, в которой Россия стремится занять достойное место и в которой проекты будут осуществляться. Однако достоверность актуализации конкретного сценария не может быть определена однозначно.

Чтобы решить сформулированную проблему и тем самым реализовать конкурентные преимущества России на мировом рынке транспортных услуг, недостаточно освоить приемы заказного пиара и компиляции чужих материалов, как это делает Институт региональной политики. Изготовленная его специалистами Концепция только компрометирует проектный замысел сооружения Северосибирской железнодорожной магистрали, затемняет истинные проблемы обоснования ее ожидаемой эффективности и чревата опасностью получить очередной «проект века», лимит попыток претворения в жизнь которых в России уже исчерпан.

## Литература

1. **План** железнодорожного строительства в Сибири на ближайшее тысячелетие / Сибирское бюро при Совете биржевой торговли и сельского хозяйства. – Пет-роград, 1917. – 80 с.
2. **Кибалов Е.Б., Кин А.А., Быкадоров С.А.** Оценка перспектив развития же-лезнодорожной сети в Транспортной стратегии России // Регион: экономика и со-циология. – 2005. – № 3. – С. 79–94.
3. **Кибалов Е.Б., Кин А.А.** Проблема учета фактора неопределенности при оценке крупномасштабных инвестиционных проектов // Регион: экономика и соци-ология. – 2007. – № 3. – С. 67–91.
4. Гудок. – 2007. – 24–25 окт.
5. **Кибалов Е.Б.** [Предисловие] // С.Ю. Витте о проблемах железнодорожного транспорта России. – Новосибирск: МПС РФ; СГУПС, 2001. – С. 3–6.
6. **Энергетический** вектор восточной геополитики России: Выбор путей транспортировки нефти на Дальний Восток, в Китай и страны Азиатско-Тихооке-анского региона / Якунин В.И., Порфирьев Б.Н., Арбатов А.А. и др. – М.: Экономи-ка, 2006. – 136 с.
7. **Тамбовцев В.** Программы развития: к методологии разработки // Вопросы экономики. – 2007. – № 12. – С. 96–110.
8. **Регион БАМ: концепция развития на новом этапе** / Гранберг А.Г., Кибалов Е.Б., Кин А.А. и др. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 1996. – 212 с.
9. **Granberg A., Kibalov E.** The Baikal-Amur main railway line region: The concept of reaching the trajectory of stable development // Problems of Economic Transition: Money and Banking, Regional Economic. – 1996. – V. 39, No. 8. – P. 78–94.
10. **Тамбовцев В.Л.** Теоретические вопросы институционального проектиро-вания // Вопросы экономики. – 1997. – № 3. – С. 96–110.
11. **Тамбовцев В.Л.** Основы институционального проектирования: Учебное пособие. – М.: Инфра-М, 2008. – 144 с.
12. Коммерсантъ-GUIDE. – 2007. – № 236. – С. 38.
13. **Концепция** развития транспортного комплекса РФ: Северо-восточный вектор / Под ред. К.Л. Комарова. – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. – 80 с.
14. **Методические** рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов (вторая редакция) / Авт. кол.: Коссов В.В., Лившиц В.Н., Шахназаров А.Г. – М.: Экономика, 2000. – 421 с.
15. Гудок. – 2007. – 5 окт.
16. <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 15.03.2008).
17. Ведомости. – 2008. – 16 февр.