



**Транспортное  
цивилизационное  
продвижение –  
конкретный сценарий  
развития России**



**Юрий Громько  
Юрий Крупнов**

**Москва 2007**

**Юрий Громько  
Юрий Крупнов**

**Транспортное  
цивилизационное  
продвижение –  
конкретный сценарий  
развития России**

**Стратегический доклад D8.  
Концептуальное расширение российской  
повестки дня G8–2006**

**Москва 2007**

**Громько Ю.В., Крупнов Ю.В.**

**Транспортное цивилизационное продвижение — конкретный сценарий развития России. Стратегический доклад D8. Концептуальное расширение российской повестки дня G8–2006.**

— Москва: Институт мирового развития, 2007. — 68 с.

В докладе излагается идея цивилизационной инициативы России и предложен сценарий ее реализации на основе системы коридоров развития. Реализация этого сценария позволит России перейти к новому цивилизационному укладу и к новой организации российского и мирового развития.

Доклад подготовлен на основе идей, разработок, проектов и исследований российских и зарубежных экспертно-аналитических клубов:

Журнала «Безопасность Евразии»,  
Института мирового развития,  
Группы Островского (ГОСТ),  
Института опережающих исследований  
имени Е.Л. Шифферса,  
ЦКП и лично С.Б. Чернышева,  
Московского методологического кружка (ММК),  
Аналитического центра «Концепт»,  
Шиллер-института (Германия),  
Журнала Executive Intelligence Review (США),  
Концептуально-стратегической группы Nouvelle  
Solidarite (Франция).

## СОДЕРЖАНИЕ

Необходимость развития и новое большое Дело .....	5
Цивилизационная инициатива России с позиции создания коридоров развития .....	11
Коридоры развития в геополитических, геоэкономических и геокультурных рамках .....	17
Новый цивилизационный уклад, создаваемый на основе коридоров развития .....	28
Мировые финансы — расщепление мировых финансовых клубов для создания коридоров развития .....	45
Мультикорпоративная структурация страны: ОАО «РЖД» в отношении к ОАО «Газпром», РАО «ЕЭС» и Атомпрому .....	55
Русское большое Дело — основа преемственности власти .....	59

*Посвящается выпускникам  
Новосибирского института военных инженеров  
железнодорожного транспорта Громыко К.А и Громыко В.Б*

Строительство Великого Сибирского железнодорожного пути относится к событиям, какими начинаются новые эпохи в истории народов, и которые вызывают нередко коренной переворот установившихся экономических отношений между государствами...

*С.Ю. Витте. Доклад Александру III - «О способах сооружения Великого Сибирского железнодорожного пути», 1891 г.*

## **Необходимость развития и новое большое Дело**

В настоящий момент у России появляется шанс выйти в лидерскую позицию и «потянуть» за собой весь остальной мир. Может показаться, что подобное суждение основано на самомнении. О какой лидерской позиции, об утверждении каких ценностей может идти речь в стране, в которой население ежегодно уменьшается почти на один миллион человек, экономика которой основана на продаже углеводородного сырья и которая ничего не предлагает миру, но лишь хочет туда «встроиться» на обычных общих основаниях некой третьей страны?

И вместе с тем, подобная лидерская позиция возможна, более того – только она может изменить и ситуацию с воспроизводством населения и преодолеть культурный пессимизм. Если появляется большое стратегическое Дело, то изменяется атмосфера и философия, на фоне которых из стагнирующего мира в страну с большим Делом возвращаются наиболее пассионарные группы населения, для которых главное – интересно жить и работать. Предложение

большого стратегического Дела является реальной предпосылкой и возможностью собирания и структурирования Русского Мира.

Для того чтобы предложить большое стратегическое дело, исходно не нужны огромные финансовые запасы — тем более что они есть в России. Большое Русское Дело требует сегодня мысли — и только. Остальное: деньги, влияние, мощная государственность неизбежно придут потом. С этой точки зрения, можно и нужно утверждать, что Россия сейчас стоит на пороге выдвижения крупной освоительной идеи планетарного масштаба. Предъявление такой идеи может всколыхнуть мир и задать мировую событийность развития — то есть некоторое видение, которое превратится в действие по изменению структуры всего мира.

Нам представляется, что подобная идея у России есть, и возможность ее выдвижения определяется предшествующим курсом президента страны В.В.Путина — предложением национальных проектов и нового политического курса, резко отличающегося от деградиационного курса Б.Н.Ельцина. Другое дело, что, с точки зрения предлагаемого курса, может оказаться, что национальные проекты в их сегодняшнем виде не являются в полном смысле слова проектами (поскольку они не предлагают некоторой определенной конечной цели того, что должно быть сделано), и что сегодняшний внешнеполитический курс, несмотря на профессионализм министра иностранных дел С.В.Лаврова, не является политическим курсом страны-лидера. Слава Богу, что мы становимся страной, которая начинает иметь хоть какой-никакой свой голос — движемся к «России Суверенной», идеологию которой создает Владислав Сурков. Но Россия Суверен-

ная — это сиюминутная задача, а не необходимая и нужная перспектива, поскольку речь должна идти о философии и методологии нового мироустройства и миропорядка<sup>1</sup>, предлагаемого с позиций России.

Это новое мироустройство и его философия должны соответствовать реалиям 21 века, то есть быть современными, опираться на диалог цивилизаций и содержать конкретную практику социокультурного, социального и экономического развития, обеспечивающую формирование этого мироустройства. Выдвижение подобной новой модели мироустройства не должно быть псевдомессианским кликушеским выкриком и навязыванием своих представлений другим странам, но предлагаемым способом разрешения тех противоречий, которые не могут быть разрешены в рамках существующего, сложившегося миропорядка.

Но самое важное, что новая модель мироустройства с позиций России должна содержать предложение Дела для жителей России. Без этого предложения Дела Россию в очень скором времени ждет опасность этнизации русского населения<sup>2</sup>. Сегодняшнему руководству страны пока очень повезло, что не видно ни одного харизматического этнически русско-ориентированного политика. Жириновский выполняет очень важную функцию скомороха, спасая страну от разрушительной этнизации. Если появится влиятельный политик, который, с одной стороны, будет соглашаться с тем, что

---

<sup>1</sup> В.Н. Кузнецов. Московско-Шанхайская модель миропорядка и создание мировоззрения XXI века: социологический аспект. М., НАВИГУТ (Научный альманах высоких гуманитарных технологий), № 3, 2006. Тематический выпуск «Доклад Кузнецова».

<sup>2</sup> И Кондопога здесь весьма впечатляющий пример, поскольку Кондопога может в одночасье начаться везде.

Россия — полиэтническая и поликонфессиональная страна, но, с другой стороны — страна русских и для русских, в РФ начнутся страшные по своим последствиям процессы этнизации. Русский народ в этом случае загонит свое традиционное сознание в гетто национализма, перестанет быть трансэтнической и наднациональной общностью, что противоречит всей элитарной аристократической русской культуре и вселенскому православному мировосприятию.

И преодоление этой опасности связано не только с пропагандой успешности реформ В.В. Путина, но с предложением планетарного дела с позиций России. В рамках этого планетарного дела должны соединиться и энергия переосмысленной практики социалистического строительства, ориентированной на восходящую, а не деградиционную линию движения, и православно-религиозное монархическое мировоззрение, связанное с утверждением правды, и либерально-рыночные формы хозяйствования, поскольку мирный характер развития предполагает умение работать с рынками, финансами, брэндами, капиталами. С этой точки зрения, три сегодня разодранных и враждебных друг другу России — Россия монархическая, Россия советская и Россия либеральная — могут соединиться на основе определенного компромисса только в рамках масштабного Русского Дела. И важно, чтобы в основе Русского Дела лежала по-настоящему крупная Русская Идея.

Что же собой представляет подобная крупная освоительная идея? Эта идея связана с созданием коридоров развития, евразийских сухопутных «мостов», страновых транспортных мегаинфраструктур, которые могут связать в одно целое разные континенты и цивилизации: европейскую, русскую, китайскую, индийскую, исламскую. Собственно, соз-

дание коридоров развития на основе транспортных «жил» и должно стать главным предметом вложения крупных финансов под государственные гарантии.

Создаваемые коридоры развития должны стать не просто системой железных и иных дорог, но системноструктурированными протяженными областями и зонами, на которых размещена комплексная системная инфраструктура следующего поколения. Таким образом, коридоры развития выступают в качестве специально выделяемого пространства — четко очерченного и специально структурированного, на котором будут создаваться новые зоны цивилизационного освоения планеты.

С этой точки зрения, коридоры развития образуют узлы и линии контактных форм взаимодействия различных цивилизаций и станут каркасом новой структуры всего пространства нашей планеты<sup>3</sup>. Именно поэтому коридоры развития — это своеобразное состязание различных предложений и натурное макетирование того, какими новыми формами инфраструктур должно быть заполнено пространство материков. Это фактически порождение из самих себя новых форм организации жизни на планете.

При подобном подходе важны обе мысли: во-первых, речь идет все-таки о коридорах, о контактных зонах, полях — движущейся эскалаторной ленте, проносимой через различные страны; а с

---

<sup>3</sup> Планетарный характер действия крупномасштабных пространственно-географических инфраструктур на российское и мировое развитие и роль транспортно-экономической сферы подробно описаны в книге В.И. Якунина «Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая» (Изд-во «Мысль», 2005 г., 224 стр.). Активная позиция по формированию геостратегий России и выстраивание Россией вокруг себя трансконтинентальных коммуникаций, похоже, действительно образуют новую форму мирового сообщества.

другой стороны, каждый коридор развития — это конкретный участок территории, на котором с опорой на транспортную магистраль проектируется и создается новая форма жизни. К конкретным характеристикам такой новой формы жизни обязательно относятся стратегические типы индивидуализированной, но массовой занятости для больших групп населения и перспективные поселения.

Формируемые коридоры развития должны выступить особой комплексной инфраструктурой, обеспечивающей формирование новых систем и форм жизни для значительных групп населения. Задача формирования этой инфраструктуры состоит в том, чтобы сухопутные страны, не имеющие выхода к портам, сделать через транспортные коридоры морскими, а морские страны, не имеющие выхода на континент, например, Японию, превратить в сухопутную державу.

Более того, эти новые зоны цивилизационного освоения планеты являются подготовительной формой выхода в космос для реализации космического императива развития человечества в плане создания высокоэффективных искусственно-проектируемых систем жизнедеятельности.

## **Цивилизационная инициатива России с позиции создания коридоров развития**

В настоящий момент в РФ складывается ситуация, когда вопрос о переходе страны в режим развития и создания экономики развития является наиболее насущным и важным. Можно утверждать, что после ельцинского развала произошла реанимация субъекта управления, и теперь для восстановления страны необходима реальная технология развития. Без этого планы стабилизации, «добраивания» рынка, «довстраивания» в мировой рынок будут лишь замедлять темпы или даже затруднять выход России в лидирующую позицию.

