Институт им. Е.Л. Шифферса

ОТЧЕТ
о проведении стратегической сессии

ТРАНСЪЕВРАЗИЙСКИЙ КОРИДОР РАЗВИТИЯ

Италия, Милан, Университет Боккони
7-8 ноября 2012 г.

ISPI International Politics Research Institute

Palazzo Clerici – via Clerici 5 – Milan

Ю.В. Громыко _____

Москва

2012

СОДЕРЖАНИЕ

Аннотация … 3

Программа проведения сессии … 4

Установочный доклад … 8

Отчеты рабочих групп … 11

1. Рабочая группа «СТРАТЕГИЯ» … 11
2. Рабочая группа «ИНФРАСТРУКТУРА» … 20
3. Рабочая группа «ФИНАНСЫ» … 33

АННОТАЦИЯ

Настоящий отчет составлен **Институтом Шифферса** по результатам проведения Стратегической Сессии «Трансъевразийский коридор развития».

Дата проведения сессии: 7-8 ноября 2012 года.

Место проведения сессии: ISPI International Politics Research Institute, Palazzo Clerici – via Clerici 5 – Milan

При научном сопровождении

Università Commerciale Luigi Bocconi

CERTeT
Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo

При поддержке

ПРОГРАММА СТРАТЕГИЧЕСКОЙ СЕССИИ

Wednesday 7 November		
8.30	Reception	Partecipants registration
9.30	Audience Sala Specchi	Opening session
		Greetings: A. Paramonov, Consul Russian Federation in Milan A. Sironi, Rector of the Luigi Bocconi University M. Baydakov, Chairman of the Board of Millennium Bank P. Magri, The ISPI Director
9.45	Audience Sala Specchi	Introducing reports
		Moderator: F. Zucca, President of Strategia & Sviluppo Consultants • L. Senn, Chairman of Metropolitana Milanese Spa, Director of Centre for Research on Regional Economics, Transport and Tourism, Bocconi University «Infrastructures, development and accompanynig cooperation policies» • M. Baydakov, Chairman of the Board of Millennium Bank «Development: new language, new criteria of evaluation, new reality» • Y. Gromyko, Director of the Schiffers Institute of advanced studies, Head of session «Introduction to the strategic scenario session for the Trans Eurasian Corridor of Razvitie»
10.15	Hall	Coffee break

THE BEGINNING OF THE STRATEGIC SCENARIO SESSION

10.30	Audience A - Sala Specchi, B – Sala Parquet, C – Sala Consiglio	Work in groups – the first theme **Requirements to joint projects of the Trans-Eurasian development corridor: transfer of technologies, creation of new jobs, division of labour**
		Group A - Strategy Moderators: R. Zucchetti, President of the CLAS Group E. Kochetov, President of the Public Academy of Sciences of geo-Economics and global studies
		Group B - Infrastructure Moderators: A. Milotti, Responsible Transport Area of the CLAS Group D. Kholkin, Adviser to the Deputy Chairman of the Management Board of the Joint-stock company «FGC UES»
		Group C – Finance Moderators: G. Borghini, SEA Aeroporti V. Popov, Board member councilor of JSC «RusHydro»
13.00	Hall	Lunch
14.30	Audience Sala Specchi	Joint session **Requirements to joint projects of the Trans-Eurasian development corridor: transfer of technologies, creation of new jobs, division of labour**
		Moderators of the groups A,B,C and moderators of joint discussion – Y. Gromyko, Director of the Schiffers Institute of advanced studies L. Senn, Chairman of Metropolitana Milanese Spa, Director of Centre for Research on Regional Economics, Transport and Tourism, Bocconi University
16.00	Hall	Coffee break
16.30	Audience A - Sala Specchi, B – Sala Parquet, C – Sala Consiglio	Work in groups – The second theme: **Technological modernization of railways and energy infrastructure**
		Group A - Strategy Moderators: A. Mazzola, Permanent Representative of Ferrovie dello Stato, Bruxelles A. Belyakov, Professor of the Moscow State Academy of water transport
		Group B - Infrastructure Moderators: G.Guidi, CEO of Ducati Energia S. Zaytsev, Project director of Millenium bank

		Group C – Finance Moderators: F.Zucca President Strategia e Sviluppo Consultants Z. Kuchkarov, The General Director of the Analytical center «Concept»
18.00	Hall	Coffee break
18.30	Audience Sala Specchi	Joint session **Technological modernization of railways and energy infrastructure**
		Moderators of the groups A,B,C and moderators of joint discussion – Y. Gromyko, Director of the Schiffers Institute of advanced studies F.Zucca President Strategia e Sviluppo Consultants
19.30		End of works

Thursday 8 November		
09.15	Audience Sala Specchi	V. Yakunin, President of Russian Railways Telebridge
		Work in groups – the third theme: **The role of new financial tools and innovative technological solutions** **in the creation of the Trans-Eurasian Development Corridor**
10.15	Audience A - Sala Specchi, B – Sala Parquet, C – Sala Consiglio	**Group A - Strategy** Moderators: C.Vaghi, CLAS Group A. Kondratiev, President of the International Academy of transport
		Group B - Infrastructure Moderators: V. Torbianelli, University of Trieste, Transport Economist S. Sharapov, Deputy Director General for Research of JSC «Institute of Economy and Development of transport»
		Group C – Finance Moderators: E. Reviglio, Chief Economist and Head of Research and Strategy and of International Relations, Cassa Depositi e Prestiti, M. Baydakov, Chairman of the Board of Millennium Bank
11.30	Hall	Coffee break
		Joint session **The role of new financial tools and innovative technological solutions** **in the creation of the trans-Eurasian Development Corridor**

11.45	Audience Sala Specchi	Moderators of the groups A,B,C and moderators of joint discussion – Y. Gromyko, Director of the Schiffers Institute of advanced studies L. Senn, Chairman of Metropolitana Milanese Spa, Director of Centre for Research on Regional Economics, Transport and Tourism, Bocconi University
		Discussion of the final document of the Strategic Scenario Session
13.30	Hall	Lunch
14.30	Audience Galleria del Tiepolo	Closing session of the Conference **Presentation and Discussion of the final document of the Strategy Scenario Session**
		Moderator: L. Senn, Chairman of Metropolitana Milanese Spa, Director of Centre for Research on Regional Economics, Transport and Tourism, Bocconi University
		Greetings: P. Maran, Municipality of Milan Transport
		The final document of conference venue M. Baydakov, Chairman of the Board of Millennium Bank L. Senn, Chairman of Metropolitana Milanese Spa, Director of Centre for Research on Regional Economics, Transport and Tourism, Bocconi University Y. Gromyko, Director of the Schiffers Institute of advanced studies, Head of session
		Speech: F. Bassanini, Président de la Fondation Astrid, Président de la Cassa Depositi e Prestiti C. Secchi, Professor of European Economic Policy at Bocconi University, Coordinator of Corridoio TEN-T, R.Grinberg , Director of Institute of Economy of RAS, F. Palenzona, Vice President, UniCredit G. Biesuz - Chief Executive Officer of the Trenitalia-LeNord P.Costa, President of the Venice Port Authority *M.Lupi, S.Glaziev, **invited*
16.40	Audience Galleria del Tiepolo	**The closing speech of the Conference** Paolo Magri, Director of the ISPI
17.00 -19.00	Audience Sala Consiglio	**Press conference**

УСТАНОВОЧНЫЙ ДОКЛАД Ю.В. ГРОМЫКО

Ю.В. Громыко руководитель Сессии

Уважаемые участники Сессии стратегического сценирования задача моего выступления состоит в том, чтобы познакомить Вас с принципами нашей работы и замыслом сессии, который разрабатывался совместно с Банком Миллениум, и университетом Боккони.

Данная Сессия имеет следующую предысторию.

Название нашей Сессии: «Трансъевразийский коридор развития: Миланский этап». Мы проделали определённый путь. В 2008 году вначале июля в Модене совместно с итальянскими коллегами нами была проведена сессия, результатом которой стала Моденская декларация, которая определяет основные причины финансово-экономического, цивилизационного кризиса и способы выхода из него. Часть участников этой сессии с российской и итальянской стороны находятся в зале.

Друзья, которые появились в результате создания Моденской декларации, помогли нам познакомиться с разработками клуба долгосрочных инвесторов, активным участником которого является банк Каза Депозити и Пресити. Одной из причин кризиса являются краткосрочные финансовые спекуляции и очень узкий временной горизонт действия. Как раз для преодоления этой краткосрочности, этого шот-термизма Клуб долгосрочных инвесторов, итальянский банк Каза Депозити и Престити предлагает разрабатывать новые финансовые инструменты. Эти инструменты предполагают выделение масштабных долгосрочных проектов, для реализации которых действительно нужен значительный горизонт времени и «длинная» воля.

В качестве подобного предмета для долгосрочных инвестиций нами предлагается рассматривать проект создания трансевразийского коридора развития как мультимодальной инфраструктуры. Мультимодальная инфраструктура включает в себя железнодорожный транспорт,

электроэнергетику, водные ресурсы, автодорожный транспорт, телекоммуникации, а также поселенческую инфраструктуру и строительство новых городов.

Этой теме была посвящена Сессии на 5 Астанинском форуме в мае этого года в Казахстане: «Трансервазийский коридора Развития: валюта развития». На этой Сессии с участием наших итальянских, американских и китайских коллег, часть из которых будут участвовать и в этой сессии, мы рассматривали проблему данного масштабного проекта и необходимость введения новых финансовых инструментов для его создания. Мы не считаем, что требуется начать печатать ещё одну валюту. Вслед за идеей Президента республики Казахстан Нурсултана Назарбаева о новой Евразийской валюте – валюте Развития, мы считаем необходимым создание нового финансового инструмента для измерения счётности масштабных долгосрочных проектов.

И вслед за Астанинским этапом мы переходим к Миланскому этапу, к тому, что мы будем делать здесь совместно с коллегами из университета Боккони, представителями корпораций, научных центров, административных групп.

Основная идея состоит в том, чтобы рассмотреть Трансевразийский коридор Razvitie, как мультимодальную инфраструктуру, которая предполагает создание нового полюса генерирования общественного богатства огромного масштаба. Речь идёт, по сути, о новом витке индустриализации и освоении пространств Сибири и Дальнего Востока. Формируемый пояс развития может рассматриваться как новый очаг генерирования общественного богатства, продуктов и услуг, формирования новых рынков. Объем этого общественного богатства может быть сопоставим с ВВП США. С этой точки зрения нам важно рассматривать Трансевразийский коридор развития не как трубу по которой дешёвые китайские твары движутся в Европу, а как новые индустрии, создаваемые совместно с итальянскими, европейскими коллегами на основе транспортных, энергетических и водных инфраструктур, образования и медицины.

При обсуждении этих вопросов, нам важно выйти за доминирующую все эти году неолиберальную экономическую парадигму, и ввести новый язык продвижения в будущее. На наш взгляд, этим языком может быть язык развития, поэтому мы используем написанное по латыни слово «Razvitie». Этот концепт развития необходимо противопоставить слишком механическому концепту роста, поскольку речь идёт о переходе к новому техно-промышленному укладу, созданию новых технологий – лазерных, энергетических, информационных, транспортных, биотехнологий и инфраструктур. Концепт же роста обычно связан с тиражированием уже существующих технологий.

При формировании Трансевразийского коридора развития задача состоит не в том, чтобы заполнить дефицит в технологическом развитии, индустриальной освоенности уже готовыми инфраструктурами или осуществить трансфер готовых заводов под ключ. По этому образцу строилось во многом взаимодействие Германии и Китая. Необходимо создавать совместно для общего затем употребления действительно новые инфраструктурные решения, используя революционный потенциал научных и инженерных разработок.

Для достижения этой цели на наш взгляд, нам в ходе сессии необходимо совместно в ходе дискуссий и формулирования интересных предложений дальнейшего сотрудничества осуществить инсталляцию операционной системы развития, которая является ядром языка развития.

На Сессии работают три рабочих группы, которые определяют три слоя рассмотрения масштабного проекта Трансевразийского коридора Развития – стратегический, инфраструктурный, финансово-инвестиционный. Результаты работы групп обсуждаются на общих пленарных заседаниях. Планируется три темы для общих заседаний – четвёртая заключительная. Перед началом третьего пленара состоится прямой телемост с Президнетом ОАО «РЖД», Владимиром Якуниным.

В ходе работы необходимо определить принципы взаимодействия между российской и итальянской стороной, между стратегическим, инфраструктурным и финансово-инвестиционным уровнем чтобы обеспечить

интеллектуальную интеграцию наших ресурсов. Для обеспечения этой интеллектуальной интеграции предполагается использовать язык схем, и в каждой из групп будут участвовать мои ассистенты, задача которых помочь модераторам группы осуществить при помощи схем интеграцию общего результата обсуждений.

