

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ФИНАНСОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ РАЗВИТИЯ ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕГИОНОВ

Обеспечение экономической безопасности страны является важнейшей и во многом новой функцией управления народным хозяйством. Новизна этой функции связана с неоднозначными и весьма противоречивыми процессами глобализации мировой экономики, меняющимися представлениями о государстве как экономическом субъекте. В то же время обращает на себя внимание именно парадигмальный характер проблемы, не замещаемой совокупностью известных, в какой-то мере традиционных, проблем развития экономики той или иной страны.

Это означает, что проблема экономической безопасности выступает как проблема формирования институтов управления экономическими рисками, которые обеспечивают это общественное благо. Такое управление осуществляется через совокупность хозяйственных проектов, позволяющих осуществить требуемые структурные преобразования, делающие хозяйственную систему страны более приспособленной к условиям меняющейся мирохозяйственной среды.

Поскольку основу процесса глобализации составляют процессы ресурсопользования и стремление промышленно развитых стран получить доступ к наиболее эффективным природным ресурсам других, развивающихся, стран, то очевидно, что основной объем явных и скрытых, а также потенциальных конфликтов в международных отношениях (да и в межрегиональных отношениях внутри стран) связан с процессами использования природных ресурсов и образующимися доходами. Поэтому концепция безопасного развития как предтеча парадигмы устойчивого развития связана с необходимостью формирования различного рода региональных хозяйственных систем (в том числе интернациональных) автаркийного, самодостаточного типа, сочетающих процессы интенсивного (рационального) природопользования с процессами производства

конкурентоспособных на внешних рынках товаров и услуг.

В социокультурном аспекте центральной проблемой в разработке концепции экономической безопасности страны является самоидентификация экономики страны в мировом хозяйстве. Именно здесь формируется представление о критериях безопасности и угрозах существованию и развитию предпочитаемой экономической системы в процессе регулируемой эволюции. Одновременно возможны и обоснованный ретроспективный анализ, выявление причинно-следственных связей в возникновении и эволюции угроз народному хозяйству страны, а также определение стратегии развития на основе управления рисками выявленной совокупности базовых угроз.

Определяя проблему обеспечения экономической безопасности как неотъемлемую часть новой (геоэкономической) парадигмы и модели развития народного хозяйства, мы приближаемся к трактовке указанных институтов как институтов управления, обеспечивающих переход к этой парадигме. Такова общая логическая схема становления концептуальной модели безопасного развития и региональных структур, обеспечивающих реализацию этой модели.

Геоэкономическая трактовка проблемы обеспечения безопасности в собственно теоретическом аспекте позволяет идентифицировать ее в комплексе других экономических проблем. Основным результатом такой идентификации проблемы экономической безопасности является вывод о необходимости для России формировать «собственный» мирохозяйственный центр. Внутренняя структура такого геоэкономического образования также полифокальна, т.е. имеет место «внутренняя геоэкономика», что в целом и предопределяет общую региональную специфику этой проблемы. Поэтому безопасное развитие экономики страны —

это прежде всего региональное развитие в его внутреннем и внешнем аспектах.

Геоэкономическая трактовка проблемы экономической безопасности позволяет предложить следующее ее определение: под экономической безопасностью страны понимается общественное благо экономического развития страны как мирохозяйственного центра (или в составе одного из них), выражающееся в сохранении и повышении продолжительности, качества и уровня жизни нынешнего и будущих поколений населения, его необходимой численности, обеспечиваемое совокупностью институциональных условий и факторов конкурентоспособного функционирования национальной экономики.

Основой специальной методологии обеспечения экономической безопасности является общая теория инфраструктур (находящаяся в стадии становления). В инфраструктурном контексте проблема обеспечения экономической безопасности страны может быть сформулирована как обеспечение институциональной инфраструктурой процессов инфраструктурной (постиндустриальной) реконструкции народного хозяйства страны, интернационализации и глобализации национальных инфраструктур. Этим и достигается состояние экономической безопасности как общественного блага, заключающегося в сохранении и повышении уровня геоэкономической конкуренто- и жизнеспособности народного хозяйства как системы.