Одной из ключевых и существенных возможностей для складывания практики экономического и социокультурного развития страны обладает корпорация ОАО «РЖД». Как и сто пятнадцать лет назад, когда министерством путей сообщения руководил Сергей Юльевич Витте, российские железные дороги могут стать ключом к построению новой стратегии занятия Россией лидерской позиции в глобальном мире.

Создание данной стратегии определяется несколькими важнейшими обстоятельствами:

1. Важны не сами железные дороги для перевозки разнообразных товаров, но построение на их основе коридоров развития в виде Российского странового «моста».

2. Создание коридоров развития предполагает объединение в единой инфраструктуре транспортных сетей, систем связи, энергетических потоков, новых технологических решений, перспективных поселений — экотехнополисов, исследовательских центров, трансферта технологий и институтов. Подобное единство представлено на рис.1. На схеме можно увидеть:

поток транспортируемых товаров,  
информационный поток,  
поток новых технологических решений,

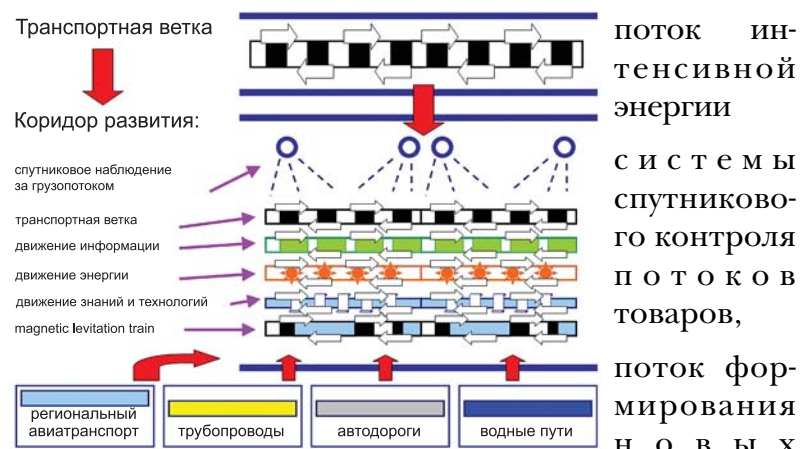


Рис.1. Многослойная нитка коридора развития привязываемые к базовой транспортной ветке иные транспорты и потоки: шоссейные дороги, трубопроводы, авиапотоки и др.

3. Создание коридоров развития предполагает переосвоение территорий России и предложение

новой концепции пространственного развития и схемы расселения.

4. Предложение проектов коридоров развития в условиях системного (а не циклического) кризиса мировой финансовой системы является формой привлечения для долгосрочных мегаинфраструктурных проектов замороженных крупных японских, китайских и иных зарубежных капиталов.

5. Создание международных коридоров развития предполагает одновременную проработку транспортных магистралей по нескольким разным направлениям:

а) МТК «Запад — Восток», обеспечивающий связь через Транссиб и БАМ Лондона, Берлина и Парижа с Токио, Шанхаем и Сеулом;

б) МТК «Север — Юг», обеспечивающий выход товарных потоков через Россию и Иран к Индийскому океану;

в) возможный в более отдаленной перспективе транспортный коридор «Запад, Юг — Северо-Восток», обеспечивающий создание транспортных магистралей, соединяющих Чукотку с Аляской;

г) МТК Северсиб, соединяющий порты Балтийского, Белого и Баренцева морей на западе с портами Тихого океана на востоке<sup>4</sup>.

6. Создание международных коридоров развития предполагает формирование в их структуре нового технопромышленного и цивилизационного уклада.

<sup>4</sup> «Транспорт — главный приоритет Стратегии развития Сибири». Интервью журналу «Сибирский диалог» К.Л.Комарова, <http://www.osnovnoe.ru/index.php?newsid=1565>. Также интересен проект высокоширотной транспортной магистрали (Севсухпути) инженера А.С. Макунина — см. <http://www.headway.us/articles.php?t=7>.



В настоящий момент, когда весьма напряженной является ситуация в Ираке, у России появляется шанс замкнуть важнейшие евразийские коридоры через свою территорию – в отличие от предлагавшихся группой Линдона Ларуша южных коридоров, связывающих Египет через Иран, Ирак, Индию с Китаем.

Использование технологии «маглев» (transrapid magnetic levitation train), создание сверхскоростных поездов на магнитной подвеске такого типа, которые курсируют между международным аэропортом Пудонг и Шанхаем, является геостратегической задачей. Подобные скоростные поезда, которые могут двигаться со скоростью до 550 км/ч, способны обеспечить связь Дальнего Востока с «материком» – городами Восточной Сибири. Подобная сверхдинамичная транспортная магистраль способна плотно привязать Дальний Восток к Сибири, обеспечивая связность страны. Освоение подобной технологии также является условием развития новых машиностроительных кластеров в России и предложением русским людям стратегических типов занятости.

Формирование коридоров развития в качестве стратегической мультисети освоения пространства Евразии предполагает создание единой мировой экспедиторско-логистической системы с позиции России и обеспечение спутникового контроля транспортируемых грузов из Японии, Южной Кореи, Китая через Россию. С другой стороны, транспортные магистрали как мультисеть должны обеспечить замыкание сбытовых, потребительских, производственных, рабочих, информационных сетей стратегических партнеров России в Германии, Индии, Китае, Иране, Франции и других странах. Поэтому для того, чтобы правильно выстраивать коридоры развития,

на основе транспортных магистралей необходимо проектировать новые рынки с участием российских корпораций и корпораций Индии, Китая, Ирана. Именно через новые рынки Россия должна будет спроектировать участие ведущих индийских, китайских германских, французских корпораций в использовании данного коридора (см. рис.2).

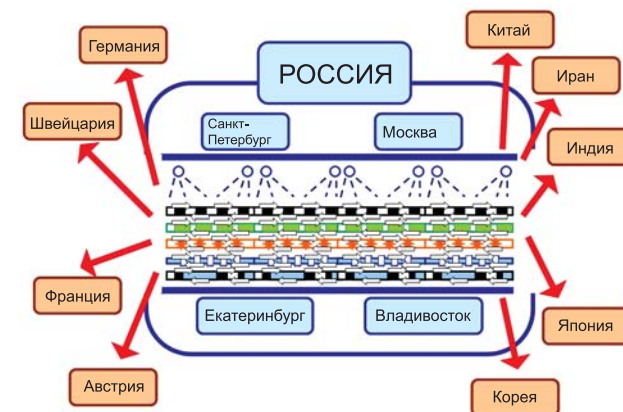


Рис.2. Схема участия зарубежных стран в использовании коридора развития

Гуманитарной составяющей системы коридоров развития является диалог между цивилизациями.

Создание подобных коридоров развития и управление на их основе освоением пространства позволяет отработать ряд принципов, которые затем должны быть применены к управлению водными транспортными магистралями (бассейнами рек), газовыми и нефтяными трубопроводами, сетью шоссейных автодорог и регионального авиатранспорта.

Для того чтобы сформировать подобные трансконтинентальные коридоры развития на основе создания нового цивилизационного уклада, Россия должна выстроить систему связей между корпорациями различных стран, а также определить наиболее перспективные направления международного сотрудничества, продвижение в которых позволит создать новые технологии и сформировать новые, сегодня отсутствующие рынки.

Подготовкой кадров для подобной работы, а также созданием и реализацией программ, обеспечивающих воплощение проекта коридоров развития, мог бы заниматься Мировой Русский университет. Миссия Мирового Русского университета – создать связную когерентную среду русского присутствия и русского мира в важнейших точках земного шара для того, чтобы люди из России могли свободно двигаться по всему земному шару, исповедуя традиционные идеалы духовности и обеспечивая усиление русского присутствия в мире. Мировой Русский университет должен иметь представительства в целом ряде государств мира, замыкая потенциал русской фундаментальной науки и деятельность российских корпораций с интересами и возможностями зарубежных партнеров.

Обсуждая коридоры развития, важно ответить на вопрос, что должны представлять собой подобные коридоры и каково их устройство.

## **Коридоры развития в геополитических, геоэкономических и геокультурных рамках**

Формирование коридоров развития получает многослойное рассмотрение, если встать на позицию России как субъекта геополитического, геоэкономического и геокультурного развития. Мы настаиваем на том, что проблемы развития любой сферы деятельности, любого региона должны рассматриваться именно в этих трех рамках. Каждый из указанных подходов достаточно успешно, на наш взгляд, развивают в своих работах член-корреспондент РАН В.Н. Кузнецов<sup>5</sup>, член-корреспондент РАН Э.Н. Кочетов, А.И. Неклеса и др. Мы же считаем, что геополитическому, геоэкономическому и геокультурному анализу формирующихся глобальных сетей (маркетинговых, сбытовых, производственно-технологических, транспортных, производственно-информационных, инновационных, эпистемических, сетей позиционирования, в которых должна самоопределяться и действовать РФ) должна быть дана последовательная мыследеятельностная трактовка. Это позволит, с одной стороны, удерживать единство и системность работы, а с другой

---

<sup>5</sup> См. например, В.Н.Кузнецов. Социология безопасности. М., 2003.

стороны, удерживать реальную сложность действительности развития. Для этого необходимо различить и согласовать программирующие мыслительно-концептуальные вбросы (новые идеи развития), метакультурную, метаполитическую, межцивилизационную коммуникацию и инициативное действие с позиции различных институтов и корпораций РФ как субъектов развития в этих сетях.

Для такой трактовки есть все предпосылки.

В настоящий момент нельзя игнорировать того обстоятельства, что Россия совместно с Республикой Казахстан и КНР является субъектом новой цивилизационной инициативы в рамках Шанхайской организации сотрудничества. У РФ появилась очень интересная организация, позволяющая примеривать новые политические и культурные инициативы – Родосский общественный форум «Диалог цивилизаций». Таким образом, формируется целый ряд плацдармов и переговорных площадок, позволяющих РФ выдвигать геостратегические цели принципиально нового уровня и качества. Важно лишь определить, что хочет и может делать РФ как субъект на этих новых плацдармах и в этих сетях.

Для этого очень важно понимать, что сами коридоры развития, создаваемые на основе железных дорог, могут иметь в своем устройстве множество функциональных четко выделяемых и артикулируемых слоев. Эта артикуляция предполагает выделение и согласование геополитических, геоэкономических и геокультурных подходов.

**А. Геополитика.** Транспортные магистрали – это всегда опорные скрепы осваиваемой территории в некотором мировом целом. С этой точки зрения, для России в настоящий момент принципиальное

значение имеет создание дополнительно к Транссибу, выходящему на Китай, транспортного коридора южного направления: через северную часть шелкового пути<sup>6</sup>, Иран и Индию к Индийскому океану. Конечно, этот вопрос скреп тут же оказывается связан с вопросом о центре страны и способах действия Российской государственности. Так, тот же В.Л. Цымбурский предполагает, что три линии: Транссиб, Северная часть шелкового пути и дорога к иранским портам должны пересекаться в Южной Сибири и на Урале, превращая это место в своеобразный центр нового российского государства.