ОТЧЕТЫ РАБОЧИХ ГРУПП

РАБОЧАЯ ГРУППА 1. СТРАТЕГИЯ

Помощник руководителя Сессии: А.Ю. Громыко

Состав группы

ФИО участника	Организация	функция в группе
Беляков Алексей Алексеевич	Профессор Московской государственной академии водного транспорта	
Глазьев Сергей Юрьевич	Советник Президента РФ	
Губанов Сергей Семенович	Главный редактор журнала «Экономист»	
Дзуккетти Роберто	Presidente Gruppo CLAS	Модератор, такт 1
Зюков Виктор Темирович	Советник Председателя Правления Миллениум Банк (ЗАО)	Член Оргкомитета
Карпентьер Ком	Editional board The Journal of Internathional Affairs	
Мирак-Вейсбах Мюриел	Representative for Kembridge University	
Коврига Александр Владимирович	Руководитель исследовательского центра, Харьковский университет	
Кондратьев Александр Андреевич	Президент Международной академии транспорта	Модератор, такт 2-3
Кочетов Эрнест Георгиевич	Президент Академии геоэкономики и глобалистики	Модератор, такт 1
Кьяви Джанджакомо	Vice Direttore Corriere della Sera	
Панова Татьяна Владимировна	Доцент кафедры государственной политики факультета политологии МГУ	
Гринберг Руслан Семенович	Институт Экономики РАН	
Роньони Антонио	Direttore Generale Infrastrutture Lombarde	

Фоллони Джан Гвидо	President, Italian Institute for Asia and Mediterranean	
Раймонди Паоло	Economist, editorialist of the economic daily «ItaliaOggi»	
Лапидус Борис Моисеевич	генеральным директор ОАО "ВНИИЖТ" (ОАО «РЖД»)	
Маззола Альберто	Ferrovie dello Stato - Bruxelles	Модератор, такт 2
Ваги Карло	Collaboratore CERTeT Bocconi	Модератор, такт 3
Белкин Сергей	Альманах «Развитие и Экономика»	
Пруст Андрей	Российский центр в Италии	
Забродина Екатерина	Российская газета	
Громыко А. Ю.	Институт Шифферса	Схематизатор, помощник руководителя сессии

1.1. Такт 1. Требования к совместным проектам Транс-Евразийского коридора развития: трансферт технологии, создание новых рабочих мест, разделение в труде

В рамках первого такта сессии в качестве одной из основных своих задач группа видела восстановление общемирового контекста, в котором возникает необходимость строить такой масштабный проект, как Трансевразийский коридор развития (ТКР).

Было зафиксировано, что проект ТКР является необходимым в условиях продолжающегося финансового кризиса. Как отмечали участники группы, кризис связан с тем, что в рамках существующих международных институтов не ведется работы по вложению финансовых активов в достаточном объеме в физическую экономику. Эту тенденцию на сегодняшний день не преодолевает ни одна из главных сил на геополитической карте мира: ни США, ни Китай, пытающийся идти своим

путем, но замедливший темпы развития; ни Европа, находящаяся в кризисе; ни Россия, не имеющая столь прочных позиций.

Именно в этом контексте возникает необходимость обсуждать проект, подобный ТКР, который представляет из себя альтернативу для всеобщего развития – возможность реально складывать многополярный мир, создавая новые полюса генерирования общественного богатства. Уже ясно, что необходимо, чтобы более дробные проекты в рамках данного мегапроекта строились на принципе взаимной выгоды.

Ряд участников из России, изначально несколько более скептически настроенных (Лапидус, Гринберг), делали акцент на необходимости восстановления мотивации потенциальных участников проекта. В связи с этим некоторое время было посвящено обсуждению мотивов, подталкивающих стороны к сотрудничеству. Так, со стороны России основная задача состоит в необходимости преодоления процессов деиндустриализации, начавшихся с процессом распада СССР, и происходящих до сих пор. Европейская сторона также имеет свой интерес: он связан с внутренними обострившимися во время кризиса противоречий внутри ЕС, которые могут привести к дезинтеграции союза. В этом смысле есть необходимость в общем, мощном мегапроекте, который позволит «загрузить» европейские мощности.

Основная работа в группе на данном такте состояла в фиксации основных требований самого общего характера, или тем для вопросов, на которые впоследствии необходимо искать ответы. Основные из них:

- ТКР должен представлять собой новый полюс генерирования общественного богатства, что означает необходимость обсуждения новых цепочек добавленной стоимости;

- проект ТКР связан с необходимостью обеспечения развития инфраструктуры и создания новой транспортно-технологической системы на пространстве Евразии;

- проект ТКР – это комплексный проект, подразумевающий соединение логики развития технологий и инвестиционно-финансовой логики. В этом смысле требуется создание особого языка, особой операциональной системы,

которая позволит обсуждать, интегрировать и реализовывать проекты в рамках ТКР. Как возможная версия, участниками из России (В. Зюков) предлагался образец операциональной система – фрактал DenZyu, позволяющий переводить проблемы в проекты;

- отдельная тема для проработки – это требования к системе подготовки кадров и профессионалов для реализации данного проекта. Здесь группой было зафиксировано, что требуется обсуждать как программы подготовки кадров, так и формирование сетей экспертов.

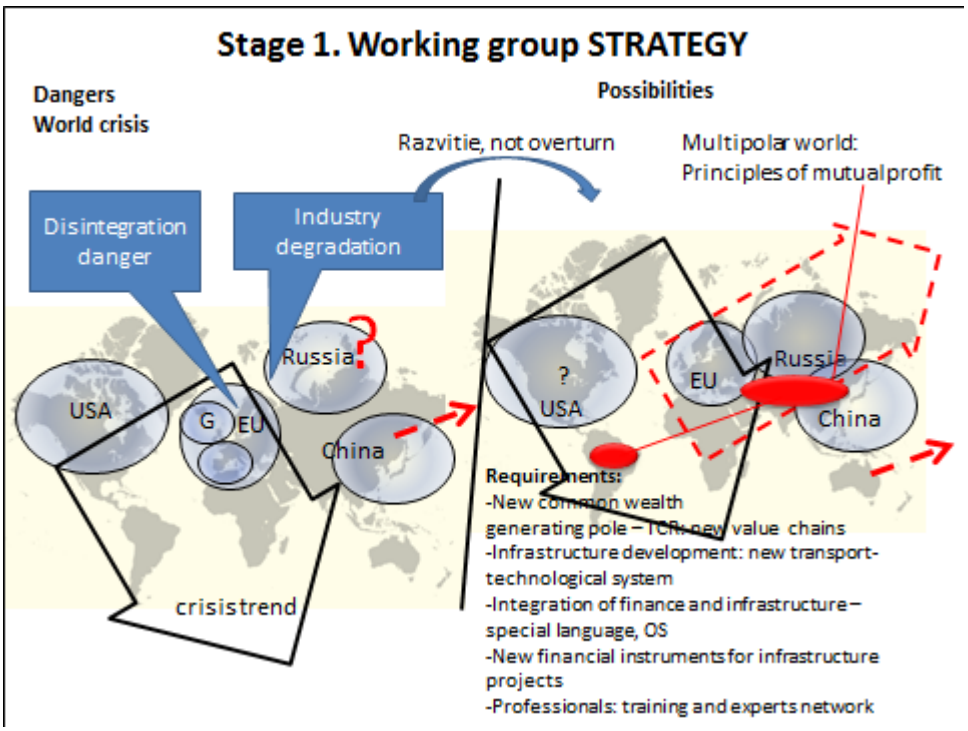


Схема 1.1. Стратегический и геополитический контекст реализации проекта Трансевразийский коридор развития

Специально, для различения уровней и классификации предложений, которые делают участники группы. Было введено следующее различение масштабов и субъектов проектов:

- социальные и общественные инициативы;
- техническое сотрудничество между корпорациями;
- глобальный проект, уровень мегапроекта.

Первый уровень связан в первую очередь с необходимостью выхода к новой антропологии и идентичности, изменению в сознании человека, что необходимо для выхода к новым формам разделения труда/ в труде (по версии Э.Г. Кочетова, по преодолению ячеистости сознания, соответствующей вестфальской системе). Второй уровень - это уровень конкретных, отдельных инфраструктурных инициатив (на данном уровне ставилась попытка обсудить проект А.А. Белякова). И третий уровень - уровень глобальных инициатив, на котором речь идет о государственных и межгосударственных интересах и ставится глобальная задача по преодолению кризиса и построению новой финансово-технологической платформы, интегрирующий все уровни.

При подведении итогов первого такта, посвященных выработке стратегии в рамках проекта ТКР, модераторами сессии были отмечены три основных пункта как результаты работы группы «Стратегия»:

1. основная цель проекта ТКР - это запуск процессов реиндустриализации на пространстве Евразии;

2. проект ТКР связан с созданием нового полюса генерирования общественного богатства, что означает возникновение возможностей для перезаселения территории;

3. реализация проекта ТКР требует создания новой антропологии, возникновения нового человека, новых способов, стилей и форм жизни на территории.

1.2. Такт 2. Технологическая модернизация железнодорожной и энергетической инфраструктуры

В начале такта 2 участники рабочей группы, подводя итоги такта 1, пришли к выводу, что ТКР представляет собой открытый геоэкономический кластер, представляющий собой новую систему генерирования общественного богатства. Это означает, что ТКР должен быть декомпозирован на ряд проектов, должны быть выделены пилотные проекты. Поэтому участники для проработки выделили для себя следующие вопросы:

1) механизм оценки ценности проектов;

2) способ синтеза системы проектов.

Во время групповой работы произошло столкновение двух подходов, двух альтернативных представлений об инфраструктурных проектах и требованиях к ним.

Первый подход был реализован в первую очередь модератором данного такта с итальянской стороны, представителем железных дорог Италии (А. Маззола). Данный участник транслировал достаточно традиционный подход, демонстрировал достижения итальянских железнодорожников и возможные альянсы связанные с внедрением готовых технологий строительства железных дорог на пространстве ТКР.

Благодаря выступлению В. Зюкова дискуссии был придан иной разворот, который был поддержан и другими участниками (в частности М. Вайсбах) связанный с необходимостью обсуждения проектов, которые связаны с совместной разработкой новых технологий и продвижением к новому техно-промышленному укладу, а также созданию метапромышленности. Большая часть групповой работы была посвящена распредмечиванию, конкретизации и спору вокруг данного тезиса. В частности отдельно обсуждалось, что в рамках проекта ТКР следует обсуждать не интеграцию отдельных рынков, а интеграцию на уровне промышленных комплексов, индустриальных систем.

Кроме того, ряд участников, не будучи экспертами в инфраструктурных и технических аспектах сотрудничества, делали попытки задать требования к пилотным проектам из стратегического фокуса. Так, было зафиксировано, что в рамках проекта ТКР речь идет не об «инфраструктуре ради инфраструктуры», а о том, чтобы новые проекты задавали совершенно иное будущее для следующих поколений. Иными словами, речь идет о том, что благодаря развитию инфраструктур основным эффектом реализации проектов становится изменение качества времени и пространства (т. е. большая связность пространства, возможность успеть значительно больше в одну единицу времени). При этом доступ к этим изменениям должен быть открыт для широких масс населения.

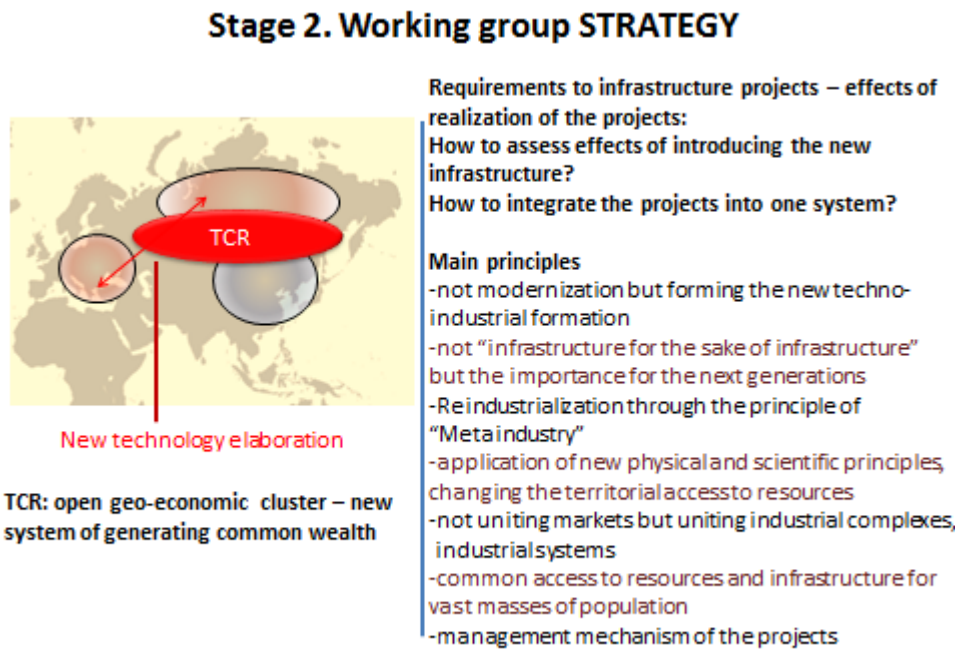


Схема 1.2. Стратегические принципы реализации инфраструктурных проектов в рамках ТКР

Модератором рабочей группы с российской стороны была поставлена задача выработки количественных параметров и общей матрицы для оценки эффектов от реализации проектов в рамках ТКР. В качестве рабочих версий выделялись такие показатели, как средняя скорость товародвижения, предельные затраты и общая доступность ресурсов (коэффициент территориальной доступности ресурсов). Для более предметной проработки данной тематики для работы на третьем такте был приглашен С.С. Губанов.