Инфраструктурный подход к разработке методологии решения задач экономической безопасности страны указывает на выраженный региональный характер этой проблемы, на контекст регионального развития народного хозяйства, поскольку сами инфраструктуры являются регионообразующими конструкциями.

Формирующийся в новом своем качестве российский мирохозяйственный центр со значительной территорией имеет внутреннюю структуризацию, обусловленную интеграционными процессами с сопредельными странами определенной геополитической группы, а также процессами межрегиональной интеграции инфраструктурного характера в самой российской экономике. Такие струк-

туры предлагается определять как внутренние геоэкономические регионы, относящиеся к категории программных (проблемных) регионов инфраструктурного типа.

В качестве таких внутренних геоэкономических регионов можно назвать регион БАМ–Транссиб, призванный обеспечить интересы страны на азиатско-тихоокеанском направлении, Приказахстанский регион, ответственный за интеграцию экономики России со странами СНГ в Средней Азии и эффективное (безопасное) экономическое взаимодействие с сопредельными с ними странами.

Северный (Приполярный) регион должен формироваться на основе использования транзитной магистрали Северного морского пути и освоения природных ресурсов Дальнего Севера. Формирование Приполярного геоэкономического региона направлено на сбалансированную интеграцию северных стран, относящихся к территории планетарного Севера, включая Россию, северные территории США и Канады, стран Скандинавского полуострова.

Внутренний Европейский (Евро-Атлантический) регион призван взаимодействовать со странами Атлантики и странами Ближнего Востока, используя и развивая транспортную инфраструктуру и промышленный потенциал. Активно формируется в качестве подсистемы внутреннего европейского геоэкономического региона Западно-Сибирский нефтегазовый регион. В качестве подсистемы внутреннего Европейского региона следует рассматривать и Нечерноземную зону РФ.

Учитывая особое значение биологических и минеральных ресурсов российской экономической зоны морей Тихого и Северного Ледовитого океанов и их транзитный потенциал, следует выделить эти акватории в качестве акваэкономических регионов с формированием необходимой институциональной инфраструктуры.

Разумеется, формирование и развитие внутренних геоэкономических регионов связано между собой, особенно в процессе межрегиональной интеграции в стране и интеграции с зарубежными странами. Например, развитие реинтеграционных про-

цессов с хозяйствами среднеазиатских стран связано также и с развитием хозяйства к востоку от Урала, в том числе геоэкономического региона БАМ–Транссиб, в контексте Евразийского союза.

Основным методом решения возникающего комплекса проблем развития внутренних геоэкономических регионов предлагается считать программный, который осуществляется путем реализации последовательности ряда долговременных федеральных программ на основе законодательных актов развития таких регионов.

Рассматривая экономическую безопасность страны как общественное благо, автор полагает, что это благо обеспечивается соответствующим комплексом государственных институтов. Поскольку сама проблема экономической безопасности представляет собой проблему выбора и способов реализации модели экономического (в нашем случае геоэкономического) развития, то логично говорить о формировании институтов безопасного развития.

Формирование институциональной инфраструктуры безопасного развития можно рассматривать как процесс формирования и дезагрегации комплексного института национальной экономической идеи (экономическую интерпретацию национальной идеи). В числе таких составляющих следует выделить:

- институты экономических концепций, экономических доктрин государства и государственных экономических стратегий;
- институт стратегии экономической безопасности;
- институт промышленной политики;
- институт кредитной эмиссии под будущую стоимость;
- институт индикативного планирования;
- институты государственной собственности, национального имущества и национального капитала;
- институт государственных агентств, фондов и корпораций экономического развития;
- институт государственных контрактов (государственная контрактная система).

В рамках задач данной статьи остановимся на вопросах формирования экономичес-

ких и финансовых механизмов развития геоэкономических регионов.

Отнесение геоэкономических регионов к категории программных указывает на основную организационный механизм их формирования, в том числе корпораций регионального развития. Однако этим, как видится, проблема экономических и финансовых механизмов далеко не исчерпывается. В теоретическом аспекте основы новых механизмов видятся в упомянутой концепции кредитной эмиссии для осуществления новых комбинаций факторов производства Й. Шумпетера, а также теории Дж.М. Кейнса в части различия товарного, капитального и доходного кругооборотов и следующих из этого различных видов денег.