**Б. Геоэкономика.** Второй взгляд, сугубо транспортно-экономический, предполагает рассматривать железные дороги как своеобразные каркасные решетки с мультимодальными транспортными узлами<sup>7</sup>. Вот как К.Л. Комаров видит проблему освоения Сибири на основе создания транспортных магистралей: «Наша стратегия называется социально-ориентированной и в качестве главного выдвигает положение о необходимости заселения Сибири. Разумная система расселения возможна лишь при создании опорной железнодорожной транспортной решетки. Речь идет о строительстве в дополнение к «глобализованному» Транссибу и достроенному Севсибу широтной Полярной магистрали и меридиональных соединительных линий, в своей совокупности образующих сеть, в узлах которой размещаются территории, имеющие устойчивую круглогодичную связь с любой точкой глобальной железнодорожной сети

---

<sup>6</sup> См. в связи с этим, как всегда очень пронизательное и проектно-ориентированное замечание В.Л. Цымбурского. <http://stra.teg.ru/lenta/innovation/1482/print>.

<sup>7</sup> См. с этой точки зрения, уже цитировавшуюся статью К.Л. Комарова <http://www.osnovnoe.ru/index.php?newsid=1565>.

России и мира. Только в этом случае можно говорить о цивилизованном вступлении Сибири в XXI век, когда главными факторами развития становятся коммуникации и человеческий капитал. Природные ресурсы, которыми богата Сибирь, и коммуникации, которые нужно создать, являются необходимыми условиями для актуализации человеческого капитала именно на территории Сибири. Если человеческий капитал за счет сибирских ресурсов будет создаваться вне Сибири, последняя обезлюдеет окончательно: природа не терпит пустоты, и колоссальные слабозаселенные пространства будут заселены и освоены иными государствами и этносами.

В настоящее время в мировой торговле интенсивно развиваются евразийские торгово-экономические связи. Транссиб здесь может сыграть важную роль как альтернатива кружным океанским маршрутам между странами АТР, Юго-Восточной Азии и Европы. Для этого его необходимо преобразовать в скоростную грузопассажирскую транзитную магистраль, способную принять на себя межрегиональные пассажирские перевозки и международный грузовой (контейнерный) поток. На общеевропейских конференциях по проблемам транспорта рассматривались варианты продления международного транспортного коридора №2 до Новосибирска и Владивостока.

Для обслуживания высвобождающихся на Транссибе массовых грузовых перевозок регионов Азиатской России потребуется завершить сооружение Северо-Сибирской железной дороги (Северсиба), которую целесообразно рассматривать как азиатское звено Северо-Российской евразийской магистрали. Северо-Российский транспортный коридор мыслится прежде всего как широтная железнодорожная магистраль, проходящая севернее Транссиба и соеди-

няющая порты Балтийского, Белого и Баренцева морей на западе с портами Тихого океана на востоке, а в перспективе – с Сахалином и Японией. В настоящее время действует восточное звено коридора – Байкало-Амурская магистраль.

Вдоль Северо-Российской магистрали сформируется новый экономический пояс, подобный созданному в XX веке вдоль Транссиба. В транспортном отношении это должна быть взаимодействующая с Транссибом мощная грузовая магистраль. Наличие меридионально направленных великих рек, в особенности глубоководного Енисея, позволит координировать ее работу с эксплуатацией Северного морского пути, трансформируемого в международный Северо-Восточный проход.

Третья широтная магистраль – Полярная. В пределах Азиатской России она мыслится проходящей от Салехарда (Лабытнанги) примерно по трассе «Мертвой дороги» до Игарки и далее через Эвенкию и Западную Якутию до Якутска. Магистраль на всем протяжении проходит через территории, богатые природными ресурсами, всегда дефицитными на отечественном и мировом рынках. В этом случае Северный морской путь (помимо массовых транзитных перевозок) будет обслуживать арктическую прибрежную зону, как это и сложилось в XX веке.

Надо строить некую осмысленную транспортную решетку, в составе которой и автомобильные дороги, и водные пути, и железные дороги.

Только после создания опорной транспортной решетки можно серьезно говорить о том, что эти просторы освоены, каким-то образом заселены. Еще один важный момент: в узлах, то есть точках пересечения решетки должны базироваться мультимодаль-

ные транспортные узлы со всем комплексом услуг: складских, телекоммуникационных, таможенных, банковских, транспорт нескольких видов, нефтепроводы, продуктопроводы. Тогда мы контролируем все, что происходит на нашей территории. Тогда мимо нас не пройдет ни нефть, ни лес.

Мы говорим: должна в Сибири возникнуть опорная транспортная решетка, а внутри, в точках пересечения, должны возникнуть мультимодальные транспортные узлы».

Мы так подробно цитировали К.Л. Комарова, председателя Сибирского отделения Российской академии транспорта, для того, чтобы достаточно четко представить глубоко продуманную и интересную собственную транспортно-отраслевую точку зрения. Она предполагает создание каркасной решетки, которая позволит удерживать территорию. Построение подобной структурированной транспортной решетки — прекрасная правильная идея, но сегодня экономически и организационно страна не в силах осуществить ее напрямую. Это, на наш взгляд, связано еще и с тем, что данная идея не предлагается как надотраслевая, обеспечивающая решение всех задач — в частности, выход России в позицию мирового лидера, создание нового технологического уклада, заселение страны и т.д. Сохраняя ориентацию на необходимость подобной транспортной решетки, важно решить, какими методами добиваться ее создания и как мобилизовать российское население, чтобы для него эта идея стала личным интересом, жизненным смыслом и полем деятельности, а также способствовала повышению уровня жизни.

**В. Геокультура.** Третий подход требует, чтобы транспортные магистрали и коридоры развития рассматривались как зоны принципиально новых тех-

нологических решений, связанных с формированием нового техно-производственного, социокультурного и цивилизационного уклада. При подобном подходе создаваемые коридоры развития первоначально выступают как свободные незаполненные зоны, своеобразное пространство для модельных рядов новой организации производственных систем и поселений.

Это, в частности, означает, что необходимо различить две принципиально разные задачи, которые должна решать корпорация ОАО «РЖД»: одно дело — это модернизация существующих линий Транссиба, повышение скорости движущихся по ней поездов, а другое дело — выстраивание рядом принципиально новой скоростной магистрали — поездов, движущихся на магнитной подвеске. Если модернизированные линии Транссиба представляют собой старый технопромышленный уклад, то движущиеся на магнитной подвеске поезда — это выстроенный здесь же, недалеко в пространстве, принципиально новый технопромышленный уклад.

В этом, собственно, и состоит основная задача при организации развития страны — выделить в реальном пространстве плацдарм, на котором будет формироваться новый технопромышленный уклад.

Что же такое новый технопромышленный уклад? Данная тема в отечественной экономической литературе развернуто была представлена членом-корреспондентом РАН С.Ю. Глазьевым на основе рассмотрения структуры «медленных волн» Кондратьева в системах хозяйства. С.Ю. Глазьевым были выделены основные технологические группы, системы технологий, которые определяют доминирование того или иного технологического уклада. Данная прорывная, ориентирующая идея нашла многочислен-

ных сторонников, которые стали вычислять и набрасывать новые и новые типы укладов, возникла даже своеобразная «укладная калькуляция». Важнейшими для развития данной темы стали для нас работы М.Д. Дворцина и А.С. Шушарина, в которых дана развернутая критика подходов С.Ю. Глазьева. Эта критика в основном сводится к трем ключевым пунктам:

1. Сменой укладов можно управлять, а не только вычислять эмпирически (постфактум) «волны» смен укладов. Проектирование смены укладов определяется на основе специальных дисциплин: технодинамики и институциональной динамики.

2. В основе смены укладов должно лежать представление о преобразовании и изменении полномасштабных производительных сил, объединяющих сферы фундаментальной практико-ориентированной науки, инновационной промышленности и фундаментального развивающего образования.

3. В основе представления о смене техно-производственных укладов должно лежать не представление о производственных технологиях, но социологические организационно-институциональные представления о смене форм организации общества и отдельных общественно-профессиональных групп. На своем понятийном языке мы бы эту мысль выразили следующим образом: в основе смены технопромышленного уклада должна лежать смена социокультурного и цивилизационного уклада.

Основная миссия РФ сегодня состоит в том, чтобы осуществить выход к формированию нового технопромышленного уклада, который может быть создан только на основе формирования полномасштабных производительных сил, организуемых в своем устройстве сферу развивающего образования, фунда-

ментальной практико-ориентированной науки и инновационной промышленности. Наличие у любой страны мира полномасштабных производительных сил превращает данную страну из жертвы и страдающей стороны глобализации, из объекта приложения мировых сил в субъекта и актора процессов развития.

Понятие «инновационная экономика» является более противоречивой ориентационной моделью, поскольку в этом случае из анализа исключаются процессы создания новых технологий, которые могут вводиться в существующие промышленно-производственные платформы. Образцовой страной инновационной экономики, конечно же, является Япония, которая сегодня всеми силами стремится перестать быть страной инновационной экономики и превратиться в страну-лидера технологического и социокультурного развития. Для этого Японии необходимо сформировать то, что у России давно уже есть – институты фундаментальной науки, организованные с институтами проектно-конструкторских разработок.

Новый технопромышленный уклад связан с определенной согласованной мультисистемой новых технологий: получения ядерной энергии, лазерных технологий, технологий изготовления новых материалов, биофотоники, информационно-цифровых и телекоммуникационных технологий, новых систем транспорта – в частности, поездов на магнитной подвеске, струнного и троллейкарного типов транспорта и т.д. Когда мы говорим о новом технопромышленном укладе, мы имеем в виду когерентность, согласованность и связность друг с другом технологических систем определенных классов.

Новый технопромышленный уклад является одновременно новым социокультурным укладом,

поскольку технопромышленный уклад — это и новая форма организации профессионального труда. Его основу составляет технодинамика (технологические трансферты) и новый институт собственности: собственность на транспорт технологий, диффузию технологий из одних отраслей в другие. Собственно, идея кластерного, а не отраслевого развития и предполагает создание такой системы производств, когда технология нового уровня, например, по производству «флэш-памяти», могла бы использоваться в системе производств, сегодня закрепленных за принципиально разными отраслями промышленности — от систем высокоточного оружия до нового типа датчиков в энергетике и сталелитейной промышленности.

Понятно, почему в России так плохо «втискиваются» (to be infused<sup>8</sup>, внедряются) технологии, в основе которых лежат новые физические принципы и эффекты. Для их полноценной реализации на их основе должны быть созданы новые производства, новые кластеры и, возможно, новые отрасли. Попытка же приживить новые технологии к старым линейным схемам постсоветского производства наталкивается на колоссальное сопротивление сложившихся форм организации труда, а кроме того, это требует значительных вложений, что противоречит основной азбучной истине рыночного менеджмента: «срежь жир, снижай издержки!».