На пленарном заседании, несмотря на содержательную работу и предложение инициативы по созданию фонда фондов, стало очевидно, что основный «разрыв» намечается именно в работе группы стратегия и группы инфраструктура. Так, представители группы инфраструктура зафиксировали, что основная форма возможных проектов состоит в принятии уже готовых технологий, что чаще всего и обсуждается в рамках сотрудничества между железными дорогами. В то время как группа стратегия настаивала на тезисе о том, что в рамках Трансевразийского коридора должно происходить

совместное развитие новых технологий на основе новых научных открытий с их последующим внедрением.

1.3. Такт 3. Роль новых финансовых инструментов и новых технологических решений в создании Транс-Евразийского Коридора Развития

На третьем такте перед рабочей группой стояла задача по выработке версии того, как должна быть выстроена дальнейшая работа над проектом ТКР, на каких уровнях должно происходить сотрудничество. А затем была выработана матрица задач и инструментов, необходимых для реализации проекта ТКР.

На первом этапе было зафиксировано, что сотрудничество должно вестись на высоком политическом уровне, на уровне финансовых кругов. Также необходимо сотрудничество в рабочем порядке: проработка ключевых проектных инициатив, которые в перспективе могут быть реализованы под эгидой ТКР. Иными словами, на уровне политическом должны быть заключены в перспективе межправительственные соглашения, гарантирующие политическую и стратегическую заинтересованность обеих сторон. Финансисты должны обсуждать идею создания «фонда фондов», обеспечения и хеджирования финансовых рисков. Основная же рабочая нагрузка должна лечь на новую структуру – с рабочим названием «Метапромышленное проектное агентство» (высказывались разные версии), которая должна осуществлять разработку и предварительную оценку предлагаемых проектов. В тоже время на первом этапе в рамках Метапромышленного проектного агентства должна быть выделена специальная рабочая группа по выработке критериев оценки экономических перспектив реализации проектов.

Именно вокруг вопроса об оценке перспектив реализации проектов и возможных критериев для подобной оценки и строилась последующая работа группы.

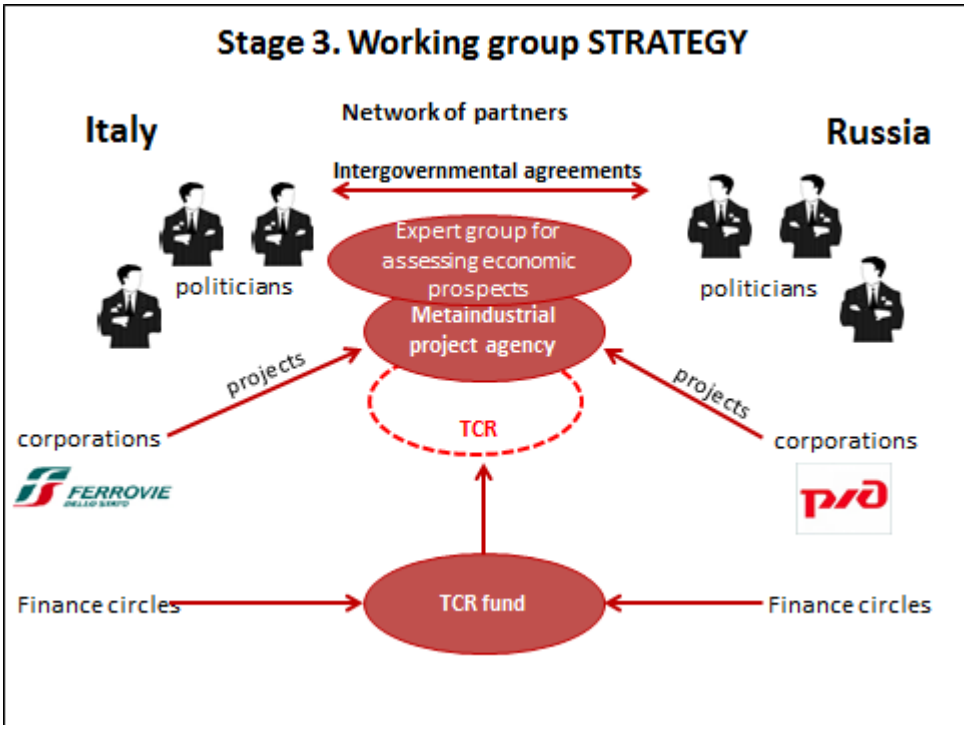


Схема 1.3. Необходимые формы и институты для реализации проекта ТКР

Основные результаты работы группы могут быть представлены в следующей таблице:

Основная задача	**Инструмент**	**Субъект**

Инвестиционная стратегия ТКР	Разработка критериев оценки проектов – основные требования, основы: Динамика мультипликатора добавленной стоимости Приращение спроса Межотраслевой баланс затраты-выпуск Комплексный показатель, набор параметров, а не по показателю прибыльности Учет налоговой составляющей	Метапромышленное проектное агентство – рабочая группа по выработке экономических критериев оценки
Формирование пула проектов: -Модернизационные проекты -Инновационные проекты -Метаиндустриальные проекты	Классификация проектов: применение не отраслевого принципа, а создание классификации в соответствии с оценкой инновационного потенциала – метапромышленных эффектов	Метапромышленное проектное агентство

Конкретные инициативы Пример: Транспорт	Выработка требований: Соотнесение параметров внешней связности (между городами – дальние дистанции) и внутренней связности (внутри города)	Метапромышленное проектное агентство

В данной таблице показано, что и на каких уровнях (отдельные проекты, общая классификация проектов, управление разработкой инвестиционной стратегии) должно осуществляться. В целом разработка требований и параметров шла в опоре на методологию, предложенную С. Губановым, и требуется за рамками сессии проделать отдельный анализ перспективности данного подхода. Кроме того, участники группы, привлекая к диалогу итальянских коллег (в том числе железнодорожников), рассмотрели конкретные требования к отдельным проектам. Так, итальянским участником был предложен критерий сопоставления внутренней и внешней связности инфраструктуры при планировании новых проектов в сфере транспорта.

1.4. Выводы рабочей группы «Стратегия»

Общие выводы группы стратегия состояли в том, что проект ТКР задает новые возможности в условиях не заканчивающегося финансового кризиса – задает новую парадигму для развития мировой экономики.

Таким образом, основной смысл данного мегапроекта состоит в запуске процессов реиндустриализации на территории Евразии в контексте интеграции РФ и ЕС и преодолении «финаициализации» мировой экономики (отрыва финансовой сферы от реальных производств). ТКР в стратегическом плане создает возможности для запуска процессов развития, что противостоит общераспространенной парадигме линейного роста, сквозь призму которой обычно обсуждаются все процессы изменения и «развития» (development) в мировой экономике и международных делах.

Запуск процессов развития, а не роста, возможен только при использовании механизмов долгосрочного планирования и при преодолении широко распространенной тенденции – «шорттермизма» (от англ. short-term). Кроме того, проект ТКР должен явиться триггером процессов регионального развития, что является важнейшей необходимостью для Российской Федерации.

Для реализации данного проекта необходимо отдельно обсуждать новый тип антропологии, новый тип сознания, которые с необходимостью будут формироваться для реализации данного проекта. Более того, очевидно, что целый ряд инициатив в рамках ТКР как мегапроекта должен идти от общества, инициироваться с помощью общественных механизмов.

Для реализации и дальнейшего продвижения инициативы Трансевразийского коридора Razvitie необходимо одновременное действие в разных сферах и областях. Так, должен быть запущен процесс консультаций, уточнения общих интересов на межгосударственном уровне и в идеале – заключение межгосударственных соглашений. В то же время должны вестись переговоры между уже существующими корпорациями, и, разумеется, на уровне общественных механизмов. Одновременно, для складывания единой методологии, единой базы для реализации ТК Р как единого комплекса необходимо создать несколько важнейших структур:

- в первую очередь «Фонд Фондов» по решению финансовых вопросов;
- Метапромышленное Проектное Агентство, необходимое для реализации, проработки и отбора проектов.

Основной реализационный механизм подобных проектов – это построение мультимодальной инфраструктуры. Складывание мультимодальной инфраструкутры –вопрос многоуровневый, в качестве первого шага необходимо сформировать пул пилотных проектов. Для того, чтобы отбирать эти пилоты необходимо сформировать группу экспертов-экономистов, способную разработать методику оценки эффектов от реализации проектов в рамках ТКР.

РАБОЧАЯ ГРУППА 2. ИНФРАСТРУКТУРА

Помощник руководителя Сессии: И.С. Чаусов

Состав группы

ФИО участника	организация	функция в группе
Секки Карло (Secchi Carlo)	TEN-T, Coordinatore Corridoi	
Биезус Джузеппе (Biesuz Giuseppe)	Trenitalia-Lenord, CEO	
Чераччи Андреа (Ceracchi Andrea)	CECOM company, Chief Financial Officer	
Черезоли Роберто (Ceresoli Roberto)	Ferrovie Nord, Direttore Ingegneria	
Милотти Альберто (Milotti Alberto)	CLAS Group, Responsible Transport Area	модератор
Ваги Карло (Vaghi Carlo)	CLAS Group, Head of Intrenayional Developmant, Senior Researcher and Project Manager	
Торбианелли Витторио (Torbianelli Vittorio)	Univerista di Trieste, Professor of Economics	модератор
Серра Вальтер (Serra Walter)	Production Group	
Бролья Марко (Broglia Marco)	Metropolitana Milanese, Responsible Transport Area	модератор
Четти Стефано (Cetti Stefano)	Metropolitana Milanese, General Director	
Паолацци Лука (Paolazzi Luca)	Confindustria, Direttore Centro Studi	
Бабурин Виктор Игоревич	НИИ «ТРАНСНЕТ», Генеральный директор	

Зайцев Сергей Анатольевич	ЗАО «Миллениум Банк», проектный директор	модератор
Тенненбаум Джонатан (Tennenbaum Jonathan)	Консультант по экономике, науке и технологиям	
Фахрутдинов Айдар Рустамович	ООО «УК “КЭР-Холдинг”», директор по корпоративному развитию	
Холкин Дмитрий Владимирович	ОАО «НТЦ ФСК ЕЭС», начальник Центра системных исследований и разработок ИЭС АСС	модератор
Череватый Александр Викторович	Эксперт по проблемам сверхскоростного транспорта	
Шарапов Сергей Николаевич	ОАО «Институт экономики и развития транспорта», заместитель директора по науке	Модератор
Беляков Алексей Алексеевич	Московская государственная академия водного транспорта, профессор	
Дорот Евгений	ЗАО «РЖДСтрой», заместитель генерального директора	
Лапидус Борис	ОАО «РЖД», советник президента	
Чаусов Игорь Сергеевич	Институт Шифферса	схематизатор, помощник руководителя Сессии

2.1. Такт 1. Требования к объединенным проектам Трансъервазийского коридора развития: трансфер технологий, создание новых рабочих мест, разделение в труде

Ситуация в группе на протяжении всех трех тактов работы на сессии определялась взаимодействием пяти типов позиций, представленных в группе:

- Представителей ОАО «РЖД» и связанных с ним структур, обсуждавших, в первую очередь, вопросы реализации уже выдвинутых

со стороны компании инициатив, нацеленных на международное сотрудничество и построение транспортной инфраструктуры евроазиатского направления в русле пошагового, умеренного развития (Борис Лапидус, Сергей Шарапов, Евгений Дорот);

- Представителей итальянских компаний секторов транспортного машиностроения, метрополитена и итальянских железных дорог, выдвигавших преимущественно инициативы, связанные с трансфером итальянских и европейских технологий и решений в Россию (Роберто Черезолли, Лука Паолацци, Вальтер Серра, Альберто Милотти, Стефано Четти и др.);
- Представителей ряда российских компаний и международные эксперты, делавшие предметом обсуждения, в первую очередь, выявление зон постановки общих и для России, и для Европы зон технологического развития и складывание взаимно интересных схем взаимодействия, направленного на создание технологических решений следующего поколения (Дмитрий Холкин, Айдар Фахрутдинов, Джонатан Тенненбаум);
- Представителей итальянских и российских инфраструктурных компаний и академических учреждений, формулировавших общие представления и требования к инфраструктурам будущего как инструменту социально-экономического развития (Борис Лапидус, Сергей Шарапов, Витторио Торбианелли, Марко Бролья);
- Представителей академических учреждений и разработчиков технических решений, обсуждавших определенные аспекты конкретных новых технологий и групп технологий (Александр Череватый, Алексей Беляков, Виктор Бабурин).