Становление института кредитной эмиссии под будущую стоимость («осуществление новых комбинаций») связано с трансформацией национальной экономической модели по импортозамещающему и экспортно-промышленному типу в рамках общей инновационной модели экономического развития, предложенной Й. Шумпетером. В соответствии с этой моделью формирование технологически передовых производств происходит на основе кредитной эмиссии (под будущую стоимость, деятельность новых комбинаций).

Институт кредитной эмиссии в широком смысле рассматривается здесь как совокупность норм и правил, создающих благоприятные условия для осуществления государственной промышленной политики. Расширенная трактовка института кредитной эмиссии под будущую стоимость позволяет рассматривать его сущность и структуру, близкую к сущности и структуре государственного бюджета развития (по В.Т. Рязанову), который представляет собой закрепленные финансовые источники с целевым использованием для инвестиционной деятельности — амортизационные фонды, государственные ресурсы, кредиты, займы и т.д.¹ Различие здесь видится в льготном режиме применения субститутов этого института, направленного на реализацию приоритетов промышленной политики.

В настоящее время в процессе институционализации российской геоэкономичес-

кой политики можно выделить два перспективных направления: экономическую и политическую институционализацию федеральных округов и экономическую институционализацию внутренних геоэкономических регионов.

Экономическая и политическая институционализация федеральных округов видится как одновременное и во многих случаях синхронизированное делегирование части имеющихся полномочий в сфере управления экономикой со стороны федерального центра (собственно Федерации) и со стороны субъектов Федерации, входящих в округ. Собственно делегирование части экономических полномочий требует и политико-правового оформления деятельности таких надрегиональных, окружных органов.

Особенностью пространственного размещения современных федеральных округов, да, в значительной мере, и самих субъектов Федерации является доминирование меридионального вектора, что объясняется стремлением закрепить за центрами управления, тяготеющими к южной границе страны и реликтовым оборонительно-хозяйственным линиям, северные территории страны как зоны ответственности.

По своей типологии внутренние геоэкономические регионы относятся к категории программных (проблемных) регионов инфраструктурного типа, что отличает их, например, от регионов ресурсного типа. Признак инфраструктурности в формировании геоэкономических регионов указывает на базовую роль транспортных коммуникаций и отраслей энергетики. Поэтому для формирования структурно устойчивой пространственной архитектуры страны представляется необходимым создавать в дополнение к пространственной структуре федеральных округов территориальные структуры, образуемые важнейшими транспортными системами глобального (мирохозяйственного) значения, сложившимися и перспективными, позволяющими интенсифицировать как международные транзитные перевозки, так и интеграционные процессы на определенных геоэкономических и геополитических направлениях.

В числе таких регионов следует выделить Европейский регион, обладающий развитой инфраструктурой внутреннего водного пути, который следует также рассматривать как часть Большого водного кольца Европы, и целым рядом других коммуникаций с сильным транзитным потенциалом, включая железнодорожные и трубопроводные коммуникации. Три других геоэкономических региона (Полярный, Приказахстанский и БАМ–Транссиб (Азиатско-Тихоокеанский)) достаточно обширны и находятся на транспортных коммуникациях с транзитным потенциалом глобального (мирохозяйственного) значения. Например, доходы от развития транзитных перевозок по Транссибу на маршруте ЕС–АТР (1 млн контейнеров в год из 6 млн, проходящих через Суэцкий канал) позволят получать выручку в размере около 2 млрд дол. в год.

Основной транспортной магистралью Полярного геоэкономического региона является Северный морской путь. При соответствующем ледокольном оснащении перевозочные возможности Севморпути в летнюю навигацию не уступают перевозочной мощности Транссибирской магистрали (около 100 млн т обычных, невоенных грузов). При этом путь от Лондона до Йокогамы по этому маршруту вдвое короче, чем через Суэцкий канал, и на 40% дешевле. Значение этой морской коммуникации возрастает в связи с наличием на шельфе Северного Ледовитого океана значительных по мировым масштабам запасов углеводородов, транспортировка которых более экономична именно морским транспортом. Ряд новых транспортных проектов: Баренцкомур, Белкомур, Салехард–Игарка (Полярная магистраль), Усть-Илимск–Сургут–порты Белого и Баренцева морей (Севсиб) — позволят сформировать Приполярную железнодорожную систему, дополняющую Севморпуть как основу международного транзита между странами Западной Европы и Восточной Азии, а также формирующую новые выходы Транссиба к странам Северной Европы через Коми-Уральский регион.