Новый технопромышленный уклад является одновременно и новым цивилизационным укладом, поскольку он может быть реализован только группой, системой стран, в которых институты образования, промышленности, науки находятся приблизительно на одном уровне развития. Миссия России в

формировании нового цивилизационного уклада очевидна. Являясь преемницей СССР Россия имеет опыт институционального трансферта — переноса на национальные окраины страны и в ряд зарубежных стран институтов фундаментальной науки, образования, промышленности. РУДН успешно выполнял свою миссию, формируя кадры для стран третьего мира. И сейчас Россия может делать то же самое для стран, заинтересованных в том, чтобы стать участниками формирования нового цивилизационного уклада. Для этого вокруг трансконтинентальных инфраструктурных проектов должно быть сформировано эпистемическое, знаниевое сообщество, члены которого могут обмениваться знаниями по поводу формируемых процессов развития.

---

<sup>8</sup> Так американцы в период СССР пытались раскодировать трудное для понимания западного человека слово «внедрение».

## **Новый цивилизационный уклад, создаваемый на основе коридоров развития**

Было бы неправильно сводить построение коридора развития исключительно к моноотраслевой задаче ведомства путей сообщения – модернизации полотна железной дороги. Смысл построения коридора развития состоит в организации управления всей совокупностью перевозок через Россию, а также всей совокупностью материальных потоков: энергии, материалов, информации о движущихся через Россию грузах и созданием для этих мультипоточковых сред логистических центров. Собственно, формируемые многоуровневые логистические центры (центры геологистики) и представляют собой постиндустриальную составляющую информационно–знательной экономики, которая в данном случае позволяет планировать совокупное движение потоков, учитывая, в том числе, и автодорожный транспорт, на основе формирования мультимодальных транспортных коридоров, а также движение информации, потоки электроэнергии, газовые потоки, потоки продуктов переработки нефти через продуктопроводы.

При этом деятельность геологистических центров не должна рассматриваться в отрыве от работы

по технологической модернизации и созданию железнодорожного транспорта следующего поколения, связанного с использованием поездов на магнитной подвеске (magnetic levitation trains). Организация системы сверхскоростных поездов, движущихся по Транссибу и дальше через Монголию со скоростью 400–500 км/ч, является нормальным технологическим вызовом со стороны России по отношению к транспортным программам Китая. При этом формирование сверхскоростного транспортного коридора, особенно на трансбайкальском участке Транссиба, – это не причуда, а важнейшая геостратегическая задача обеспечения целостности страны. Жители Дальнего Востока могут ощущать привязанность к России или наоборот, оторванность и отдаленность от материка в значительной степени в зависимости от налаженности новых транспортных магистралей, связывающих Приморье с Иркутской областью. Сверхскоростной транспорт, который может жителя Читы, Хабаровска и Владивостока за несколько часов доставлять в Улан–Удэ и Иркутск, а не в Москву или Петербург, обеспечивает прикрепленность российского Дальнего Востока к оконечности сибирской материковой платформы.

Но формируемый на основе сверхскоростных поездов на магнитной подвеске коридор развития – это еще и управление энергетическими потоками. С этой точки зрения, в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке необходимо строить новые энергетические мощности, но не для того, чтобы продавать электроэнергию в Китай, как об этом неоднократно заявлял А.Б. Чубайс<sup>9</sup>, а для того, чтобы создать условия для нового технопромышленного уклада и, в частности, железнодорожного транспорта нового поколения.

---

<sup>9</sup> До нас эта история дошла в следующей форме (но из первых рук). Любые предложения о сверхвыгодной цене по продаже



Коридоры развития — это также в обязательном порядке и новые перспективные поселения и городки. Обслуживание maglev (magnetic levitation train, поездов на магнитной подвеске) или любых иных принципиально новых типов транспорта предполагает формирование специальных групп инженерно-технических работников, специалистов по информационным технологиям, системам связи и телекоммуникациям. Люди, обладающие высокой квалификацией, будут обслуживать новые транспортные технологии, если для них в поселениях вдоль железной дороги будут созданы условия для комфортной жизни, отвечающие всем требованиям современной цивилизации. Поэтому создание коридоров развития немислимо без проектирования комфортного современного жилья и восстановления «поселенческой ткани», по крайней мере, вдоль коридоров развития.

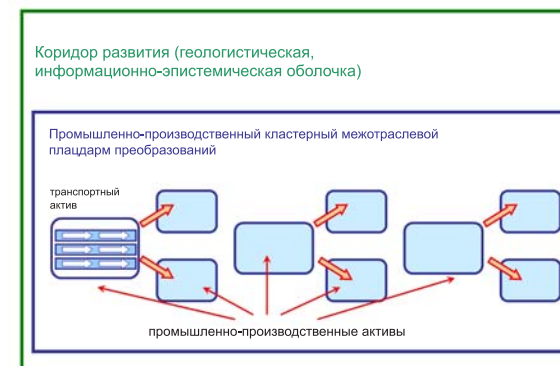
Разработка проектов перспективных поселений по всей длине российской части коридоров развития является также и условием реализации Государственной программы по оказанию содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом.

электроэнергии со стороны ЗАО «Интер РАО ЕЭС» китайской стороной отклонялись с заверениями, что это слишком дорого, несмотря на убедительные аргументы в виде сопоставления предлагаемой стоимости кВтч с мировым расценками. А дешево, по мнению представителей китайской стороны, будет в том случае, если на российской территории китайские проектировщики спроектируют электростанции, китайские инженеры и машиностроители создадут турбины, китайские строители построят электростанции, а китайские энергетики будут затем эти электростанции эксплуатировать и «гнать» электроэнергию в Китай. Вот тогда будет дешево!!! Очевидно, логика обращения с его величеством рынком по законам стратегии и плана у китайских предпринимателей отработана неплохо.

Для того чтобы эта президентская программа начала реализовываться, ее потенциальным участникам должны быть сформулированы адекватные миграционные предложения, включающие обязательно два принципиальных содержания — стратегические типы занятости и перспективные поселения в структуре инновационного проекта регионального развития.

Подобный демонстрируемый подход к построению и организации коридоров развития на основе ОАО «РЖД» является одновременно созданием гуманитарной методологической инфраструктуры, позволяющей создавать коридоры развития и на основе ОАО «ГАЗПРОМ» и РАО «ЕЭС».

Структура коридора развития



Коридор развития в пределе не является обязательно транспортным коридором, но может включать его внутри в качестве предметно-произ-

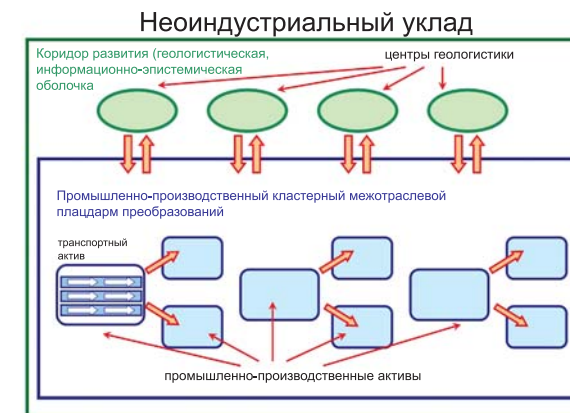
водственной формы действия и надстраиваться над ним. Коридор развития — это геологистическая, информационно-эпистемическая оболочка, надстраиваемая над промышленно-производственным кластерным межотраслевым плацдармом преобразований. Этот плацдарм преобразований, состоящий из нескольких промышленно-производственных активов, является трассой для продвижения новых технологий, новых принципов организации деятельности. Можно утверждать, что при подобном подходе кори-

дор развития представляет собой не промышленность, но метапромышленность<sup>10</sup>. Коридоры развития могут формироваться на основе только транспортных коридоров (в этом случае мы будем иметь дело с транспортными коридорами развития) и на основе энергетических и электронно-приборостроительных активов. В этом случае могут быть созданы энергетические и электронно-приборостроительные коридоры развития. Но может быть, наконец, создан и комплексный коридор развития, включающий и вовлекающий в себя активы разных типов. При этом транспортная составляющая всегда будет присутствовать в том или ином виде и поэтому, на наш взгляд, ОАО «РЖД» имеет сегодня все возможности стать субъектом формирования комплексных коридоров развития.

Прорисовывая подобное двухуровневое строение коридоров развития, мы одновременно хотели бы обратить внимание на структуру нового техно-производственного уклада, рассматриваемого как социокультурный уклад. С точки зрения уровней переделов, новый промышленный уклад является комплексным синтетическим образованием, соединяющим в своем устройстве обязательно самый верхний уровень переделов, к которым, собственно, и относятся центры геологистики – системы постиндустриальной знаниево-информационной экономики, и системы реальных производственных активов – транспортных, машиностроительных, ядерно-энергетических, представленных в виде продвинутых систем изготовления (advanced manufacturing systems). Подобная конструкция, соединяющая в себе наподобие двух полюсов магнита постиндустриальный и промышленный переделы (а отнюдь не укла-

ды!), собственно и образует неоиндустриальный уклад внутри знаниево-информационных сред. Поэтому авторы, которые говорят о том, что будущее за экономикой знаний, а не одновременно за экономикой знаний и продвинутыми системами изготовления, совершают ошибку, смешивая уровни переделов и уклады. Поэтому весьма «непонятным», но, конечно, объяснимым актом явилось предоставление Microsoft эксклюзивного права на разработку и создание корпоративных информационных систем для создающегося российского Атомпрома. Вместо создания отечественных систем управления процессами в режиме реального времени, с которыми не справилась пока еще и Microsoft, американской компании была предоставлена возможность взять под контроль и освоить все ядерные технологические системы. Мы уж не говорим о том, что это вызовет очередную волну «утечки мозгов» выпускников Московского Физтеха в США, что явно противоречит инициативе В.В. Путина по оказанию содействия добровольному

переселению соотечественников из-за рубежа в Россию. Впрочем, очевидно, что подобные решения – это, конечно же, не диверсия и не предательство. Это нечто значительно хуже,



это – глупость, которая отражает массовую неспособность проектировать полноценные системы развития – прежде всего, коридоры развития.

<sup>10</sup> См. Громыко Ю.В. Век Мета. Москва, 2006.

Но что при этом выполняет функцию метапроектной технологии, обеспечивающей формирование коридоров развития на основе разных корпоративных пространств и различающейся технологической предметности? На наш взгляд, это два совершенно особых образования: Всероссийская Вертикаль Проектов и коммуникативно-цифровой институт<sup>11</sup>. Создание коридоров развития и управление на их основе формами пространственного развития позволяет отработать ряд принципов, которые затем должны быть применены к управлению водными магистралями (бассейнами рек), газовыми и нефтяными трубопроводами, сетью шоссейных автодорог, сетью регионального авиатранспорта. Поэтому создание коридора развития обеспечивает формирование вертикали проектов, способной организовать и объединить вокруг себя инфраструктурные проекты различного уровня (от национальных до частно-предпринимательских) в соответствии с уровнем рассматриваемых и решаемых в проекте проблем. Вертикаль проектов, в соответствии с понятием, разработанным В.Т. Зюковым, является операциональной средой, которая позволяет организовать в едином поле взаимодействия инвесторов, руководителей предприятий, предпринимателей, власть и различные организованные общественные группы.