В ходе взаимодействия указанных позиций были обнаружены как противоречия между типами выдвигаемых с российской и итальянской стороны инициатив, так и различные взаимодополняющие типы таких инициатив в научно-техническом сотрудничестве и инфраструктурном развитии.

Центральным предметом дискуссии в ходе первого такта работы было понятие «мультиинфраструктура» как требующей своего более детального определения тип как технологического, так и организационно-управленческого комплексирования нескольких различных инфраструктур. По отношению к этому предмету и в связи с вопросом о инфраструктурной составляющей Трансъевразийского коридора, или пояса развития группой в ходе совместного обсуждения были выдвинуты два общих представления, с которыми согласились все участники работы группы.

Во-первых, с подачи российской стороны и при активной поддержки итальянской стороны было введено различение коридора, или пояса как сложной, распределенной по территории сети инфраструктур в отличие от «трубы», или сквозной, проходящей по территории инфраструктуры, обеспечивающей связь начальной и конечной точек. В рамках сети инфраструктур в определенных территориальных зонах возникают несколько типов комплексирования инфраструктур:

- Параллельные взаимосвязанные инфраструктуры, технологически и управленчески объединенные в одну мультиинфраструктуру;
- Мультиинфраструктурные «хабы» – точки пересечения инфраструктур, порождающие комплексные инфраструктурные объекты общего для нескольких инфраструктур пользования.

Коренным отличием мультиинфраструктуры от «трубы» является то, что мультиинфраструктура порождает эффект социально-экономического развития, связанного с предоставлением новых возможностей и ресурсов, на всей территории, охватываемой входящими в комплекс инфраструктурами, и строится на синергетических эффектах увеличения мощности и возможностей отдельных инфраструктур за счет их комплексирования.

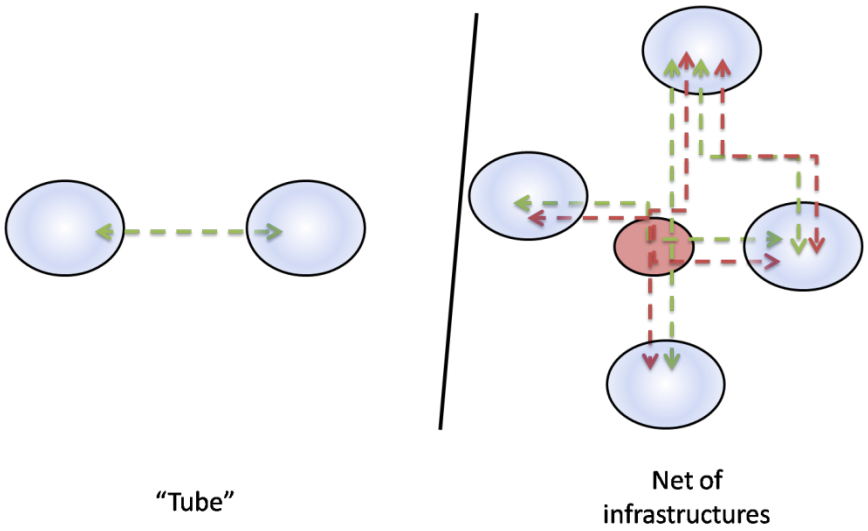


Схема 2.1. Различение инфраструктуры как «трубы» и сети инфраструктур как основы мультиинфраструктуры

Итальянской стороной, в первую очередь, представителями TEN-T, Trenitalia и Ferrovia Italiana, в качестве основных задач развития транспортных систем в ближайшем будущем, связанного с построением мультимодальных инфраструктур, выдвигалось повышение пропускной способности железных дорог за счет новых решений в автоматических системах управления железнодорожным движением и логистикой, а также создание логистических решений в области интермодальных перевозок, позволяющих осуществлять доставку грузов с уменьшением времени в пути за счет оптимизации использования разных видов транспорта. В отношении транспортного машиностроения как основной круг задач обсуждалось создание поездов с увеличенной скоростью и с повышенной комфортностью для использования их на различных европейских линиях сверхскоростного движения. По отношению к новым технологическим решениям в области подвижного состава основным требованием называлась интероперабельность – возможность использования этих технологических решений в разных странах, на разных типах железных дорог, а также в рамках инфраструктур, проходящих по территориям нескольких государств или объединяющих несколько переходящих друг в друга железных дорог без единой централизованной системы управления и единых технических стандартов.

С этой точки зрения, идея мультимодальной инфраструктуры обсуждалась итальянской стороной в основном в разрезе двух описанных принципов: интермодальности перевозок и интероперабельности технических решений. В качестве успешных примеров технико-инфраструктурных решений, отвечающих названным требованиям, и внедренных или разработанных и готовых к внедрению итальянской стороной, обозначались:

- Инновационная автоматическая система контроля и управления железнодорожным движением и логистикой грузов;
- Объединенные пассажирские терминалы железных дорог и метрополитена;
- Новый тип сверхскоростного состава FrecchiaRosa 400, готового к выводу на линии движения (пилотная линия: Рим – Милан) и рассчитанного на скорость движения до 400 км/ч.

Российской стороной – представителями ОАО «РЖД» – в качестве основных направлений инфраструктурного развития, связанных с вопросом о создании Трансъевразийского коридора, или пояса развития были названы, во-первых, проекты технического перевооружения железнодорожной инфраструктуры, нацеленные на ликвидацию узких мест и увеличение пропускной способности в направлении «запад – восток» (увеличение пропускной способности Транссибирской магистрали и др.), во-вторых, проекты построения приграничных транспортно-логистических хабов, обеспечивающих ускоренную перегрузку грузов между железными дорогами разного стандарта колеи или между разными видами транспорта, и, в-третьих, проекты продления колеи 1520 в европейском пространстве, в первую очередь, пилотный транспортный коридор на Вену.

С этой точки зрения, идея мультиинфраструктуры и Трансъевразийского коридора, или пояса развития представителями ОАО «РЖД» рассматривалась преимущественно из фокуса создания железнодорожного транспортного коридора, обеспечивающего необходимые грузопассажирские потоки.

В отношении к типам проектов, названных российской стороной, представители итальянских железнодорожных компаний выдвинули мысль, что в целом ряде основных случаев эти проблемы – особенность развития российских железных дорог, и для их решения могут быть успешно применены уже имеющиеся у итальянской стороны, часто зарекомендовавшие себя в Европе решения, как организационные, так и технические. В первую очередь, эти решения как предмет технологического трансфера предлагались итальянской стороной в сфере сверхскоростного пассажирского железнодорожного транспорта и в сфере решения проблемы узких мест в плане организации движения составов и перегрузки грузов. Представители ОАО «РЖД» проявили значительный интерес к возможности такого трансфера по ряду направлений.

В ходе дискуссии предмет обсуждения несколько раз менялся с общих требований и принципов построения инфраструктур нового типа на конкретные направления нового инфраструктурного строительства с обсуждением технических решений и обратно. За счет этого, во-первых, были обсуждены и согласованы между разными участниками работы группы синергетические эффекты от комплексирования инфраструктур, изначально предложенные Дмитрием Холкиным, а также введены уровни сложности инфраструктурных проектов, составившие в дальнейшем основу для предложенной от группы типологии инфраструктурных и технических проектов в рамках построения Трансъевразийского коридора, или пояса развития.

В качестве общих требований к необходимым эффектам комплексирования инфраструктур в результате согласования были выявлены следующие положения, названные синергетическими эффектами мультиинфраструктуры:

- Собственно комплексирование инфраструктур: одна инфраструктура предоставляет новые возможности для остальных инфраструктур, по схеме «каждая инфраструктура – каждой другой инфраструктуре»;
- Обеспечивается и поддерживается экономическое развитие на территории прохождения коридора, или пояса развития, в первую

очередь, за счет обеспечения всех точек территории к полному необходимому набору инфраструктурных возможностей и ресурсов;

- Возникают новые геополитические эффекты для стран, участвующих в создании и работе коридора, или пояса развития;
- Появляются возможности для развития промышленности и возникновения новой массовой разнообразной занятости на всех стадиях проекта коридора, или пояса развития.

По отношению к различным обсужденным в группе инициативам и проектам, связанным с построением, в первую очередь, транспортного коридора, группой был согласован набор из трех уровней сложности, или комплексности инфраструктурного строительства:

- Уровень 1. Проекты по модернизации и улучшению существующих инфраструктур.
- Уровень 2. Проекты инфраструктурного роста – строительства новых участков инфраструктуры с воспроизводством типа, строения и технологического уровня существующей инфраструктуры.
- Уровень 3. Проекты построения новых мультиинфраструктур, основанных на новых научных открытиях, воплощенных в базовых технологиях следующего поколения по отношению к используемым в существующих инфраструктурах.

Было отмечено, что мегапроект Трансъевразийского коридора развития принадлежит к третьему уровню комплексности.

Модераторами первого такта работы – Альберто Милотти и Дмитрием Холкиным – были доложены основные результаты работы группы, а именно идея мультиинфраструктуры как сети в оппозиции к инфраструктуре как «трубе», синергетические эффекты мультиинфраструктуры и отнесение проектов к уровням комплексирования.

Из не прозвучавшего в выступлении модераторов содержания работы группы наиболее существенным является обсуждение вопроса о приоритетных проектах инфраструктурного развития: должны ли это быть проекты расшивки узких мест имеющихся инфраструктур, проекты трансфера успешных технологий или же проекты международного научно-

технического сотрудничества с целью создания необходимых обеим сторонам технологий нового поколения и уклада.

2.2. Такт 2. Технологическая модернизация железнодорожной и энергетической инфраструктуры

Обозначенный в конце предыдущего пункта вопрос – различение типов, масштабности и инновационности проектов построения Трансъевразийского коридора, или пояса развития – стал основным содержанием, развернувшемся в работе группы на втором такте.

В качестве основных проблем технологической модернизации железнодорожной инфраструктуры в связи с проблемой создания коридора Трансъевразийского масштаба российской стороной, в первую очередь, Сергеем Шараповым и Евгением Доротом, были названы необходимость стандартизации технологий для возможности их использования в технологических системах разных стран, выстроенных по разным стандартам, а также необходимость адаптации технологий при их трансфере из одной страны в другую.

С итальянской стороны практически те же требования к технологической модернизации железных дорог были обозначены как интероперабельность всех используемых технологий по всему коридору, или поясу развития.

Основным предметом дискуссии на втором такте работы группы стал вопрос о том, какого типа технологическая модернизация в рамках проекта коридора, или пояса развития является приоритетной. Согласно одной из занимаемых рядом участников работы группы позиций приоритетными являются проекты научно-технологического сотрудничества, нацеленные на адаптацию и трансфер лучших и зарекомендовавших себя европейских технологических решений в Россию. В рамках представления этой позиции – выдвинутой представителями итальянской стороны и в значительной степени разделяемой представителями ОАО «РЖД» – российские инфраструктуры по своему технологическому уровню отстают от европейских, и такое же отставание во времени наблюдается в решении ряда общих для

инфраструктуры проблем, например, связанных с введением сверхскоростного сообщения, от их решения в странах Европы. В связи с этим первоочередным является механизм выявления, отбора и трансфера западных технологий в инфраструктуру ОАО «РЖД». Важным условием описываемой схемы является локализация производства, реализующего данную технологию, в России.