Приказахстанский регион к настоящему времени обозначается в своей целостности прежде всего в связи с возрастающим

глобальным значением возможных транзитных перевозок между странами Европы и Восточной Азии по трассе так называемого нового шелкового пути, а также в связи с наличием в Прикаспии значительных запасов углеводородов. Актом 1999 г. конгресс США определил регион нового шелкового пути (республики Закавказья и Средней Азии) как зону своих национальных интересов.

Понятно также возрастающее значение международного сотрудничества в сфере природопользования, включая проекты по рациональному использованию природных ресурсов. Поэтому внутренние геоэкономические регионы формируются и для получения страной дополнительных выгод от совместного решения проблем рационального ресурсопользования. Например, для Приказахстанского геоэкономического региона как для территории с преобладанием степей, полупустынь и пустынь весьма важным является создание глобализированной сети лесозащитных полос (в соответствии с концепцией В.В. Докучаева). Еще в 1891 г. Д.И. Менделеев писал: «Вопрос засадки лесом южных степей принадлежит к разрешимым задачам... И я думаю, что работа в этом направлении настолько важна для будущего России, что считаю ее однозначной с защитой государства»². Такая система лесополос должна рассматриваться как ядро инфраструктуры обеспечения плодородия почв и обеспечения продовольственной безопасности в Центральной Азии, а также полупустынной, степной и лесостепной зонах России. Поэтому геоэкономические регионы должны формироваться и как геоэкологические, в которых органично сочетается решение задач устойчивого и безопасного конкурентоспособного развития.

Развивая далее наш тезис о формировании инфраструктурно-организованных глобализированных производственных структур как основ геоэкономических регионов, следует отметить особую роль тех возобновляемых природных ресурсов, которыми наша страна обладает в планетарно значимых объемах. Так, совместное рациональное использование лесных ресурсов Азиатской России позволит усилить экологичес-

кую функцию лесов в южных районах Северной Азии. При этом, безусловно, характер такого совместного лесопользования должен учитывать те дополнительные экологические и непосредственно экономические эффекты, которые получают наши зарубежные партнеры. Это означает, в частности, возможность осуществления крупных поставок продукции лесопользования в зарубежные страны только на основе межгосударственных соглашений, в рамках которых следует оговаривать участие этих государств в финансировании мероприятий по охране и воспроизводству лесных ресурсов в России.

Концепции устойчивого развития соответствует и широкое использование сложившихся и новых (возможных) транспортных коммуникаций России, поскольку в данном случае имеет место использование не природных ресурсов, а самого географического пространства. В нашем случае, когда речь идет о концепции безопасного развития, принципы устойчивого развития дополняются принципами конкуренции больших экономических (геоэкономических) пространств, в целом самодостаточных в ресурсном и производственном отношении, где перераспределение ресурсов осуществляется на основе различного рода глобализированных инфраструктур (инфраструктурно-организованных производств товаров и услуг).

Существенным отличием этого внутреннего геоэкономического региона является преобладание процессов хозяйственной реинтеграции в рамках стран СНГ, что отличает его от региона БАМ–Транссиб, внешние интеграционные связи которого относятся к так называемым странам дальнего зарубежья. Концептуально здесь достаточно выпукло и без существенных геополитических натяжек реализуется предложение Президента Казахстана Н. Назарбаева о создании Евразийского союза. В настоящее время эта идея получила воплощение в создании Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) — преемника таможенного союза России, Белоруссии, Казахстана, Киргизии и Таджикистана. Если же говорить о развитии международных экономических