Коридор развития представляет ничто иное, как опрокинутую на пространство стратегическую ось инфраструктурного инвестиционного проектирования. Так, на стратегическую ось проектирования — модернизацию железных дорог, создание на

---

<sup>11</sup> Понятия Всероссийской Вертикали Проектов (ВВП — чувствуете, на что намекает разработчик данного понятия при помощи вводимой аббревиатуры?) и коммуникативно-цифрового института разрабатывает В.Т. Зюков.

основе них коридоров развития — могут быть нанизаны самые разнообразные другие проекты, в том числе связанные с процессами пространственного развития. При этом через стратегическую ось проектирования должно быть пропущено движение инвестиционно-финансовых ресурсов, которые будут использованы для инвестирования (то есть возвратного вложения средств) самых разнообразных предпринимательских проектов.

Оформление подобных предпринимательских проектов может осуществляться на основе специально разработанной цифровой среды. Объединение различных предпринимательских групп вокруг стратегической оси проектов в цифровой среде получило название цифрового проектно-инвестиционного института (ЦПИИ)<sup>12</sup>. Основу цифрового проектного института образует цифровой стандарт, который позволяет учитывать уровень выдвигаемой проблемы для ее последующей разработки и решения в предпринимательском проекте, а также степень готовности власти, предпринимательского сообщества, финансовых групп и промышленников приступить к реализации проекта. Основным смыслом подобного цифрового проектно-инвестиционного института состоит в том, чтобы привязать инвестиционные ресурсы к стратегической магистрали реализуемых проектов. В данном случае — к созданию коридоров развития на основе освоения технологий следующего технопромышленного уклада.

Главная функция ЦПИИ состоит в формировании вокруг стратегической оси инфраструктурного инвестиционного проектирования сначала виртуальной общности, а затем и практикующей общности

---

<sup>12</sup> Понятие цифрового проектно-инвестиционного института (ЦПИИ) разрабатывается В.Т. Зюковым.

заинтересованных в реализации данной совокупности проектов, ранжированных по уровню проблем, акторов – инвесторов, промышленников, власти, предпринимателей. Для создания операциональной среды должна быть создана предварительная матрица проектов, уточнена структура исходной виртуальной среды и определены принципы коммуникативного взаимодействия участников. Но главное, конечно, что такая система коммуникативного взаимодействия в операциональной среде должна быть соотнесена и связана с реальной формируемой практикой развития, которую возьмет на себя одна из ведущих корпораций России.

Создаваемые трансконтинентальные коридоры развития и обязательная для них коммуникативно-цифровая среда проектирования являются условием вовлечения в российскую хозяйственную жизнь бесконечного числа соотечественников, в том числе и предпринимательских групп. Тем более, что с проектами, входящими во Всероссийскую Вертикаль Проектов, можно познакомиться и начать их разрабатывать заранее, не переезжая в Россию, – в коммуникативно-виртуальном пространстве.

С нашей точки зрения, разработка подобных стратегических осей инфраструктурного инвестиционного проектирования может стать основной задачей Министерства экономического развития и торговли по складыванию в стране режима и экономики развития, совершенно необходимых для привлечения в страну соотечественников.

Следует также отметить, что формирование стратегических осей инфраструктурного проектирования и вертикали проектов задает принципиально другой подход к региональному развитию и пространственному развитию. Стратегические оси

инфраструктурного проектирования являются необходимыми скрепами страны, а создаваемые на их основе коридоры развития являются остовом наращиваемой вокруг них поселенческой ткани.

Основу коммуникативно-цифрового института, обеспечивающего реализацию вертикали проектов, образует Операционная система управления<sup>13</sup> (ОСУ) инновационными проектами регионального развития, подстроенная к магистрали коридора развития. Основная функция данной ОСУ состоит в том, чтобы создать согласованную среду между самыми верхними по иерархии стратегическими целями построения коридора развития и новыми локальными маркетинговыми нишами в данном регионе, в данном конкретном локальном месте под новые несуществующие еще сегодня продукты и услуги.

Как известно, предпринимательский проект отличается от бизнес-проекта тем, что в бизнес-проекте описываются известные в системах потребления продукт или услуга, имеющие устойчивый спрос в определенной сложившейся рыночной нише. В предпринимательском проекте проектируется продукт или услуга (а иногда через продукт или услугу и новый сектор рынка), которых еще не было, и точный спрос на которые в данный момент не определен, но по косвенным, специально добываемым данным, может быть весьма значителен. Инновационные проекты регионального развития в сегодняшних условиях могут успешно реализовываться лишь как предпринимательские проекты. Они не могут осуществляться ни в форме бизнес-проектов – тогда они по определению перестают быть инновационными, ни в форме

---

<sup>13</sup> Понятие операционной системы управления, выступающей в функции навигатора коммуникативно-цифровой среды, разрабатывается В.Т. Зюковым.

предписывающих кампаний с использованием административного ресурса. Но для разработки и реализации инновационных проектов регионального развития в форме предпринимательских проектов должна быть создана специальная коммуникативно-цифровая среда. Этой средой, как мы уже написали выше, является ОСУ.

За счет чего же происходит стыковка целей стратегического уровня, верхних этажей системы управления и предпринимательских проектов, разрабатывающих продукты и услуги под новые локальные маркетинговые ниши в данном регионе, в данном конкретном локальном месте? Фундамент этой связи образуют финансово-эпистемические принципы разработки и организации предпринимательского проекта, которые в свою очередь являются сегодня основой того, что называется *smart money* — умные деньги, то есть деньги, получаемые за счет рационализации устоявшихся технологических подходов на основе новых идей.

Именно в этом пункте легко показать, что стратегическое планирование не имеет никакого отношения к бюрократизированным формам советского планирования как бесконечной системы согласований<sup>14</sup>, но опирается на рыночные механизмы — в том числе и рынок предпринимательских услуг (точнее, здесь перед нами, с точки зрения целевого действия, одновременно и рынок, и нерынок). Видный американский экономист Линдон Ларуш считает, что так понимаемая идея умных денег и финансово-эпистемических механизмов восходит к исходным положе-

ниям американской экономики, реализованной Александром Гамильтоном в идее национального банка США и в экономической методологии Фридриха Листа, противника Адама Смита.

Суть этой идеи состоит в том, что именно государство является держателем стратегического временного горизонта глобального долгосрочного проекта и связанных с ним объемов финансирования, а отдельные подрядные организации по типу предпринимательских групп соревнуются за более высокое качество и технологическую новизну реализуемого проекта. Таким образом, обязательно должен существовать временной горизонт стратегического проекта развития, представленный и описанный в целевом замысле данного проекта. Собственно, этот горизонт стратегического проектирования с закрепленными за ним средствами и образует проектную вертикаль, своеобразную ось дальнейших разработок. А различные предпринимательские группы могут как оптимизировать само описание глобального проектного замысла и общих механизмов его реализации, так и предлагать отдельные продукты и услуги по продвижению в процессах реализации данного проекта.

Иерархия предлагаемых решений определяется на основе выделения иерархии целей и проблем, каждая из которых раскладывается на определенный набор задач. Уместность или признание непоходящим к данной вертикали проекта предлагаемого предпринимательского решения выявляется на основе анализа текущей ситуации. Таким образом, в систему действия операционной системы управления инновационными проектами регионального развития мы также закладываем в качестве одного из инструментальных средств методологию программирования Г.П. Щедровицкого, предполагающую рас-

---

<sup>14</sup> Хотя и в советской системе Госплана формировались самые передовые способы фьючерсных сделок, как это показано в старых работах Побиска Георгиевича Кузнецова и новых работах Сергея Пуденко.

смаатривать программирование как одновременное продвижение в нескольких процессах: целеполагания как переходов от цели 1 к цели 2, цели 3 и т.д.; анализа ситуации как переходов от ситуации 1 к ситуации 2, ситуации 3 и т.д.; тематизации как переход от темы 1 к теме 2, теме 3 и т.д., проблематизации, перевода проблем в задачи и решения задач.

Важно определить уровень решаемых проблем и постановку их в едином языке описания для разных участвующих во взаимодействии позиций. Важно учитывать, что действие предпринимательской группы каждый раз нацелено на оптимизацию производства продукта или услуги и предполагает разработку предпринимательской схемы, в которой оказываются тесно связаны описание нового продукта или услуги, права на его оформление, финансовый ресурс, необходимый для реализации схемы. Предпринимательская схема после своей публикации перестает быть таковой, поскольку заложенный в ней способ действия стал известен сообществу. Но ее публикация в коммуникативно-цифровой среде резко повышает культуру предпринимательства. Поэтому крупные корпорации предпринимателей могут жертвовать своей выгодой лишь для того, чтобы поднять общую культуру предпринимательства и втянуть в этот процесс молодежь и, например, русскоговорящее население из стран СНГ.

Очень важно в системе цифрового института обозначить основные направления действия предпринимательских групп, создав мерность данного пространства. В частности, эти группы могут как разрабатывать принципиально новые продукты и услуги, так и рационализировать общую систему организации работ или предлагать новые технологии для построения на их основе новых производственных

кластеров. Главное, чтобы они продолжали действие в рамках стратегического горизонта построения коридора развития, его ближайшего шага продвижения.

Кроме того, сами предприниматели могут осуществлять свое действие принципиально на разных уровнях.

Можно обозначить три уровня предпринимательских проектов в рамках ОСУ, которые становятся предметом конкретной разработки.

Первый, (фактически, «нулевой») уровень предпринимательского проекта обеспечивает преодоление организационной путаницы и четкое введение организационных схем, определяющих, кто с кем связан и для решения каких задач. Такой тип предпринимательского проекта чем-то напоминает нормативные организационные схемы разработчиков АСУ, которые считали, что нельзя автоматизировать беспорядок, и поэтому сначала должен быть восстановлен нормативный план организации и вместе с ней элементарный здравый смысл.

Второй уровень предпринимательского проекта предполагает серьезный ответ на вопрос, в чем должен заключаться качественно новый способ организации людей и форм коммуникативных взаимодействий между участниками производственного процесса по сравнению с существующим, который будет обеспечивать получение устойчивой прибыли за счет снижения издержек. Know how предпринимательского проекта второго уровня состоит в новой предлагающейся форме организации. После создания подобного проекта должна быть продемонстрирована на этапе его реализации финансовая успешность. Проекты второго уровня могут быть как одноразовыми, так и непрерывно совершенствующимися.

щими, показывающими возможность долгосрочной и длительной работы.