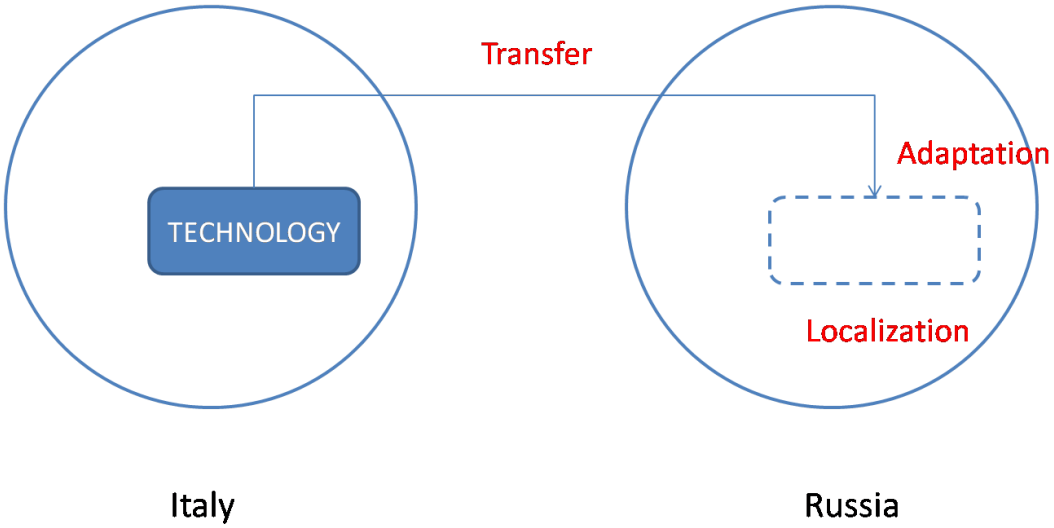


Схема 2.2. Модернизация железных дорог как адаптация и трансфер зарубежных технологий

В качестве примера приведенной схемы взаимодействия российской стороны с зарубежными партнерами был приведен осуществляемый сейчас ЗАО «РЖДСтрой» опыт по глубокой адаптации и экспериментального внедрения технологии безбаластного строения верхнего пути (ВСП) для участков железной дороги в туннелях LVT (Путь пониженной вибрации). ЗАО «РЖДСтрой» с обладателями технологии LVT – компаниями «Vigier Rail AG» и «Sonneville AG» – заключено соглашение, предусматривающее на первом этапе экспериментальное внедрение технологии LVT с поставками комплектующих ВСП с заводов компаний из-за границы, и, на втором этапе, с локализацией производства необходимых комплектующих в России. Технология LVT является хорошо зарекомендовавшей себя инновационной технологией, используемой, в частности, в самом длинном в мире железнодорожном туннеле – Готардском туннеле в Швейцарии протяженностью 57 км.

Альтернативная приведенной схема научно-технического и технологического сотрудничества между Россией и Италией была озвучена Дмитрием Холкиным и Айдаром Фахрутдиновым. Эта схема предусматривает выделение зон технологического развития, не достигнутых и перспективных как для России, так и для Италии, и складывание схем кооперации, которые позволили бы осуществлять создание принципиально новых технологий с опорой, с одной стороны, на научный потенциал российской фундаментальной практикоориентированной науки, и, с другой стороны, технологический потенциал европейских стран, в первую очередь, Италии, имеющей развитую малую и среднюю высокотехнологичную инновационную промышленность.

В качестве критики позиции итальянской стороны о трансфере зарекомендовавших себя решений, Айдаром Фахрутдиновым было отмечено, что Россия представляет собой по ряду оснований – масштаб, климатические условия, геоэкономическое положение – принципиально отличную от Европы территорию, на которой возникают инфраструктурные проблемы, никогда не ставившиеся в Европе, и потому эти проблемы не могут быть решены уже существующими европейскими технологиями. При этом такого рода проблемы, в частности, достижение предела скорости в 500 – 600 км/ч на железных дорогах (или аналогичном наземном, но не авиационном транспорте) обладают высочайшей актуальностью для транспортной составляющей Трансъевразийского коридора, или пояса развития. Аналогичные проблемы, например, управление и осуществление системных перетоков электроэнергии в континентальных и даже трансконтинентальных масштабах никогда не ставились в Европе, но актуальны для России, и имеют большую значимость для энергетической составляющей мультиинфраструктры коридора, или пояса развития.

В качестве примера кооперационной схемы, нацеленной на создание принципиально новой инфраструктурной технологии и технологическую модернизацию на ее основе железнодорожной и – в первую очередь – энергетической инфраструктуры Дмитрий Холкин привел идею создания

ВТСП[1]-кабелей для обеспечения межконтинентальных масштабных системных перетоков электроэнергии по направлению Азия – Европа.

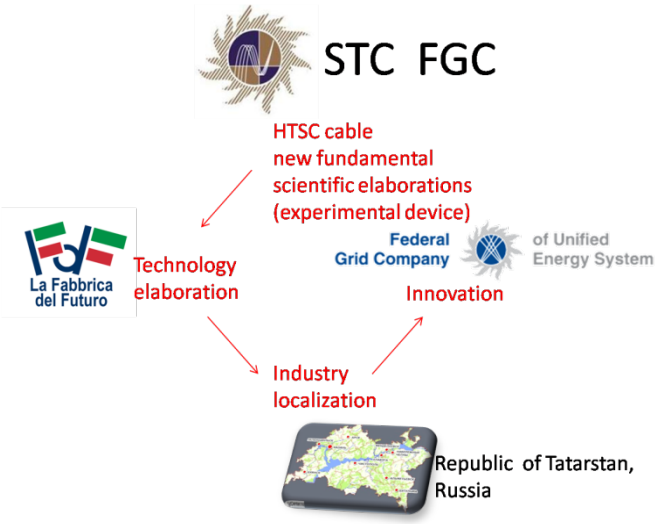


Схема 2.3. Кооперационная российско-итальянская схема создания технологии и производства ВТСП-кабеля

Приведенная схема включает в себя четырех субъектов, распределенных в общем труде по технологической модернизации сетевой энергетики с прицелом на создание «энергетического моста» как составляющей мультиинфраструктуры коридора, или пояса развития:

- ОАО «НТЦ ФСК ЕЭС» (Россия, Москва) обладает передовыми научно-техническими разработками в области технологии НТСП- и ВТСП-кабелей и лабораторными образцами таких кабелей, и может вести соответствующие научно-технические и конструкторские разработки;
- Сеть инновационных производств «La Fabbrica del Futuro» (Италия, Рим) обладает необходимым оборудованием и компетенциями для создания на базе российских разработок воспроизводимой технологии производства ВТСП-кабелей, а также может осуществить выпуск малой серии для апробации и создание оборудования для массового производства ВТСП-кабелей;
- Российская компания «КЭР-Холдинг» и ОАО «Сетевая компания» (Россия, Республика Татарстан) обладают необходимыми производственными площадками и инфраструктурой для локализации

[1] Высокотемпературная сверхпроводимость

инновационного высокотехнологичного производства ВТСП-кабелей на территории Республики Татарстан;

- ОАО «ФСК ЕЭС» (Россия) является государственной монополией и оператором всех магистральных электрических сетей на территории Российской Федерации и обладает необходимыми мощностями как для инновации технологии ВТСП-кабелей в сетевую инфраструктуру, например, при создании межсистемных связей, так и для того, чтобы выступить инициатором создания межсистемных связей и «энергетического моста» Россия – Италия на технологии ВТСП-кабелей.

В целом описанная схема предполагает в качестве результата появление принципиально новой доведенной до массового производства технологии ВТСП-кабелей, решающей общую для России и Европы проблему построения «энергетического моста» с допустимыми потерями электроэнергии, возникновение новых инновационных производств как составляющей нового полюса генерации общественного богатства, а также создание самого «энергетического моста» как энергетической составляющей мультиинфраструктуры коридора, или пояса развития. Понятно, что обозначенные эффекты реализации схемы представляют собой три последовательных уровня задач – по сложности, масштабности, ресурсоемкости и временным горизонтам возникновения.

Отдельная дискуссия в группе развернулась вокруг возможности переброски ряда технологических решений в области ВТСП в транспортное машиностроение по метапромышленному принципу. В частности, обсуждался вопрос об использовании ВТСП-технологий как составляющих технологии магнитопланов maglev с электродинамическим типом магнитного подвеса. Александром Череватым с инженерной позиции было высказано несколько опасений на этот счет, связанных с дискуссионными аспектами преимущества электродинамического типа подвеса в сравнении с электромагнитным или на постоянных магнитах, но не был оспорен сам метапромышленный принцип. Напротив, был приведен ряд примеров

перспективных технологических разработок широкого применения в сфере постоянных магнитов и соответствующих магнитных материалов.

Важным предметом обсуждения в группе были варианты требований к пилотным участкам коридора, или пояса развития. В этом отношении необходимо обратить внимание на высказанную Джонатаном Тенненбаумом мысль о том, что на первом этапе коридор, или пояс развития должен связать между собой две достаточно мощные точки научно-технического и промышленного развития, одну в России и другую – в Италии.

Право осуществить пленарный доклад от группы по решению модератора Сергея Зайцева было делегировано Айдару Фахрутдинову. Им и Марко Брольи в доклад были включены описанные общие требования к технологической модернизации железнодорожной инфраструктуры и более подробно – схема трансфера технологий (без конкретного примера), ее особенности с точки зрения проблемы адаптации технологии и ее критика с позиции Айдара Фахрутдинова. Описанная в завершении этого пункта вторая схема кооперации, предложенная Дмитрием Холкиным, к сожалению, в докладе от группы освещена не была.

2.3. Такт 3. Роль новых финансовых инструментов и инновационных технологических решений в создании Трансъевразийского коридора развития

Дискуссия по типам и характеру инноваций в рамках научно-технического сотрудничества России и Италии продолжилась на третьем такте работы группы. При этом основным предметом обсуждения стала типология проектов, во-первых, технологической модернизации инфраструктур, во-вторых, собственно создания новых инфраструктур. Эта типологизация обсуждалась на примере целого ряда конкретных пилотных проектов и технологических решений, приводимых как итальянской, так и российской стороной. Ряд из них уже обсуждался на предыдущих тактах. На третьем такте в качестве одного из новых технологических решений в формате микро-сообщения была обсуждена презентация технологии струнного транспорта Юницкого, осуществленная Виктором Бабуриным. Эта

презентация вызвала ожидавшуюся скептическую реакцию (по технологическим основаниям) со стороны представителей итальянских железных дорог, но позволила ввести в обсуждение еще один тип технологического решения – полностью разработанного, но не прошедшего стадию внедрения в массовую практику и нуждающегося в масштабировании.

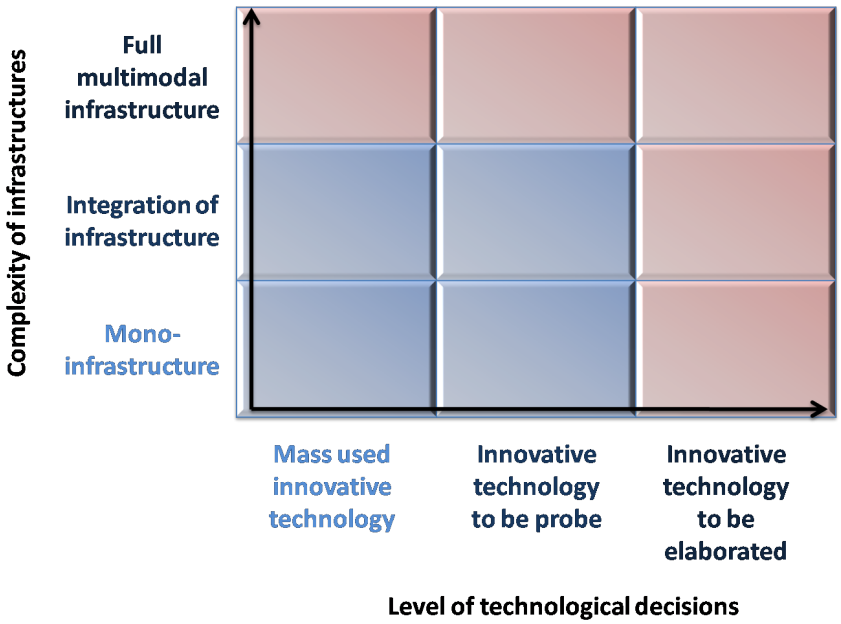
Преимущественно в ходе работы на третьем такте обсуждалась инициатива ОАО «РЖД» по строительству транспортного коридора Москва – Киев – Вена на стандарте колеи 1520 с соответствующими хабами для выполнения интермодальных перевозок. Эта инициатива не вызвала у итальянской стороны слишком активного интереса: было указано, что в случае, если этот проект становится пилотным для коридора, или пояса развития, то необходимо решить проблему его продления до Италии, и должно быть обосновано именно это направление строительства, а также оговорены механизмы, за счет которых этот коридор обеспечит принципиально новые возможности перевозок между Россией и Италией.