отношений в регионе Центральной и Южной Азии, то здесь набирает темпы деятельность Шанхайской организации сотрудничества, членами которой наряду с Китаем и Россией являются Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Узбекистан (интерес к участию в Шанхайской организации сотрудничества высказывал и Пакистан). Поэтому вполне логичным представляется формирование в территориальной структуре России внутреннего геоэкономического региона, хозяйственная структура которого ориентирована на активное участие и организующую роль в становлении и развитии интеграционных процессов в Центрально-Азиатском регионе, выступающем в качестве системного дополнения Азиатско-Тихоокеанского региона. Соотношение этих регионов выражает геополитику цивилизаций моря и суши. В цивилизационном аспекте этот внутренний геоэкономический регион «ответствен» за обеспечение экономической составляющей безопасности России в процессах экономической интеграции стран, относимых (по геополитическим причинам конфликтного свойства) к так называемой исламской дуге напряженности (по З. Бжезинскому).

Однако для того чтобы выделить сам смысл геоэкономического региона, заметим, что его основой и средствами формирования и развития являются новые транспортные и энергетические инфраструктуры, эволюционируемые именно в направлении инфраструктурной организации.

Например, в качестве транзитной евроазиатской коммуникации глобального значения (сопоставимой с Транссибом) формируется проект «Север–Юг», соединяющий порт Мурманск с портами Персидского залива (что также составит конкуренцию перевозкам через Суэцкий канал), который, в отличие от ранее действовавшего сообщения через республики Закавказья, будет проходить с использованием железных дорог Туркмении и Казахстана, примыкающих к Каспию. Ожидаемый доход России от оказания транспортных услуг оценивается в 1,5 млрд дол. в год, Казахстана, Туркмении и Ирана — около 1 млрд дол.³

Институциональная инфраструктура геоэкономических регионов является калькой

общей структуры институтов безопасного развития, содержательно адаптированных к условиям его внутренней и внешней экономической среды. Иначе говоря, общий институт безопасного развития дезагрегируется в аспекте внутренних геоэкономических регионов в каждом из своих субститутов, включая базовый институт национальной идеи.

О названных геоэкономических регионах в настоящее время можно говорить в основном в контексте проектирования и народнохозяйственного программирования. Именно поэтому указанный (да и другие из названных здесь) геоэкономический регион относится к категории программных (проблемных). При этом следует понимать, что формирование этих регионов необходимо осуществлять во взаимосвязи.

Программный аспект формирования таких регионов указывает на необходимость их институционализации, включая институционализацию субъектов управления программами экономического развития (государственного регионального программирования). Зарубежными аналогами таких компаний регионального развития являются: американская компания по развитию долины р. Теннесси, государственная компания канадской провинции Квебек по развитию зал. Джеймса (SDBJ) и др.

Однако в основе процесса институционализации геоэкономического региона должен все же находиться соответствующий законодательный акт государства (комплекс актов — кодекс), устанавливающий общий состав институтов экономического развития и общий порядок их взаимодействия. В соответствии с содержанием проектов и интеграционных процессов такой основополагающий государственный акт может иметь различную форму. Так, формирование Приполярного региона, особенности механизма государственного регулирования его экономического развития, в том числе в сфере природопользования, привлечения иностранных инвестиций, регулирования трудовых отношений, социальной защиты населения (в том числе коренных народов) и др., должны отражаться в «северном» кодексе, предложения о разработке которого уже выдвигаются.

Во многом сходную функцию должен нести и «восточный» кодекс, определяющий основы государственного регулирования территорий Восточной Сибири и Дальнего Востока, которые находятся в зоне транспортного влияния Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей.

Институционализация Приказахстанского региона может осуществляться, например, в рамках возможного кодекса законов об экономической интеграции России и стран СНГ, в котором страны Средней Азии будут определены как зона ее особых интересов (на основе заключенных межгосударственных соглашений). Особое внимание этот кодекс законов должен уделять механизму государственного регулирования и программирования экономической интеграции.

