

ТРАНСПОРТ ПРОТИВ КРИЗИСА

ПРОТИВОРЕЧИЯ МЕЖДУ ЦИВИЛИЗАЦИЯМИ ПРИВОДЯТ К НЕГАТИВНЫМ ЯВЛЕНИЯМ, ВОЕННОЙ НАПРЯЖЕННОСТИ И ФИНАНСОВЫМ КАТАКЛИЗМАМ. КАК РАССКАЗАЛ В ИНТЕРВЬЮ ВG ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД ВЛАДИМИР ЯКУНИН, ПРЕОДОЛЕТЬ ИХ СПОСОБЕН ИНТЕГРИРОВАННЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПРОЕКТ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ. ОН СОЗДАСТ ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ДИАЛОГА, А НЕ ДЛЯ ПРОТИВОСТОЯНИЯ.

BUSINESS GUIDE: Владимир Иванович, экономическая ситуация в мире нестабильна уже более шести лет, кризисные явления то затухают, то проявляются с новой силой. Он совершенно не похож на прежние классические кризисы. Мы имеем дело с новой Великой депрессией?

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: Нет, это кризис нового типа, вызванный так называемой неолиберальной моделью развития, где упор сделан на неограниченное потребление и экономический рост. Концепт Запада — истощение ресурсов Земли, перенаселение и, соответственно, борьба за жизненные блага. Поэтому мир вступил в период глобальных экономических и политических изменений. А всякая борьба — это в том числе дезинформация соперника, подсказка ему ложных схем развития, навязывание «общечеловеческих ценностей», то есть то, что мы видим сегодня по отношению к России.

Для нашей страны такой ловушкой является теория постиндустриализации. На Западе эта теория появилась раньше, и там был инициирован активный процесс вывода реального промышленного производства в страны третьего мира. Это было необходимо не только с точки зрения рентабельности, но и в геоэкономическом смысле. Развивающиеся страны за счет экспорта оказались накрепко привязаны к метрополии. Опасную иллюзию, что можно жить без промышленности за счет сервиса и технологических разработок стали понимать и в США. Там уже в некоторых экспертных кругах выдвигается концепт реиндустриализации. Но у нас продолжает действовать логика постиндустриального развития, которая себя уже исчерпала. А новых идей нет, вернее, они не находят отражения в нашей экономической политике. Хотя нам необходимо идти в направлении создания нового технологического уклада.

BG: Сейчас Минфин бы сказал нашим компаниям: создавайте, кто же вам мешает...

В. Я.: Если мы живем в логике постиндустриального мира, то в нем все заточено на экономический рост, а краеугольным камнем здесь является монетаристический либерализм, задающий денежные показатели количественного увеличения прибыли. Все этому: подчинено от законодательства до инвестиционной политики. А понятие «развитие» в российском понимании не должно быть ориентировано лишь на денежные показатели. Россия — это своя особая цивилизация наряду с европейской (в которую входит и североамериканская), мусульманской, китайской, индийской. И, как у каждой цивилизации, у нее есть особенности. Если их игнорировать или подгонять под интересы другой системы, то для людей теряется смысл жизни, идет деградация всех сфер, а в конечном итоге это может закончиться и распадом. Чтобы сохраниться, нужно выстраивать свою политику развития с точки зрения собственного цивилизационного центра и при этом найти способ интегрироваться в сложный и противоречивый мир.

BG: А чем российское развитие отличается от западного? Ведь все понимают под развитием преимущественно рост экономики, который, в свою очередь, дает новые блага...

В. Я.: Так действительно думает большинство, и огромные массы людей вовлекаются в губительные для них процессы, не отдавая отчета, что роют себе же могилу, а не возводят фундамент будущего благополучия. В то же время развитие — это движение общества к наиболее полному воплощению своих идеалов, системы ценностей, которое оно выработало на протяжении всей истории своего существования и осознаваемого как историческое предназначение. Поэтому развитие — это внеэкономическая категория, это не экономизм.

Экономический рост, конечно, оно не отменяет, но задает более высокие требования — духовно-нравственные, качественный рост общества. Поэтому для того, чтобы Россия стала государством-цивилизацией, нужно соз-



ВАСИЛИЙ ШАПОШНИКОВ

давать систему управления, а в нее вводить такую ценность, как развитие. Это слово по значению не равно английскому «development», и, чтобы избежать при этом путаницы, мы пишем это слово латиницей: *ravzvitie*.