Проблема воспроизводства и модернизации производственных фондов может быть решена лишь в рамках метапроекта третьего уровня – программы, генерирующей поток проектов (рефлексивного перманентного генерационного оргпроекта, надстроенного над несколькими разными проектами), поскольку она затрагивает вопрос долгосрочного многолетнего функционирования производства и, следовательно, оказывается связана с большим числом рисков, а также с организацией в проекте нескольких совершенно разных отраслей и систем деятельности. Поскольку воспроизводство фондов одной отрасли может быть обеспечено лишь за счет деятельности нескольких разных отраслей.

При этом в рамках ОСУ должна быть объединена деятельность множества позиций. Каковы основные субъекты разработки и реализации проектов подобного типа?

1. Наличие «держателей» нескольких передовых, опережающих мировой уровень технологий, на основе которых будут создаваться промышленные производства, обеспечивающие выход к освоению нового технопромышленного уклада и созданию лидирующих продуктов.

2. Наличие администрации проекта или управляющей компании, которой переданы в собственность или в управление промышленные активы и недвижимость (земля, здания, сооружения).

3. Маркетинговая группа, выполняющая маркетинговые исследования, показывающие, что продукт, производимый при помощи передовых технологий, будет пользоваться спросом.

4. Созданная правовая система оформления собственности (в том числе и интеллектуальной) администрации или управляющей компании на данные конкретные технологии и продукты.

5. Кластерная дирекция проекта (или иначе – стратег-комитет): создание группы из руководителей нескольких разных производств, между которыми предполагается формировать устойчивые взаимоподдерживающие связи, которые определяют стратегию развития проекта.

6. Система технологической инфраструктуры (транспорт, связь, снабжение водой, электроэнергией), обеспечивающей возможность реализации данного проекта.

7. Сформированное инвестиционное агентство из нескольких инвесторов, заинтересованных во вложении денег в инновационный проект регионального развития.

8. Система учебных центров, филиалы университетов или автономный инновационный университет, обеспечивающие подготовку и переподготовку специалистов для системы проектируемых производств.

9. Проекты перспективных поселений, включающих социальную инфраструктуру: школы, больницы, учреждения соцкультбыта. Дирекция создаваемого проекта поселения.

10. Проектный комитет предпринимателей, разрабатывающих стратегию повышения капитализации промышленных активов, на основе которых будут формироваться новые типы инновационных производств.

11. Агентство по ценным бумагам, разрабатывающее стратегию секьюризации на основе выпуска

ценных бумаг данных кластерных инвестиционных производств.

12. Агентство регионального развития, рассматривающее условия переноса моделей, формирующихся в структуре пилотного инновационного проекта, на другие территории, группы населения и отраслевые системы региона.

13. Группа по PR (public relations – по связям с общественностью) и GR (government relations – по связям с властью), обеспечивающая общее продвижение проекта.

## **Мировые финансы — расщепление мировых финансовых клубов для создания коридоров развития**

При обсуждении возможных проектов, которые могли бы обеспечить развитие страны и включить все трудовое население в созидательную деятельность, постоянно упоминаются две причины, по которым такие проекты развития не разрабатываются.

Во-первых, инфляция и, во-вторых, разворовывание финансовых средств. По поводу второй причины как несерьезной почти полтора года назад высказался А. Лившиц: «Ну, и что? Разворуют какие-то деньги, во всем мире разворовывают, главное чтобы инфраструктуру построили». Действительно, создание инфраструктуры, которая будет потом работать в интересах минимум трех поколений (и для этого надо только построить эту инфраструктуру!) ни в какое сравнение с проеданием денег не идет.

А вот по поводу инфляции необходимы специальные рассуждения. Здесь необходимо учитывать, что не каждая инфраструктура принесет прибыль при вложении денег в нее. Так, например, вложение огромных средств в газотрубопроводную инфраструктуру может и не принести ожидаемого дохода,



если, например, упадут цены на газ. Еще более очевидно это с энергетической инфраструктурой: если не знать, на что тратить электроэнергию, как энергетическую инфраструктуру превращать в каркас пространственного развития, то вложения в создание новых генерирующих мощностей не только не принесут прибыль, но и не окупятся. От двух данных инфраструктур выгодно отличается российская континентальная система ОАО «РЖД»: она однозначно в случае ее развития будет прибыльна. Инфраструктура РЖД обеспечивает России геоэкономическую связь азиатских и европейских рынков, а может обеспечить также и связь американских рынков с азиатскими и европейскими. Все другие инфраструктуры: водная, авиационная, автодорожная, инфраструктура, связанная с потреблением визуально-эмоциональных образов (кинематограф), — либо разрушены, либо после длительного периода стагнации находятся в состоянии реанимации. Капитализация железнодорожной транспортной инфраструктуры, какой бы ни была инфляция, будет непрерывно, хотя и нелинейно нарастать. Это определяется тем, что именно железнодорожный транспорт на Евразийском континенте, а также в перспективе как форма организации других континентов вокруг Евразии, является технологией, обеспечивающей связность рынков.

Получается достаточно парадоксальный для традиционного либерального экономиста вывод: вложение денег в строительство континентальных железных дорог и транспортных коридоров является средством защиты от инфляции. Как же такое может быть? Дело в том, что стоимость действующей транспортной инфраструктуры, обладающей определенной мощностью, если функционирование этой инфраструктуры не нарушается войной между госу-

дарствами, начинает определять стоимость самих денег. Поэтому, например, заключение валютных договоров между государствами по поводу реконструкции и развития евразийских железных дорог является шагом к складыванию новой валютно-финансовой системы.

1. Но для того, чтобы разговоры на эту тему стали возможны, должен существовать институализированный диалог между цивилизациями как определенная смыслопорождающая ультраструктура по отношению к транспортной инфраструктуре. Если ультраструктура смыслов, ценностей и понимания в системе диалога цивилизаций работать не будет, то создать инфраструктуру не удастся. Но, с другой стороны, взаимодействия участников диалога цивилизаций так и могут остаться разговорами, если результаты этих взаимодействий не будут реализовываться в виде определенных материальных проектов, позволяющих изменить сложившуюся глобальную геометрию мировых сил, связанную, в частности, с тем, что огромные финансовые ресурсы оказываются сконцентрированы в руках немногочисленных финансовых групп и семей.

2. Для осуществления этого перехода должен действовать специальный институт, позволяющий перевести систему межцивилизационных договоренностей в совокупность инфраструктурных мегапроектов. Эти мегапроекты определяют рамочную форму счетности финансовых ресурсов, которые необходимо мобилизовать, а также статусные потенциалы конкретных лиц, которые должны быть включены для того, чтобы инфраструктурный проект стал превращаться в реальность. Подобную задачу может решать организация «Диалог Восток — Запад», состоящая из политиков и деловых людей. Ее функ-

ция состоит в том, чтобы на основе системы межцивилизационных договоренностей и при подключении конкретных деловых людей начать стягивать финансовый ресурс под замысел определенного инфраструктурного мегапроекта.

3. Инфраструктурный мегапроект так и останется формальным замыслом и рамочной договоренностью, если он не будет превращен в систему многих предпринимательских проектов с фиксированной возможной прибылью и рисками для его участников. Для того, чтобы рамку ключевых, но формальных договоренностей о возможности организации инфраструктурного мегапроекта превратить в практическое развивающееся дело, он должен быть представлен как система взаимосвязанных ядер предпринимательских проектов. Также должны быть предложены и разработаны механизмы страхования предпринимательских рисков, например, за счет покупки непрофильных, но весьма прибыльных активов. Подобную функцию по переводу рамочных договоренностей в систему предпринимательских проектов может осуществлять организация типа Международного конгресса предпринимателей и промышленников. Институциональные формы организации предпринимательских проектов могут быть весьма разнообразными, например, в виде международных концессий со смешанным капиталом. Но проекты становятся чем-то определенным, если их фундаментом выступают конкретные функциональные социальные и производственные программы и включенные в их структуру бизнес-проекты и бизнес-планы.

С этой точки зрения, необходимо совершенно четко понимать, что предпринимательские проекты являются своеобразной надстройкой над текущими типовыми производственными программами функ-

ционирования различных отраслей и ведомств или программами строительства и введения в действие новых мощностей. По отношению к программам текущего функционирования предпринимательский проект может выполнять несколько разных функций:

3.1. Например, он может быть связан с созданием механизма строительства рядом со старой магистралью принципиально новой магистрали. В этом случае речь должна идти об инновационном предпринимательском проекте.

3.2. Предпринимательский проект может быть связан с включением в освоение территории, создаваемой новой инфраструктуры или иного актива большого количества людей. В этом случае основная функция предпринимательского актива состоит в формировании перспективных форм занятости значительных контингентов населения, которые через подключение к данному активу могут получать доступ к финансовым ресурсам для выполнения определенных проектных задач.

3.3. Предпринимательский проект может быть направлен на увеличение капитализации актива за счет предложения более эффективных форм его использования и привлечения дополнительных ресурсов для его технологического перевооружения и создания новых способов его эксплуатации. Об этом в последние годы достаточно убедительно пишет С.Б. Чернышев. Увеличение капитализации актива и повышение его стоимости может фиксироваться в специально вводимых ценных бумагах — неспекулятивных бондах, займах, — обеспечивающих секьюризацию роста стоимости актива. Создание механизмов секьюризации (гарантированной демонстрации) роста стоимости актива может способствовать привлечению финансовых ресурсов населения.

4. Для того чтобы инновационные предпринимательские проекты начали работать и реально обеспечивать снижение издержек по отношению к типовой эксплуатации актива, должны быть подготовлены коллективы в единой логике на основе единых стандартов, реализующие инвестиционные проекты. Менеджер проекта является особой позицией, которая требует специального выращивания. Для ее формирования профессионала необходимо провести через определенную иерархию компетенций: сначала освоение предметно-технологической позиции, затем организационно-управленческой, затем собственно финансовой. Коллективы, реализующие инвестиционные проекты, должны опираться на конкретные бизнес-планы и являться клиентами банка.

Таким образом, мы имеем дело с четырехуровневой системой, где каждый из слоев сам может расцепляться еще на ряд автономных деятельностей:

1. Формирование замысла проекта на основе межцивилизационных договоренностей и межцивилизационной синергии.

2. Построение рамочных инфраструктурных мегапроектов.

3. Членение инфраструктурных мегапроектов на соотнесенные предпринимательские проекты, вписанные в контекст привычного функционирования актива.

4. Создание команд, возглавляемых менеджером инвестиционного проекта, способных реализовывать предпринимательские проекты.

Мы в своем рассуждении проделали движение «сверху»: от глобальных задач к конкретным инвестиционным процессам. Можно начинать продвиже-

ние на основе своеобразного восхождения снизу — от текущих задач функционирования и формирования локальных предпринимательских проектов, но в этом случае есть опасность, что мы никогда не доберемся до инфраструктурных проектов глобального уровня, связанных с занятием Россией лидерской позиции. Эта опасность становится еще более очевидной, если признать, что в настоящий момент в стране идет определенное состязание за определение того, что является национальным проектом. Национальный проект, в отличие от сброса определенного финансового ресурса на «социалку» без разворовывания, должен сорганизовывать четыре вышеобозначенных слоя. Только в этом случае возможно осуществить включение практически всего имеющегося человеческого ресурса в реализацию масштабных инфраструктурных проектов на основе принципов самоорганизации (автопоэзиса) и использования интернет-технологий. Это включение оказывается возможным, если демонстрируется связность и соотносимость мобилизационных целей, реализуемых на основе определения миссии России (в данном случае как континентального наземного «моста»), стратегических типов занятости и перспективных типов поселений.