Институционализация в качестве программного (проблемного) региона европейской части страны в том специальном значении, которое указано для первых трех регионов, по-видимому, не требуется. Однако в этом регионе имеется проблема национального масштаба, которая все же требует законодательного оформления именно в контексте инфраструктурного обустройства обширной территории с созданием государственной компании регионального развития, подобной компании по развитию долины р. Теннесси в США. Речь идет о возрождении сельской местности Нечерноземной зоны России, поскольку при всех значительных мерах по устранению этой национальной проблемы в советский период она не получила достаточного решения и в настоящее время имеет характер именно региональной проблемы национальной безопасности во всем комплексе, прежде всего культурологическом, поскольку этот регион составляет цивилизационное ядро русского народа. В прикладном аспекте речь прежде всего идет о продовольственной безопасности страны, поскольку почва этого региона достаточно хорошо увлажнена и при ведении научно обоснованного земледелия с грамотным применением органических удобрений может вполне конкурировать с черноземными районами страны.

Общий состав институциональной инфраструктуры развития геоэкономического региона определяется, на наш взгляд, как отражение общей народнохозяйственной инфраструктуры такого рода.

Формирование глобализированных инфраструктур предполагает тесную координацию стратегий экономического развития национальных экономик и их региональных структур. Поэтому реализация крупномасштабных проектов требует заключения множества межгосударственных соглашений, позволяющих сформировать организационно-экономические и правовые механизмы для их функционирования.

Концепция развития геоэкономических регионов может быть воплощена в создании евразийского (российского) мирохозяйственного центра на основе формирования глобализированной энерго-транспортной инфраструктуры и обслуживающей ее собственной валютно-финансовой системы.

Действительно, каждый из выделенных геоэкономических регионов имеет собственные подсистемы в сложившихся и перспективных транзитных транспортных коммуникациях, собственный топливно-энергетический комплекс, а в большинстве случаев и собственные энергоресурсы мирового значения. (Развивая в европейской части России, включая Урал, атомную энергетику на основе технологий расширенного воспроизводства ядерного топлива, можно считать, что и этот геоэкономический регион обладает собственной техногенной топливно-энергетической базой.)

Реализуя концепцию саморазвития геоэкономических регионов, следует исходить прежде всего из необходимости и возможности формирования и развития единого экономического пространства России, а также пространства экономико-политического союза, основу которого составляют интегрированные топливно-энергетические, транспортные комплексы и денежно-кредитная система. Реинтеграция евразийского экономического пространства возможна лишь на основе реинтеграции этих инфраструктур в их взаимосвязи.

Эта взаимосвязь применительно к природно-ресурсным и транспортным особен-

ностям Северной Евразии состоит, во-первых, в том, что она обладает углеводородными и иными топливно-энергетическими ресурсами в объемах, которые будут играть весьма существенную роль в мировой экономике ближайших десятилетий; во-вторых, эта территория обладает высоким транспортным потенциалом, соединяя страны Западной Европы со странами Восточной Азии. Следовательно, с развитием и использованием этих потенциалов может и должна быть связана на первых порах денежно-кредитная система евразийского геоэкономического пространства, формируясь как одна из мировых валютно-финансовых систем.

Следует выделить три связанных между собой финансово-кредитных инструментов:

- кредитная инвестиционная эмиссия «под будущую стоимость» в сфере топливно-энергетического и транспортного комплексов;

- эмиссия энерго-транспортного рубля;

- эмиссия энерго-транспортного векселя государственного заказа (ЭТВГЗ).

Связь названных инструментов с геоэкономическими регионами состоит в том, что в каждом из этих регионов эмиссия названных инструментов производится региональными филиалами Центробанка в пределах выделенных лимитов.

Децентрализация эмиссии названных кредитно-денежных инструментов представляется возможной именно в пределах установленных лимитов в целях их более оперативного обращения и учета. В то же время следует исходить из объективной необходимости более равномерного распределения финансовых ресурсов по территории страны, искусственно концентрируемых в Московском регионе, извлекающем из этого как собственно финансовую, так и политическую ренту.

О возможности и необходимости применения кредитной эмиссии для развития экспортно ориентированных производств, осуществления экспансии на внешние рынки заявляли, например, руководители и экономисты Магаданской области. Здесь считают, что эмитируемые средства должны проходить через инвестиционные банки,

вкладываясь в отечественное производство с тем, чтобы уже в ближайшее время начать «агрессию» на мировом рынке. Те предприятия, у которых складывается нормальный баланс, должны освободиться от старых долгов, при условии выплаты текущих налогов⁴.