На мой взгляд, обрести смысл Россия могла бы, став интегратором на евроазиатском континенте. Эта идея — альтернатива ситуации яблока раздора между конкурирующими центрами, и она закладывает представление о возможности интегрального проекта солидарного развития всех цивилизационных центров вокруг России. Поэтому мы еще в 2009 году представили и продвигаем идею трансевразийского пояса развития (ТЕПР). Это глобальная мировая идея, но заметьте: в российской истории было уже несколько крупных мегапроектов. И эти мегапроекты, будь то концепция Третьего Рима, имперский проект Петра I, коммунистического общества, поднимали страну на новую ступень, развивали промышленность, систему образования, здравоохранения и национальной безопасности. Возможно, это национальная черта русского народа: нам удаются проекты,

требующие творчества и высокой цели, а не простого прагматического расчет. Тогда это обретает смысл.

BG: А что представляет собой и что может дать другим государствам ТЕПР? Почему они должны быть заинтересованы в нем?

В. Я.: Если говорить о технической стороне проекта, то это создание принципиально новой интегральной инфраструктуры, новых технологических отраслей и научно-технических и инженерных городов вдоль БАМа и Транссиба. Транспортировка нефти, газа, товаров будет объединена с телекоммуникациями, энергетическими сетями. Сегодня же эти виды транспорта разьединены и существуют отдельно. Их синтез на основе информационных потоков позволит получить новые возможности. За счет повышения КПД системы все значительно ускорится: от получения информации до транспортировки товара. Это будет новый промышленный и социокультурный уклад, и тем самым это отличается от простого понятия «страновой мост» или «транспортный коридор». С точки зрения геополитики это новая форма меж-

дународного сотрудничества. Геоэкономический аспект — формирование нового полюса генерации общественного богатства. А проявлением геокультуры станет формирование евразийского мировоззрения и понимание необходимости диалога цивилизаций, а не соперничества между ними. Все это и способно вытянуть мировую экономику из застоя и не допустить разрастания международных конфликтов. Это нужно всему мировому сообществу.

BG: А почему этот проект, по сути, транспортный? По вашему мнению, роль транспорта в мире еще не раскрыта по-настоящему?

В. Я.: Мы хотим предложить даже не транспортную, а интегральную инфраструктурную систему. Именно она, на наш взгляд, позволит запустить масштабную индустриализацию по производству новых товаров, услуг и технологий исходя из понимания тех реальных процессов, которые происходят сейчас в мире. А связь между государствами и цивилизациями — основа будущего развития. В основе проекта лежит транспорт, но это еще и потому, что он является наиболее мощным мультипликатором всего. Если работу по проекту начинают РЖД, то они втягивают в свою орбиту практически все основные образующие основу российской экономики корпорации. Будет огромный внутренний спрос. Ведь если сейчас РЖД обслуживают 19 отраслей экономики, то сколько их будет, когда начнется реализация задуманного? Любые хозяйственные системы, которые подключаются к совершенно новым инфраструктурным решениям, увеличивают свою капитализацию на порядок, формируя новые связи и создавая новые возможности, которые затем будут капитализированы. Что еще очень важно, ТЕПР позволит создать орган и процедуры для развертывания стратегического планирования. У нас сейчас ничего подобного в стране нет и некому определять, решать и отсчитывать масштабные задачи.

BG: А как ТЕПР будет выглядеть чисто технически?

В. Я.: Внешне пояс *ravzvitie* — это поселенческо-индустриальная полоса шириной 200–300 км вокруг транспортных и энергетических коридоров вдоль всей Евразии. Но там все работает на основе самых совершенных на данный момент технологий. Она должна опережать по уровню научно-технического развития всю остальную экономику и задавать ей тон. Там найдут свое развитие и транспорт на магнитной подушке, и термоядерная энергетика, и наноматериалы, и композиты, и новые технологии связи и многое другое. Но эта полоса окажет мощнейшее влияние и на традиционные зоны расселения, это будет не просто инфраструктурная труба. Внутри Европейского союза будут выделены стыкочные территории для новых транспортных, товарных и информационных потоков. И эти территории будут синхронизировать с собой остальную экономику, поднимать ее на новый уровень. То же самое можно сказать о государствах Азии.

BG: А что может заставить разные государства инвестировать в такой мегапроект?

В. Я.: Подобная новая инфраструктура, конечно, стоит огромных денег. Но и причины для инвестирования весомые, они есть уже сегодня. Например, это может быть отсутствие собственного пространства для развития, ограничения ресурсной базы, понимание, что в такой кооперации с другими экономиками можно получить гораздо больше, чем от спекуляций на мировом рынке. А также можно не просто войти в мировую элиту по уровню развития технологий, а иметь что-то свое уникальное. Разумеется, здесь необходимо проработать приоритет долгосрочного инвестирования и гарантированной возвратности. Это хотя и сложная задача, но вполне решаемая общими усилиями. Особенно если принять во внимание, что стоимость денег может выражаться не в количестве бумаги и золотовалютных резервов, а в способности государства реализовывать сложные мегапроекты.

Интервью взял СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