Но, возникает вопрос, а кто даст деньги России на создание не транспортных коридоров, а транспортных коридоров развития и комплексных коридоров развития? Даже если принять, что предлагаемые коридоры развития могут стать основой национальных проектов, денежных запасов, накапливаемых в стабфонде, на разработку подобных коридоров не хватит. По нашим предварительным подсчетам, для разработки и создания подобных коридоров с очень выгодной и важной транспорт-

ной составляющей необходимы средства порядка 3–7 триллионов долларов на 20 лет.

Вероятно, деньги могут дать различные группы зарубежных финансистов — прежде всего, ряд крупных немецких банков, заинтересованных в развитии собственных наукоемких технологических производств, и японские банкиры, денежные запасы которых лежат мертвым грузом и достигают 900 млрд. долларов.

Однако, напрямую включить запасы японских или немецких банкиров невозможно. Этому в сегодняшних условиях будут препятствовать, с одной стороны, США, а с другой стороны, Евросоюз, поскольку «если Япония решит пустить свой внешний профицит на финансирование крупных инфраструктурных проектов в Евразии, США лишатся важнейшего источника покрытия внешнего и федерального дефицита. Не может Германия использовать в своих национальных интересах и собственный внешний профицит, который растворяется в дефицитах более слабых членов Европейского Союза»<sup>15</sup>. Ситуация хорошо понятна, хотя в неустойчивости курса доллара и в возможности его краха не заинтересованы сами Соединенные Штаты Америки — для этого им и нужны связывающие долларовую массу гигантские проекты. Экономист Михаил Хазин во время нашего (Ю.В. Громыко) совместного с ним и Михаилом Делягиным эфира на радиостанции «Эхо Москвы» утверждал, что для того, чтобы спасти американский доллар от краха, должен быть предложен проект типа ирригации всей Сахары — фантастический и колоссальный по своим объемам. Создание трансевразийских коридоров развития

является мегапроектом, вполне сопоставимым по масштабам с проектом обводнения Сахары, однако не являющимся фантастическим. Более того, после начала его реализации перестанет быть фантастическим и проект обводнения Сахары.

В чем же состоит выход? Он приблизительно такой же, как создание параллельно с действующим Транссибом нового транспортного коридора Транссиба-2. Наряду с имеющимися финансовыми клубами и мировой валютной системой, основанной на долларе, должен появиться еще один финансовый клуб, который был бы заинтересован в создании трансевразийских коридоров развития. Для функционирования этого клуба должна быть предложена специальная счетная единица, определяющая полезную мощность, производимую потребляемой энергией (кВтч) и перевозкой 1 тонны груза на один километр (эта единица была названа П.Г. Кузнецовым «траном»). Создание подобных счетных единиц для измерения мировых денег в свое время предложил П.Г. Кузнецов. Вполне очевидной является необходимость выдвижения синтетической единицы, измеряющей производимую электроэнергию и транспортировку грузов. Ю.В.Крупновым было выдвинуто предложение называть эту единицу «эрготраном».

На первый взгляд, может показаться, что данные физические величины являются слишком чистыми и слишком «твердыми», для того, чтобы с ними имели дело мировые финансисты — «люди воздуха»<sup>16</sup>. Поэтому разумно «твердое» институционально соединить с «воздушным». С этой точки зрения, весьма продуктивной и практико-технической является идея Андрея Анисимова, продюсера удивительных книг «Счетные представления объективного обще-

<sup>15</sup> Станислав Меньшиков. «Доллар и Россия», «Слово», 7 июля 2006 года.

<sup>16</sup> Неклесса А.И. Homo aeris. Люди воздуха. М., 2006.

ствоведения», «Счетная свойственность постоянства. Исследования института счета 2002–2006», который предлагает создать финансовый клуб экспортеров и импортеров энергоресурсов в виде нового финансового клуба. Старший менеджер группы по работе с государственным сектором State Street Global Advisors (Великобритания) А. Розанов (на которого в своих работах ссылается А. Анисимов) предлагает создать клуб держателей долговых обязательств и акций компаний G8 – Парижский клуб кредиторов наоборот<sup>17</sup>. С точки зрения А. Розанова, одно из обвинений России со стороны нынешнего главы ФРС США Бена Бернанке состоит в том, что она очень мало тратит на инфраструктурные проекты и много накапливает вместе с другими развивающимися странами, экспортирующими нефть<sup>18</sup>. Следовательно, при определенных условиях часть финансовой элиты США будет не против, если Россия начнет реализовывать масштабные инфраструктурные проекты.

Для расщепления на подобном основании мирового финансового клуба необходимы три условия: наличие масштабных планетарных инфраструктурных проектов развития, реальные материальные активы (в частности, нефть и газ) и новые подходы к финансовой счетности. Начать выполнять подобную работу должна специальная финансово-инжиниринговая компания. Если подобная проектно-сценарная работа по расщеплению финансового клуба не будет проделана, наша экономическая элита будет и дальше заниматься одним: прогнозировать приближение мирового финансового кризиса.

---

<sup>17</sup> Розанов А. Россия и «семёрка»: Как вступить в большую игру. <http://www.vedomosti.ru/newspaper/article.shtml?2006/07/03/108897>.

<sup>18</sup> Там же.

## **Мультикорпоративная структурация страны: ОАО «РЖД» в отношении к ОАО «Газпром», РАО «ЕЭС» и Атомпрому**

В настоящий момент в России есть три глобальных корпоративно-отраслевых поля, которые влияют на процессы развития, и именно система их соорганизации и может определить выход России в позицию мирового лидерства. Этими полями являются:

– ОАО «Газпром» и энергетическое обеспечение Европы, а в дальнейшем, Индии и Китая,

– РАО «ЕЭС» и Атомпром, обеспечивающие разработку возобновляемых источников энергии и ядерной энергии, а также новых технологий производства ядерной энергии, совокупность которых должна составить основу, по выражению Дж. Тенненбаума, «экономики изотопов»<sup>19</sup>,

– и, наконец, ОАО «РЖД», способное сформировать вдоль железных дорог систему трансконтинентальных коридоров развития, городов и новых типов занятости в виде перспективных производств.

---

<sup>19</sup> The Isotope Economy by Dr. Jonathan Tennenbaum, – Executive Intelligence Review (EIR), October 6, 2006. Также – [http://www.larouche-pub.com/eiw/public/2006/2006\\_40-49/2006-40/pdf/12-39\\_640\\_feat.pdf](http://www.larouche-pub.com/eiw/public/2006/2006_40-49/2006-40/pdf/12-39_640_feat.pdf).

Три этих глобальных корпоративно–отраслевых поля могут быть функционализированы друг относительно друга следующим образом:

1. Газпром обеспечивает текущую энергетическую безопасность отдельных цивилизационных континентов и стран, зарабатывая пусковые деньги на развитие,

2. Атомпром и РАО «ЕЭС» разрабатывают формы эксплуатации новых источников энергии (изотопная экономика) и новые технологии,

3. ОАО «РЖД», формируя коридоры развития, создает сферу применения и использования значительных объемов дешевой принципиально новой энергии для складывания новых систем производства, а также канал распространения новых технологий и новых знаний. С этой точки зрения, через данный канал и внутри сферы начинает складываться система пространственного развития.

При подобном подходе именно ОАО «РЖД» создает конкретный монтажный верстак построения и формирования систем развития в виде новых производств, перспективных типов поселений и систем транспорта, а также информационно–знаниевую шину, внутри которой формируется образ осуществляемого развития. Именно РЖД должна ответить на вопрос, зачем мы продаем в Европу газ, а, возможно, будем еще продавать и в Индию и Китай, для чего опробываются новые технологии получения ядерной энергии. Таким образом, коридоры развития, организуемые на основе РЖД, определяют сферу употребления новых технологий, канал их расширенного распространения.

ОАО «РЖД» и движущийся вокруг него фронт организаций «Диалог цивилизаций», Международный союз предпринимателей и промышленников,

финансово–инжиниринговые компании могут сформировать все уровни трансевразийского «моста», представленные в форме мегапроекта.

В свое время Г.П.Щедровицким в области работ по эпистемологии было показано, что форма нового знания, определяющая его содержание, создается не в системах происхождения знаний, но в системах употребления нового знания. Точно так же у финских теоретиков инновационного развития показано, что новый тип изделия и его капитализацию обеспечивает отнюдь не изобретатель (inventor) этого изделия, не его изготовитель (fabricator), но позиция, которая создает систему употреблений нового изделия (user). С этой точки зрения, именно система РЖД, объединяющая вокруг себя все системы транспорта и связи и размещающая их в пространстве, должна выступить в функции сферы, определяющей способы употребления новых технологий, знаний и выдвигающей заказ на построение новых институтов.

Подобное определение функций ОАО «РЖД» по отношению к Атомпрому, РАО «ЕЭС», ОАО «Газпром» хорошо объяснимо и понятно. Только ОАО «РЖД» может стянуть и интегрировать в себе все конкретные требования на процессы пространственно–территориального развития, создающего основу для демографического роста населения.

ОАО «Газпром» по своему основному устройству как сырьевая отрасль не может стать сферой развития и применения новых технологий для всех существующих и еще только формирующихся отраслей промышленного развития.

По своему способу действия ни Атомпром, ни РАО «ЕЭС» также не могут из самих себя определить формы употребления энергии. Они могут выступить в

качестве локомотива продвижения функционального отраслевого энергетического машиностроения, что уже, конечно, немало. Но начать складывать развернутую полноценную форму развития всего набора технологий, на основе которых должны быть выращены новые производства, они неспособны.

Так, к сожалению, слишком долго основным продуктом Атомпрома являлось оружие возмездия, оружие, которое по своему назначению не является оружием, поскольку изначально не должно было употребляться. Если начать формировать систему полномасштабного развития на основе Атомпрома, мы в лучшем случае получим совокупность отраслевых монопрофильных поселков, ухудшенных шарашек третьего сорта, поскольку шарашками первого сорта будут американские и японские университетские городки, шарашками второго сорта — кампусы китайских исследовательских университетов, и лишь на третье место будут претендовать закрытые ядерные городки и зоны с подкрашенными облупленными скульптурами великих физиков.