Впрочем, как уже отмечалось, кредитная эмиссия под будущую стоимость может применяться в отношении не только экспортно ориентированных проектов, но и импортозамещающих, а также по иным основаниям, например для решения социальных и стратегических проблем, требующих существенных (но, что важно, окупаемых) инвестиций, таких как жилищное, дорожное строительство, развитие инфраструктуры продовольственной безопасности и т.д.

Возможные объемы кредитной эмиссии под будущую стоимость как механизм реализации промышленной политики со стороны государственных банков (ввиду неразвитости частных инвестиционных банков) определяются прежде всего низким уровнем банковского кредита в современной экономике России. Отношение банковского кредита к ВВП у нас равно 12%, в то время как в развитых странах считается приемлемым, когда этот показатель находится на уровне 100% (в США — 119%, в Германии — 113%, а в Японии он достигает 193%).

Основным условием становления механизма государственной кредитной эмиссии является институционализация механизма государственной промышленной политики, индикативного планирования и системы государственных инвестиционных банков и агентств экономического развития отраслей и регионов в их тесной взаимосвязи. Фактически речь идет о формировании всех институтов государственного развития, экономического огосударствлении (на период постиндустриальной реконструкции) значительной части национальной экономики России.

В значительной мере кредитную эмиссию следует рассматривать в качестве альтернативы массивному привлечению иностранных инвестиций, поскольку хозяйство нашей страны имеет вполне развитый производственный аппарат, нуждающийся не столько в новом строительстве, сколько

в модернизации, поэтому производство основной части инвестиционных продуктов может быть «налажено» в самой российской экономике.

Концепция эмиссии транспортно-энергетического рубля близка к концепции энергетического рубля, изложенной на Петербургском экономическом форуме 1999 г., и отличается тем, что в состав обеспечиваемых товаров включаются и транспортные услуги, предоставляемые государственными и смешанными компаниями (железнодорожной, компанией «Роснефть», газопроводами РАО «Газпром», магистральными ЛЭП РАО «ЕЭС России»).

Включение транспортных услуг объясняется не только тем, что вся продукция ТЭК перемещается и на это тратится энергия, но и тем, что транспортные услуги (в том числе и по осуществлению транзитных операций) сами по себе являются достаточно емким товаром.

Концепции кредитной эмиссии под будущую стоимость соответствует, на наш взгляд, эмиссия кредитных денег под принятые с участием государственного финансирования проекты. Представляется, что на начальной стадии внедрения этой финансово-кредитной технологии целесообразно сосредоточиться на энергетических и транспортных проектах с тем, чтобы иметь возможность конвертации этих инструментов в инструменты векселей госзаказов и валютных средств, предложенных в качестве валюты платежа для внешнеторговых операций с нашей страной.

Об обеспеченности «энергетической» валютой говорит прежде всего то, что в недрах России сосредоточено около 40% мировых запасов энергопромышленного сырья стоимостью около 140 трлн дол. (в текущих ценах)⁵. На душу населения в России приходится в 2 раза больше ресурсного потенциала, чем в США, в 6 раз — чем в Германии, в 22 раза — чем в Японии. В то же время по доле ВВП на душу населения картина обратная, поскольку механизм использования природно-ресурсного потенциала неэффективен, является калькой с финансово-кредитного механизма этих стран с ограниченным ресурсным обеспе-

чением. (Аналогом транспортно-энергетического векселя государственного заказа является золотовалютный вексель государственного заказа (ЗВВГЗ), предложенный депутатом Госдумы С. Шашуриным, получивший в свое время (1999 г.) поддержку многих депутатских фракций и групп. Отличие состоит в том, что данная ценная бумага обеспечивается не золотовалютными резервами Центробанка (чего нет и в концепции ЗВВГЗ), а продукцией и услугами государственных и смешанных компаний топливно-энергетического комплекса и железнодорожного транспорта.)

Следует учитывать, что предложения по введению параллельной валюты и векселей госзаказа будут действенны, если при этом будут введены жесткие ограничения на конвертацию национальной валюты в иностранную, а также введено требование к импортерам отечественных товаров приобретать их за эту параллельную валюту, вводимую для постепенного вытеснения имеющейся «слабой».