С итальянской стороны назывались технико-экономические требования, связанные с конкуренцией железных дорог с морскими сообщениями, к транспортным коридорам в целом. Груз от порта на дальневосточном море (например, Иокогамы) до крупного города в Европе (например, Милана) должен идти по железной дороге не более 10 суток для того, чтобы железные дороги безусловно эффективно конкурировали с морскими сообщениями, обеспечивающими на этом же маршруте (например, через порт Генуи) срок в среднем 34 дня при сроке современной доставки железными дорогами в среднем 17 дней.

В ответ на достаточно подробно обсужденную идеи коридора на Вену, итальянская сторона начала обсуждать центральный и северный обвод общеевропейских железных дорог с выходом на сверхскоростное пассажирское сообщение как другой возможный пилотный проект. При этом в ходе работы группы была согласована позиция, что необходимо обсудить трассу прохождения различных участков коридора, или пояса развития с тем,

чтобы различные пилотные участки имели возможность естественным образом соединиться друг с другом.

По результатам обсуждения названных пилотных проектов со стороны группы была предложена в качестве типологии пилотных проектов схема-матрица, построенная на двух основаниях: уровнях комплексирования инфраструктур (это основание в некоторой степени обсуждалось на первом такте работы группы) и уровнях инновационных технологических решений.



По шкале комплексирования инфраструктур вводятся следующие уровни:

- Моноинфраструктура, например, железные дороги;
- Интеграция двух инфраструктур, обеспечивающая единичный синергетический эффект;
- Полная мультимодальная инфраструктура, обеспечивающая во всех своих точках доступ к полному набору необходимых для появления новых промышленных центров и новых поселений ресурсов и возможностей.

В отношении технологических решений схема вводит следующие уровни:

- Инновационные технологии, уже находящиеся в массовом использовании, и являющиеся предметом транфера;

- Инновационные технологии, прошедшие разработку, но требующие апробации и собственно внедрения;
- Инновационные технологии, требующие разработки на основе уже полученного лабораторного образца, реализующего новый фундаментальный научный принцип или открытие.

Выделенные «красные» ячейки матрицы – это типы проектов, для осуществления которых в настоящий момент отсутствуют необходимые организационные решения и финансовые инструменты.

В завершении обсуждения на группе был высказан ряд соображений о необходимости международной институционализированной площадки для проработки и обсуждения пилотных проектов – Международного метапромышленного агентства. Эта идея была высказана итальянской, и поддержана российской стороной.

Схема-матрица, а также обсужденные на группе варианты пилотных участков, в частности, коридор на Вену, а также требования к ним были вынесены на пленарный доклад модераторами Сергеем Шараповым и Витторио Торбианелли.

2.4. Выводы по результатам работы группы

В результате работы в течение трех тактов разворачивания сессии стратегического сценирования группа выработала и согласовала общее видение мультиинфраструктур, требований и типов пилотных проектов по их построению.

Наиболее важным результатом видится выработка совместного представления об эффектах мультиинфраструктуры для развития жизни на территории, по которой она проходит, а также синергетических эффектов для самого инфраструктурного развития. Не менее важным результатом является и согласование типологии проектов инфраструктурного развития и обсуждение возможных кооперативных схем по ряду таких типов.

Основное расхождение в позициях российской и итальянской сторон выявилось по вопросу о пилотных участках новых транспортных инфраструктур. Этот вопрос требует своего детального анализа и

дальнейшего обсуждения с тем, чтобы выработать видение взаимно интересного и наиболее отвечающего требованиям именно к коридору, или поясу развития пилотного участка.

Такой же процесс проработки, обсуждения и согласования должен быть начат по вопросу пилотных проектов и нацелен на определение списка первых по приоритетности пилотных проектов наукоемкой модернизации инфраструктур и инфраструктурного строительства в области железнодорожного транспорта, водного транспорта и энергетики.

Должны быть детальным образом проработаны и доработаны предложенные и обсужденные в работу группы схемы кооперации между российскими и итальянскими компаниями, и должна быть продолжена типологизация таких схем по предметам и возможностям взаимодействия.

Группа в целом пришла к выводу о необходимости создания международной площадки – Метапромышленного агентства – которая на постоянной основе занималась бы определением, проработкой и обсуждением пилотных проектов технологического и инфраструктурного развития.

РАБОЧАЯ ГРУППА 3. ФИНАНСЫ

Помощник руководителя Сессии: Ю.Н. Сергеев

Состав группы

ФИО участника	Организация	функция в группе
Байдаков Михаил Юрьевич	Председатель Правления Миллениум Банк (ЗАО)	Член Оргкомитета
Беляков Алексей Алексеевич	Профессор Московской государственной академии водного транспорта	
Боргини Гиан Пиеро	SEA Aeroporti	
Броглиа Марко	Responsible Transport Area Metropolitana Milanese	
Губанов Сергей Семенович	Главный редактор журнала «Экономист»	
Дзукка Фабрицио	President Strategia e Sviluppo Consultants	Член Оргкомитета Модератор, такт 1
Кучкаров Захирджан Анварович	Генеральный директор Аналитического центра «Концепт»	Модератор, такт 2
Квотейло Альдо	Banca Intesa San Paolo	
Мижинский Михаил Юрьевич	Главный консультант, группа Молтен (Molten Group)	
Попов Виктор Николаевич	Советник председателя правления ОАО "РусГидро"	Модератор, такт 1
Ревилио Эдоардо	Cassa Depositi e Prestiti (CDP),Chief Economist of CDP	Модератор, такт 2-3
Сергеев Ю.Н.	Институт Шифферса	Схематизатор, помощник руководителя сессии
Сибиряков Сергей Анатольевич	Президент УК «Транснет- Холдинг»	
Табаччи С.	Aleiron	

Шалагинова Елена Алексеевна		Профессор Московского государственного университета, советник Председателя Правления Миллениум Банк (ЗАО)

3.1. Такт 1. Требования к совместным проектам Транс-Евразийского коридора развития: трансферт технологии, создание новых рабочих мест, разделение в труде

Работа на первом такте может быть структурирована в следующей логике:

- фиксация стратегического контекста, в рамках которого целесообразно обсуждать новые финансовые инструменты и механизмы - М.Ю. Байдаков;

- предложение финансовых механизмов и методологий, анализ кейса: Дзукка Фабрицио, Броглиа Марко;

- постановка проблемы: требование финансирования всего цикла жизни инновации vs финансовые механизмы и методология Дзукка Фабрицио, Броглиа Марко – В.Н. Попов;

- предложение конкретного технологического проекта Транснет, претендующего на решение проблемы – С.А. Сибиряков;

- предложение версии решения – З. А. Кучкаров

Рассмотрим каждый элемент логической структуры.

М.Ю. Байдаков зафиксировал для участников группы стратегический контекст, относительно которого проводится Сессия. Сложившаяся ситуация в финансах характеризуется ростом ничем не обеспеченных деривативов. Именно это приводит к кризисным явлениям. Необходимо развитие реальной экономики - реализация крупных инфраструктурных проектов, а также разработка механизмов обслуживания долгов. Решение проблемы деривативов может быть связано с формированием взаимных обязательств субъектов по вкладу ресурсов в реализацию нового масштабного проекта, в

результате реализации которого взаимные задолженности могут быть погашены. Данный подход противостоит силовым сценариям, связанным с перераспределением ресурсов между должниками и кредиторами, которые приводят к серьезному взаимному ущербу.

Дзукка Фабрицио и Броглиа Марко представили вниманию участников рабочей группы опыт финансирования инфраструктурных проектов в Италии и решения, которые могут быть использованы для масштабного проекта. С точки зрения Дзукка Фабрицио, предметом финансового проектирования должно быть увеличение потока налоговых поступлений, собираемых с территории в будущем в результате реализации инфраструктурных проектов. Для этого необходима автономия муниципальных или региональных субъектов, которые бы могли предоставлять гарантии бизнесу, базирующиеся на ожидаемом потоке налоговых поступлений.

Броглиа Марко привел анализ кейса по строительству инфраструктуры в ЕС с использованием инструмента «квадрат». Данный инструмент позволяет привлекать в инфраструктурные проекты до 20 % частного капитала. Это становится возможным за счет предоставления концессии до 35 лет заинтересованным инвесторам, которые локализуют свои активы на базе данной инфраструктуры. Необходима дефискализация, позволяющая генерировать поток прибыли практически сразу после завершения строительства инфраструктуры. При реализации данной схемы крайне важна субъектность территориальной власти (муниципалитета, региональной администрации), которые могут вести фискальную политику и предоставлять гарантии на инвестиции, опираясь на будущие налоговые поступления. Именно этот механизм позволяет территориальной власти выходить на рынок капитала за счет проектных бондов.

Обсуждался кейс строительства дороги, и концессии для торговых центров, магазинов, автозаправок и т.п. Представители российской стороны сравнили данный кейс со строительством третьей кольцевой дороги г. Москвы, где было использовано 100% государственное финансирование инфраструктурного проекта с целью ликвидировать пробки. Далее торговые центры, разместившиеся вокруг кольца и не принимавшие участия в

инвестициях, сделали бессмысленным проект, поскольку стали причиной появления новых пробок.

С точки зрения Броглиа Марко, необходимо как можно быстрее запускать проекты ТКР, позволяющие выходить инвесторам на относительно быстрое возвращение прибыли. Для этого необходимо увеличивать субъектность территориальной власти, предоставление концессий на инфраструктурные узлы, дефискализация – применение инструмента «квадрат», прошедшего апробацию в ЕС.

В.Н. Попов сформулировал требование к проектам ТКР – обязательное введение новых технологий и утилизация устаревших технологических систем. С точки зрения В.Н. Попова финансовые инструменты, которые сегодня существуют, позволяют обслуживать только стадию эксплуатации существующих технологических систем. Финансовых инструментов, позволяющих обеспечивать инновации и утилизацию, сегодня не существует.

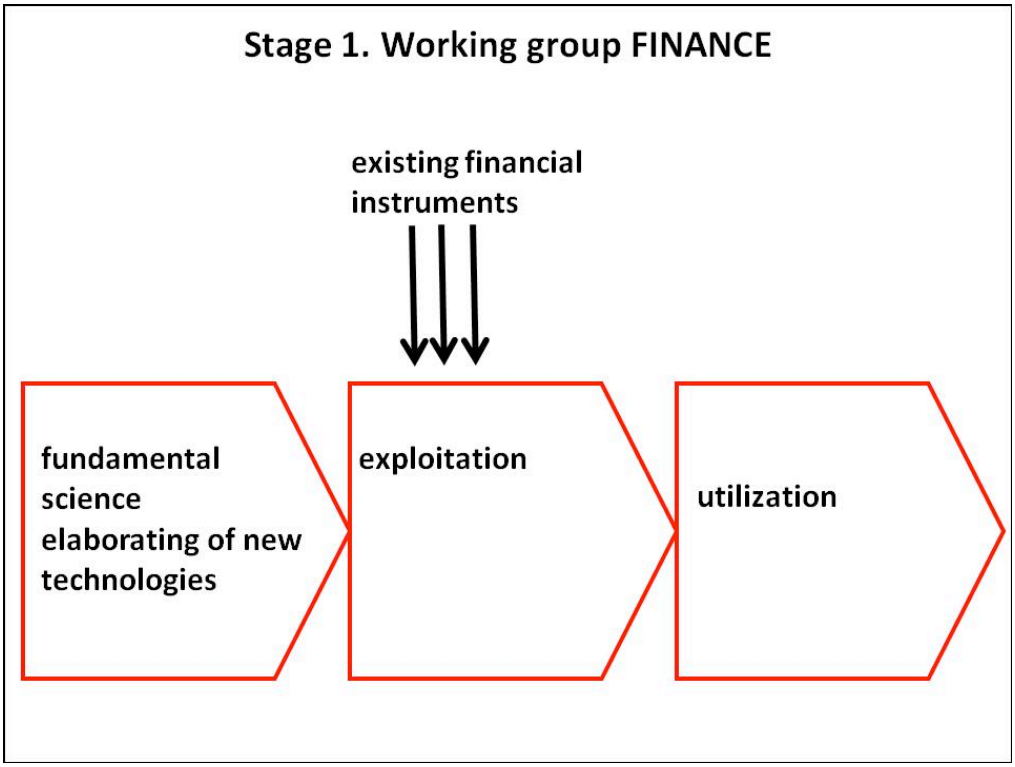


Схема 3.1. Финансовые инструменты и цикл жизни технологических систем.