Задача же ОАО «РЖД» состоит совершенно в другом: создать в виде линий, имеющих объемную размерность (интегрированные мультимодальные транспортные магистрали, полезные площади поселений и производств, спутниковое наблюдение), новую цивилизационную форму переосвоения пространства. Прорезанные в виде отдельных линий трансевразийские коридоры развития будут определять масштаб освоения и заселения всех площадей Евразии, прежде всего, северо-восточной Российской Евразии<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Громько Ю.В. Сценарная паноплия. См. главы «Северный сценарий, возможен ли он?», «Азиатская стратегия России», «Интеллектуальный трансферт России в АТР», Москва, 2004; Крупнов Ю.В. «Россия между Западом и Востоком. Курс Норд-Ост». М., 2003, Крупнов Ю.В. «Солнце в России восходит с Востока». М., 2006.

## **Русское большое Дело — основа преемственности власти**

Важнейшим достижением 20-го века является включенность населения в материальные инфраструктуры и наличие определенного самосознания, что обеспечивает дееспособность и жизнеобеспеченность общества. Инфраструктуры обязательно занимают физическое пространство, располагаясь на территории. Формирование из спутанных сетевых сообществ людей народа предполагает действие мировоззренческо-идентифицирующих ультраструктур — масс-медиа, а также информационно-цифровых коммуникативных институтов.

Включенность значительных групп людей в «магистраль общественного развития», в качестве которой и могут выступить коридоры развития, означает, что эти люди начинают обладать ключевыми компетентностями и реализовывать стратегические типы занятости. Собственно, эта включенность групп людей и юридическая закреплённость их за элементами и связками этой магистрали означает, что они находятся под известным защищающим стеклянным колпаком институциональной экономики развитых государств.

Российская Федерация сегодня может совместно с другими странами определять направление всемирной «магистрали общественного развития», распространяя благо развитых инфраструктур на все человечество, делая ненужным «стеклянный колпак»<sup>21</sup>. Но для этого ей надо сначала овладеть этой магистралью и понять, как она устроена.

Влиять на направление магистрали общественного развития можно многообразно:

– Расширяя число участников: стран, наций, народов, включенных в ключевое стратегическое направление цивилизационного продвижения;

– Определяя важнейшие направления открытий фундаментальной практико-ориентированной науки;

– Трансформируя формы счетности финансового капитала, финансовых систем, формируя новую мировую финансовую систему;

– Изменяя представление о системах общественного богатства;

– Изменяя представления о стратегических типах всеобщей занятости и самозанятости.

Одно из важнейших направлений критики распространенных представлений о перспективах развития общественного производства связано с мифом о

---

<sup>21</sup> «Ключевая проблема состоит в том, как объяснить, почему та часть общества в прошлом, которую я бы не поколебался назвать капиталистической, должна была жить как под стеклянным колпаком, отрезанная от остального мира; почему не было возможно расширить и вовлечь в нее все общество? ... (Почему это было так) значительная часть капиталистической формации была возможной только в определенных секторах, а не во всей рыночной экономике одновременно?» – Фернанд Бродель, «Колеса коммерции».

формировании постиндустриального общества, в котором существующие системы производства могут быть изображены в компьютерных системах, обеспечивающих мониторинг и моделирование производственных процессов. В этом случае все системы производства, а также социальные процессы могут моделироваться на компьютере, а решающим условием успешности развития системы производств является компьютерное модельное изображение форм протекания производственных и социальных процессов. Важнейшим условием общественного богатства является правовая форма, фиксирующая права разработчиков на регулярно изменяемые программные продукты.

Подобный подход к определению основных направлений развития опирается на следующее предположение: основные компоненты всех производственно-технологических процессов разработаны и созданы, каких-то новых открытий в самой природе физических эффектов и физических принципов, а также и социальных процессов не предвидится. Поэтому важно существующие производственные технологии свести к некоторому алфавиту, описать, заложить в компьютер и на нем управлять их различной компоновкой и организацией по жестким комбинаторным правилам. Поэтому в качестве величайшего достижения подобного подхода может, например, предъявляться возможность создать за четыре года новую модель «Боинга» на компьютере, а затем сразу реализовать ее в системах существующего отлаженного технологического производства. Подобный подход возможен и в области создания коммерческого кино, когда первоначально на компьютере создается система *prevision* и некоторой отдельной сцены фильма, и всего фильма в



целом, которую можно показывать фокус-группе, выявляя потенциальный коммерческий эффект от фильма. Данный тип организации производств набирает на Западе обороты. Россия, если примет это направление как основной вектор технологического развития мира, завершит список стран, которые должны догнать США, Евросоюз и Японию.

Но можно встать на другую точку зрения. Признавая важность компьютерных визуальных презентаций и схематизаций, следует считать важными новые идеи об устройстве физических, космических процессов и общества. Эти идеи становятся основой формирования новых технологий, выявляющих и использующих новые физические эффекты. А собственно применение компьютерных моделирующих программ обеспечивает представление идей большим группам людей и разработку организационных схем их реализации. Этот подход утверждает, что именно новые знания о природе и обществе определяют направления общественно-исторического развития.

Новые идеи и знания о природно-космических и общественно-социальных процессах приобретают ценность, когда мы видим задачу России в устройении нового технопромышленного уклада, который предполагает новый социокультурный уклад, связанный с организацией общественных форм жизни. Мировая глобальная кооперация стран, внутри которой могут разрабатываться и реализовываться новые уклады, представляет собой новый цивилизационный уклад.

Преемственность политического курса власти определяется двумя важнейшими составляющими — с одной стороны, воспроизведением технологии политического действия президента В.В. Путина, а с другой стороны, приходом харизматической личности, способной мобилизовать население страны.

Преемник В.В.Путина, являясь его невыразительной копией, не сможет удержать в стране власть. Поэтому преемственность возможна только в том случае, когда на место яркой личности В.В.Путина придет другая харизматическая личность, которая сможет продолжить начатый политический курс, воспроизводя и реализуя технологию организации важнейшего корпуса дел.

Но возникает очень непростой вопрос: в чем конкретно состоит подход к восстановлению государственности, который начал В.В.Путин, и как продемонстрировать следование этому подходу не на словах, а на деле? Та позиция, которая способна выявить подход Путина и предъявить его всем, реально претендует на то, чтобы стать преемником сегодняшнего президента.

С нашей точки зрения, важнейшим начинанием президента РФ является инициатива национальных проектов, которая должна быть превращена в систему программ развития на основе вертикали проектов. Основная слабость сегодняшних национальных проектов состоит в том, что они построены на передаче нефтяных денег в социальную сферу, и в своей структуре и механизме организации не представляют технологии развития страны. Важнейшее требование к проектам развития состоит в том, что они сами должны быть развитиесообразны. Это означает, что на основе проектов развития должно осуществляться:

1) формирование нового технопромышленного и социокультурного уклада (то есть стратегических форм занятости значительных групп населения),

2) выход России в позицию мирового лидера развития и формирование новой модели мироустройства,

3) создание базы для переосвоения территорий страны и увеличения поселенческой ткани, устойчивого поселенческого каркаса территорий,

4) включение в процессы развития значительного числа не востребовавшихся сегодня людей,

5) формирование внятной идеологии развития и предъявление целей развития страны населению.

Таким образом, преемственность власти — это определение контура следующего состояния технологии управления страной, которая бы представляла следующий более высокий уровень действия по сравнению с действиями В.В.Путина, одновременно находясь в неразрывной преемственности с его действиями.

Отсюда и главная мысль данного доклада: выстраивание вертикали проектов как новой технологии управления страной может осуществляться уже сейчас на основе формирования трансевразийских коридоров развития.



**ГРОМЫКО Юрий Вячеславович,**

директор института опережающих исследований им. Е.Л. Шиффера, профессор политической антропологии, академик РАЕН, лауреат Государственной премии РФ в области образования (2006 г.).

Автор книг: «Сценарная паноплия. Сценарий для России»; «Антропология политической идентичности»; «Век Мета: современные деятельностные

представления о социальной практике и общественном развитии»; «Подонки»; «Введение в теорию мышления и деятельности», «Онтологии Нового Времени», «Введение в методологию», «Метод Давыдова», «Время вышло из пазов (Стыки-2)», «Стыки», «Организационно-деятельностные игры как средство развития образования», «Мыследеятельностная педагогика», «Метапредмет Проблема», «Метапредмет Знак», «Проектное сознание», «Проблемы образовательной политики», «Педагогические диалоги», «Выготскианский подход за рамками теории Л.С. Выготского», и др. Идеолог и автор коллективных монографий «Новое содержание образования», руководитель научного коллектива и научный редактор оценочного доклада разработанного при поддержке ЮНЕСКО и по инициативе президента РФ «Состояние и перспективы развития системы образования в Чеченской республике» и др.

Руководитель разработки проектов «Образование как средство развития региональных общественных систем», «Национальная доктрина образования», «Школа будущего», «Консциентальное оружие и разрушение идентичности», «Миссия России — на основе сопоставления

подходов Линдона Ларуша и Побиска Кузнецова», «Флоренский — Выготский: несостоявшийся диалог. Антропологические матрицы XX века», «Современное состояние теории мышления», «Антропологическая доктрина (доктрина сбережения и возрождения народов России) как основа продвижения России к мировому лидерству», «Северный сценарий развития России: возможен ли он?», «Политическая антропология транснациональной безопасности: можно ли предвидеть и исчислять террористические акты».

Разработчик и руководитель мозговых штурмов, игровых систем анализа ситуаций, учебных игровых сессий с ведущими российскими и зарубежными корпорациями: «Северсталь», «ГидроОГК», «Цептер» по проблемам промышленного развития, управления человеческими ресурсами.

Сайт <http://mmk-mission.ru>



## **КРУПНОВ Юрий Васильевич,**

председатель ПАРТИИ РАЗВИТИЯ, председатель Наблюдательного совета Института мирового развития, советник Российской Федерации 1 класса, лауреат премии Президента РФ в области образования (1999 г.).

Автор книг: «Стать мировой державой», «Россия между Западом и Востоком. Курс Норд-Ост», «Солнце в России восходит с Востока», «Дом в России» (совместно с А. Кривовым), «Гнев орка» и «Оседлай молнию» (последние две — совместно с М. Калашниковым), а также ответственный редактор коллективных монографий: «Школа персонального образования» (2003), «Управление качеством образования» (2003) и «Технологии социальной работы с семьей и детьми» (2003).

Руководитель разработки проектов «Промышленная доктрина России», «Ядерная доктрина России», «Демографическая доктрина России», «Кавказская доктрина России», «Новая Восточная политика», «Северная цивилизация», «Альтернативная усадебная урбанизация», «Идентификационная безопасность в системах применения концентрированного оружия», «Личность» и др., автор более 500 статей по различным проблемам развития страны.

Персональный сайт — <http://www.kroupnov.ru>

Юрий Громько  
Юрий Крупнов

**Транспортное цивилизационное  
продвижение – конкретный сценарий  
развития России**

Институт мирового развития  
119121, Москва, Ружейный пер., 6  
Тел.: (495) 755-16-14  
[www.inmira.ru](http://www.inmira.ru)  
[info@inmira.ru](mailto:info@inmira.ru)

Подписано в печать 19.01.2007. Формат В5.  
Бумага офсетная. Печать офсетная.  
Гарнитура NewBaskerville.  
Тираж 500 экз.