Данная постановка проблемы была принята Дзукка Фабрицио и Броглиа Марко, которые подтвердили, что привлечение частных финансов в инновации крайне сложно. Инструмент «квадрат» не позволяет финансировать такие проекты. Для стадии инноваций существуют специальные инструменты, такие как технопарки и инкубаторы. Кроме того, крупные корпорации, такие как Сименс, работающие на этапе эксплуатации технологических систем, могут позволить себе финансирование ранних стадий инновации.

Постановка проблемы была зафиксирована в следующей таблице.

Stage 1. Working group FINANCE

financial instruments	type of projects
New type of financial instruments – to be elaborated Special role of the State is necessary	infrastructural projects based on new technologies
financial instruments (medium term and long term instruments) with a possibility of revenues based on increase regional wealth (bonds etc)	infrastructural projects based on existing technologies
Short-term instruments	operations with derivatives

Combination of new and existing technologies?

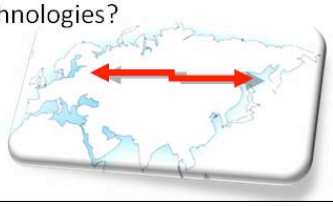


Схема 3.2. Фиксация проблемы.

Сибиряков С.А. предложил конкретный технологический проект Транснет, претендующий на решение поставленной проблемы. С его точки зрения, создание ТКР возможно и должно быть осуществлено на базе технологий струнного транспорта. Использование данной технологии позволяет за короткий срок обеспечить новый уровень транспортной связанности территорий и за счет этого удвоить ВВП. Тем не менее, остается не понятным, является ли данный проект инновационным, так как, со слов

С.А. Сибирякова технология уже существует, и бизнес находится на стадии венчура. Также со стороны Сибирякова С.А. не прозвучало требований к новым финансовым инструментам.

Решение проблемы на методологическом уровне предложил З.А. Кучкаров. С его точки зрения, требуется разработка инструментов мультисубъектного финансирования. ТКР должен представлять собой систему из потока проектов, и необходим субъект, координирующий этот поток. ТКР – это комбинация проектов, основанных на новых технологиях и на существующих технологиях. Проектная единица – это наличие добавленной стоимости. Именно из этой логики следует «очерчивать» проект.

Также следует отметить важное замечание М.Ю. Байдакова о необходимости в данном проекте функции государственного планирования, задающего субъект управления потоком проектов и саму возможность данных проектов.

С нашей точки зрения, предмет работы группы может быть схематизирован следующим образом.

Схема 3.3. Схематизация предмета.

На схеме мы разделили зону, относящуюся к развитию (снаружи квадрата), и зону, относящуюся к функционированию (внутри квадрата). Представители итальянской стороны предложили опыт реализации проектов, соединяющих инфраструктуру и эксплуатацию существующих технологических систем. Проблематизация В.Н. Попова добавила в эту схему горизонтальную плоскость. М.Ю. Байдаков установил необходимость государственного планирования, в логике данной схемы – ультраструктуру.

3.2. Такт 2. Технологическая модернизация железнодорожной и энергетической инфраструктуры

Логическая структура второго такта:

- выступление Эдоардо Ревилио, предъявляющего опыт ЕС в долгосрочных инвестициях;
- на основе европейского опыта обсуждение макета финансовой архитектуры и условий финансирования проектов ТКР;
- обсуждение возможной типологии проектов ТКР.

На втором такте Эдоардо Ревилио выступил с докладом о финансовых инструментах и финансовой архитектуре, созданной в ЕС с целью финансирования долгосрочных инфраструктурных проектов.

Предметом общей дискуссии стало обсуждение финансовой архитектуры и условий, которые необходимы для финансирования проектов в рамках ТКР. Макет архитектуры представлен на следующей схеме.

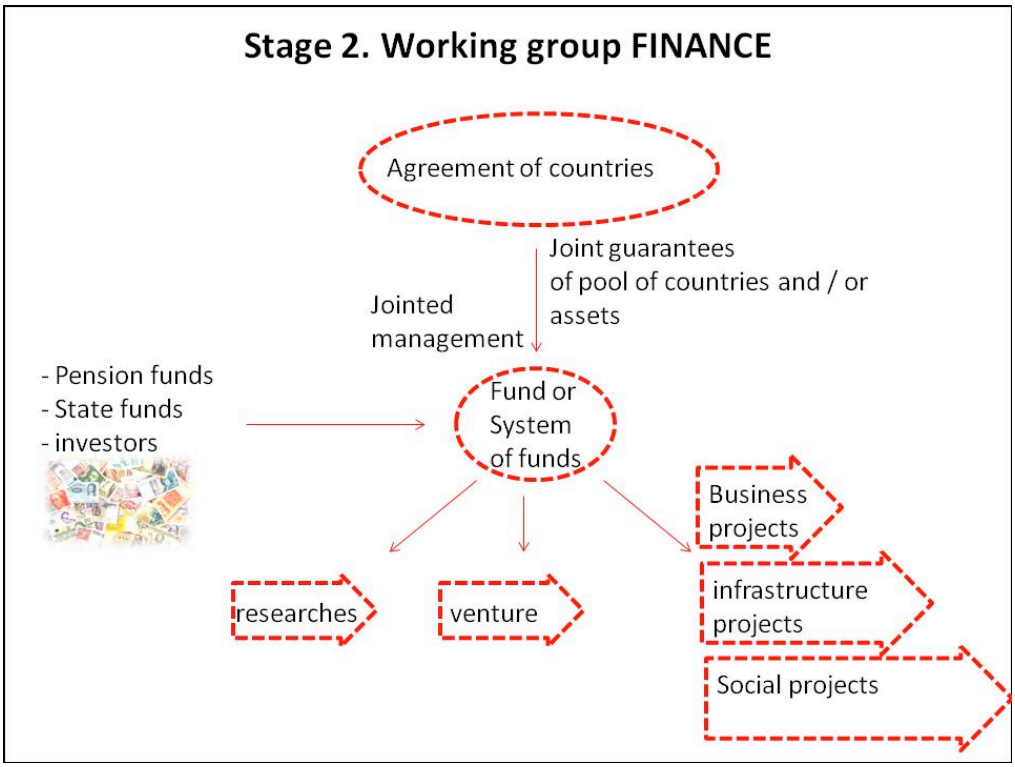


Схема 3.4. Финансовая архитектура и условия финансирования проектов ТКР.

Проекты ТКР были типологизированы следующим образом:

- проекты создания новых технологий;
- венчурные проекты;
- инфраструктурные проекты;
- социальные проекты;
- бизнес-проекты.

Для финансирования разных типов проектов требуется система фондов, агрегирующая средства пенсионных фондов, суверенных фондов, инвесторов. Формирование финансовой архитектуры возможно только в рамках международного соглашения. При этом крайне важно объединенное управление проектами. Управляющую компанию (или иной управленческий механизм) необходимо «защитить» от политического вмешательства. Также необходимы гарантии под проекты (объединенные гарантии стран-участниц или активы).

3.3. Такт 3. Роль новых финансовых инструментов и новых технологических решений в создании Транс-Евразийского Коридора Развития

Работа на третьем такте осуществлялась по следующей логической структуре:

- анализ кейсов инфраструктурных и энергетических проектов – А.А. Беляков;
- анализ условий осуществимости реализации энергетических инфраструктурных проектов – В.Н. Попов;
- определение требований к новому финансовому инструменту, позволяющему финансировать представленные кейсы инфраструктурных проектов – Эдоардо Ревильо;
- уточнение финансовой архитектуры и условий финансирования проектов ТКР – общее обсуждение;
- позициирование обсуждаемой архитектуры относительно сложившейся мировой финансовой системы – Эдоардо Ревильо;
- определение ближайшего шага – общее обсуждение.

Доклад А.А. Белякова конкретизировал для участников тип предлагаемых проектов.

Проекты, предложенные А.А. Беляковым:

1. Река Ока от Нижнего Новгорода до Орла (с перспективой соединения Оки с Днепром).
2. Верхняя Волга от Твери до Верхневолжских озер и оз. Селигер.
3. Волжско-северодвинский водный путь от Волго-Балта до устья р. Вычегды (рр. Сухона, Сев. Двина).
4. Камско-Печорско-Вычегодское соединение и р. Вычегда до устья (р. Сев. Двина).
5. Трансуральский водный путь от Камского вдхр. до устья р. Тобол (р. Иртыш).
6. Реки бассейна р. Оби: Томь, Чулым, верхняя Обь, Бия, Катунь.

7. Туруханский гидроузел на р. Нижней Тунгуске в контексте Енисейско-Ленской водной магистрали.

Подробно анализировались следующие проекты:

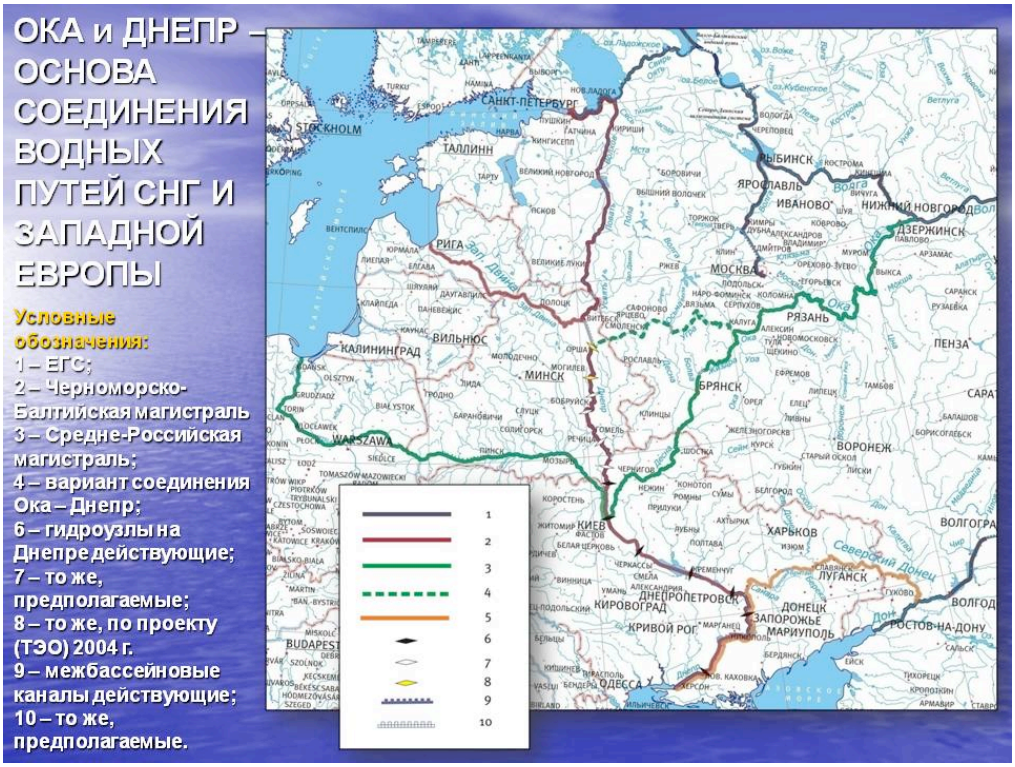


Схема 3.5. Соединение водных путей СНГ и Западной Европы.

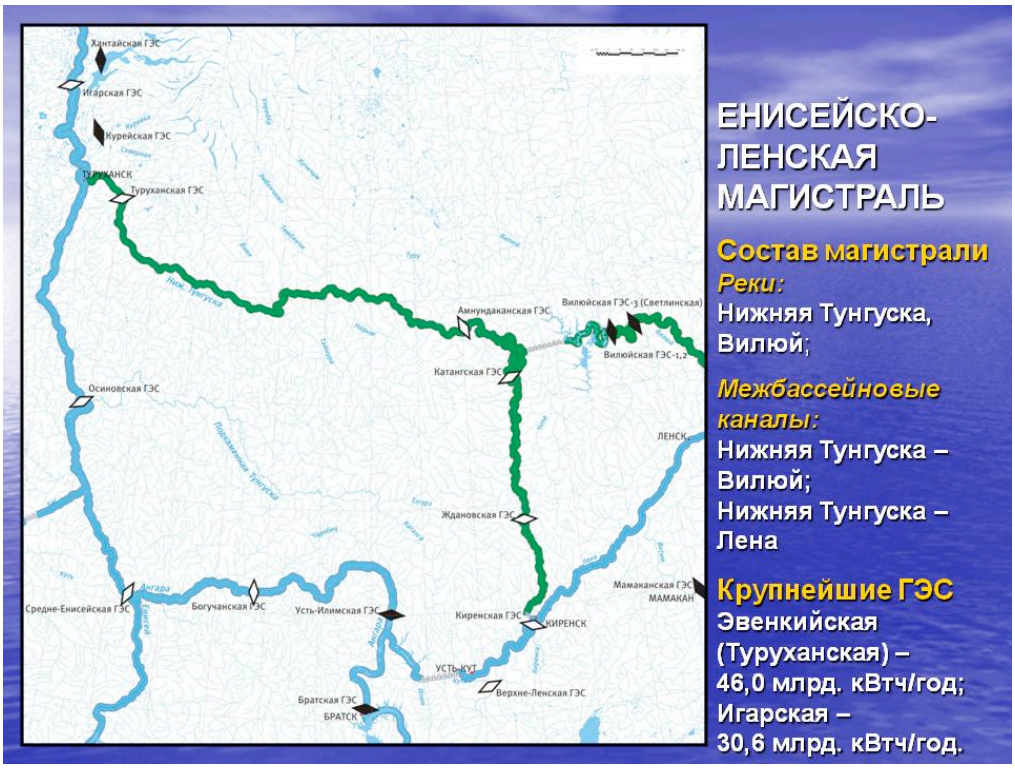


Схема 3.6. Енисейско-ленская магистраль и строительство Туруханской ГЭС.

В.Н. Попов зафиксировал для участников условия осуществимости данных проектов следующим образом. На территории России находится несколько «неисчерпаемых природных батареек». При условии строительства трансъевразийского энергетического моста, «неисчерпаемые батарейки» могут подключаться к мосту по мере необходимости. Строительство Туруханской ГЭС не осуществляется, поскольку сегодня в сибирском энергетическом регионе нет потребности в таком количестве энергии. Реализация данного проекта и других проектов возможна при условии продажи энергии в Европу.

Эдоардо Ревильо отметил особенность комлплексирования инфраструктур – водного транспорта и энергетической инфраструктуры. С позиции долгосрочных финансов крайне важен следующий момент. Строительство водного пути требует создания каскада плотин. Инфраструктура водного пути начинает использоваться только тогда, когда весь путь построен. Но строительство на плотинах генерирующих энергетических мощностей позволяет получать прибыль еще до завершения строительства пути в целом. То есть комплексирование инфраструктуры создает эффект саморазвития инфраструктуры. Необходим новый финансовый инструмент, обеспечивающий реинвестирование средств из одной части инфраструктурного проекта в другие части и в локализацию производств. Разработка данного инструмента делает реализацию инфраструктурных проектов значительно более интересной для инвесторов и создает на территории саморазвивающийся комплекс.

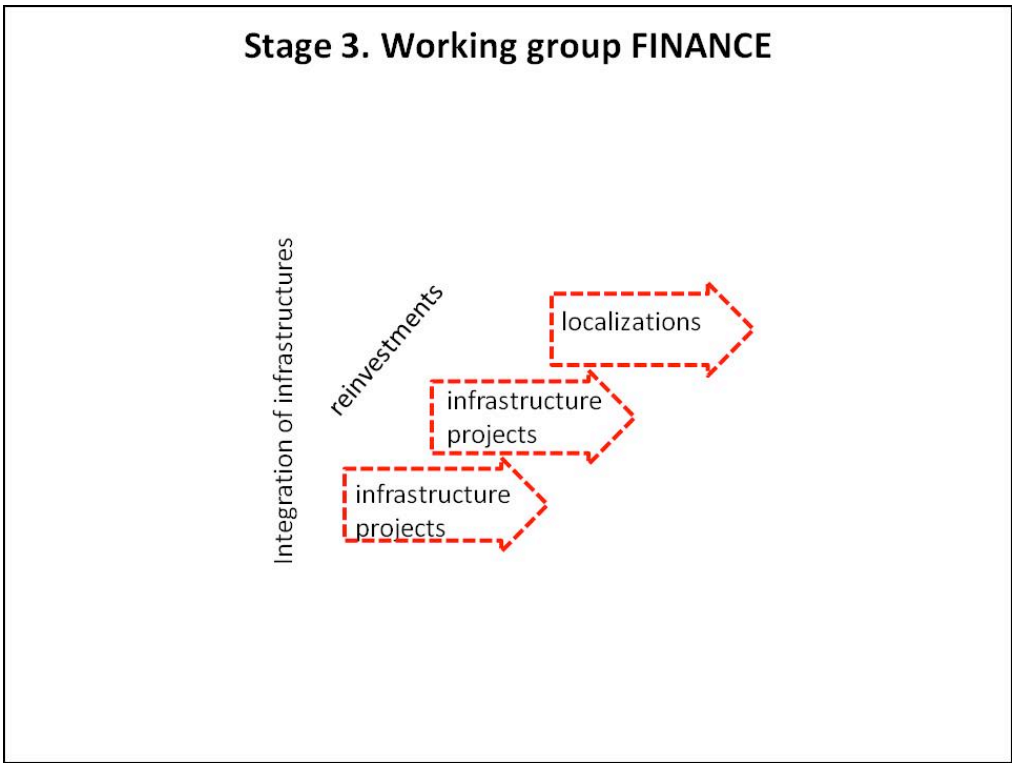


Схема 3.7. Требования к новому финансовому инструменту.

В результате последовавшего за фиксацией Эдоардо Ревильо обсуждения была уточнена схема макета новой архитектуры для финансирования проектов ТКР.

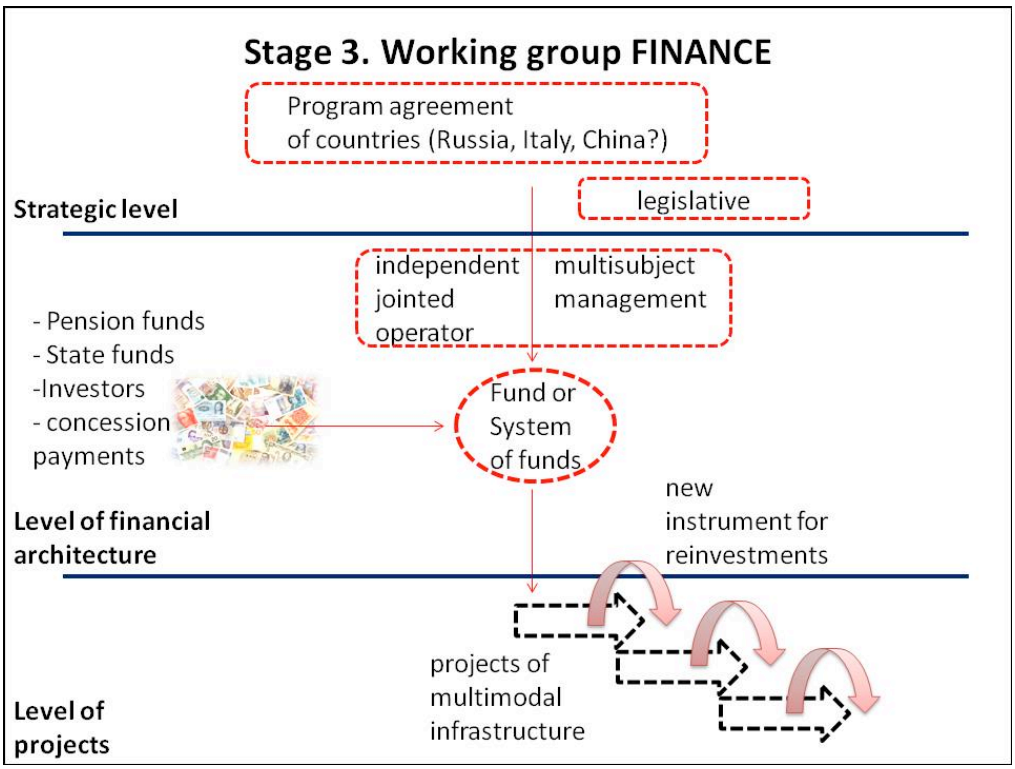


Схема 3.8. Уточнение макета финансовой архитектуры и условий финансирования проектов ТКР.

Таким образом, представленная финансовая архитектура за счет третьего такта была уточнена и достроена, а также получила базу в виде понимания типологии инфраструктурных проектов. Эдоардо Ревильо зафиксировал отличие данного подхода от подхода, в рамках которого действует сложившаяся система банков развития ООН и World Bank. В связи с этим возникает вопрос, как проектируемая архитектура будет соотноситься со сложившейся архитектурой. Фактически, «Фонд фондов» претендует на роль банков развития, но на иных принципах.

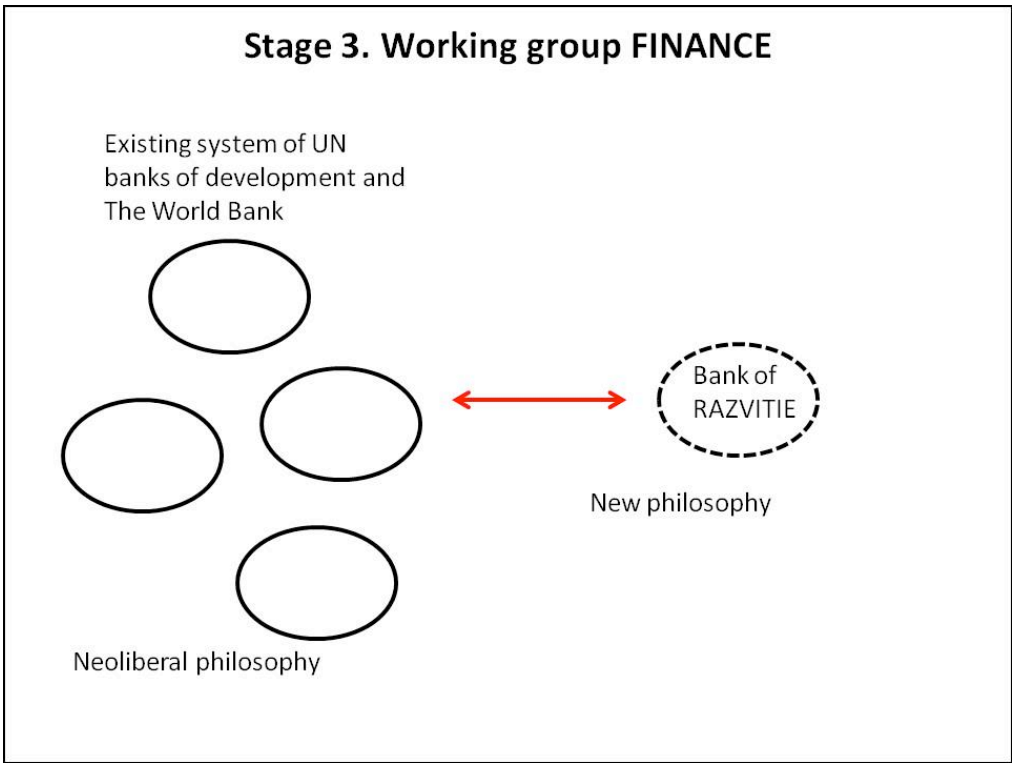


Схема 3.9. Соотношение проектируемой системы финансирования ТКР и сложившейся финансовой архитектуры.

В качестве ближайшего шага группа зафиксировала необходимость создания объединенной группы экспертов с целью разработки механизмов финансирования, анализа проектов и их структурации.

3.4. Выводы рабочей группы «Финансы»

Основные выводы, к которым пришла группа следующие:

1. Зафиксировано, что существующие финансовые инструменты, работающие с частным капиталом, (в том числе долгосрочные инструменты, разрабатываемые Клубом долгосрочных инвестиций) не позволяют финансировать ранние стадии инновационных проектов. Для этого необходимо использовать государственные средства и средства специализированных фондов. Кроме того, инновационные рискованные проекты могут реализовываться в «обвязке» коммерческих проектов и за счет этого могут сниматься риски.

2. Проанализированы возможные проекты ТКР. Наибольшей интерес вызывал проект строительства Туруханской ГЭС (как элемента энергетического моста) и водного пути. Выявлен принцип саморазвивающейся мультиинфраструктуры, согласно которому, строительство взаимодополняющих инфраструктур позволяет извлекать прибыль до завершения проекта и таким образом реинвестировать в следующие этапы строительства.

3. Разработан макет финансовой архитектуры для ТКР, включающей: фонд или систему фондов, независимого оператора управления проектами, программное соглашение между Россией и Италией и необходимые изменения в законодательстве, поток инфраструктурных проектов – материальную основу для финансовой архитектуры.

4. Проектируемая финансовая система может стать основой для нового банка развития, который будет принципиально отличаться от сложившейся финансовой архитектуры (банки развития ООН и World Bank).

5. Необходимо создание группы экспертов (организации), с целью разработки механизмов финансирования и подготовки пилотных проектов.