Для решения вопросов о гарантированном размещении заказов на машины, оборудование и материалы, включая строительные, на российских предприятиях при реализации концессионных соглашений необходимо создание специальных экономических механизмов и организационных форм. В случае если использование зарубежной техники и технологии само по себе не составляет основную задачу (проблему) привлечения инвестиций, то речь идет о различного рода кредитах под залог природных ресурсов.

Следовательно, для нашей страны, обладающей в целом достаточно развитой промышленной базой для осуществления транспортно-хозяйственных проектов, возможен иной, нежели концессии и СРП, механизм привлечения инвестиций, включая иностранные.

Такой механизм может основываться на формировании федерального залогового фонда природных ресурсов для получения государством кредитов от инвесторов (отечественных и зарубежных). Кроме этого в подобных случаях требуется создание института страхования инвестиций, привлека-

емых по такой схеме. (На наш взгляд, данный институт может быть сформирован по многим из известных схем, в том числе путем получения банковского поручительства от группы банков из стран-получателей будущих продуктов и услуг.)

По мнению В.К. Сенчагова, не обязательно распылать эмиссионное право ЦБ по всей Федерации, а достаточно «проведение силами федеральных органов с участием субъектов Федерации финансовой оценки материальных активов»⁶. В то же время им признается, что ЦБ перестал быть единым эмиссионным центром. Эмиссия квазиденежных средств осуществляется хозяйственными субъектами при отсутствии обоснованных критериев, ликвидной товарно-материальной базы.

Понятно, что эмиссионное право является одним из основных проявлений экономической власти и суверенитета, независимости государства. Однако, думается, в ряде случаев децентрализация эмиссионного права государства возможна. При этом в роли эмиссионных центров могут выступать не непосредственно субъекты Федерации, а уполномоченные со стороны ЦБ и самих субъектов государственные банки реконструкции и развития крупных макрорегионов, соответствующих уровню федеральных округов, с собственной филиальной системой в пределах выделенных лимитов, которые определяются совокупностью инвестиционных программ, используемых Федерацией и ее субъектами в качестве базовых в принятых Правительством РФ федеральных целевых программах развития регионов (например, ныне действующие «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 1996–2005 годы», «Социально-экономическое развитие Курильских островов и Сахалинской области на 1994–2005 годы» и др.). Другая оговорка касается права денежной эмиссии лишь в части инвестиционных денег (что имело место, например, в системе Промстройбанка СССР).

В то же время комплекс природно-ресурсных объектов может быть сформирован и для использования в качестве взноса в уставный капитал банков реконструкции и развития геоэкономических регионов.

Наиболее сложным представляется вопрос об органах (институтах) управления геоэкономическим регионом, поскольку, строго говоря, вне такого института некорректно говорить и о самом регионе, т.к. одним из признаков его является наличие специального органа и механизма управления (прямого или косвенного, что принципиального значения не имеет).

Наиболее реальным, не разрушающим сложившиеся административные механизмы и структуры управления субъектами РФ, геоэкономическими регионами и федеральными округами, а, напротив, дополняющим и направляющим их деятельность представляется создание банков реконструкции и развития геоэкономических регионов как инвестиционных институтов регионального развития, обеспечивающих финансирование ключевых инвестиционных проектов в рамках целевых комплексных программ.

Этот банк может выступать как уполномоченный оператор других инвестиционных банков (национального (государственного), зарубежных, международных), а также в качестве самостоятельного государственного инвестиционного института. Такое положение должно быть закреплено в статусе (уставе) этого банка.

Следует рассмотреть также вопрос о возможности выделения со стороны Центробанка такому государственному инвестиционному банку регионального развития квот на кредитную эмиссию в рамках программ развития региона и определенных в них ключевых инвестиционных проектов (доведенных до стадии соглашений между заказчиком и подрядчиками). (Необходимым условием кредитной эмиссии под будущую стоимость является разработка порядка регистрации контрактов (соглашений) между заказчиком и подрядчиками по исполнению инвестиционных проектов.)

К настоящему времени известны предложения по формированию региональных инвестиционных банков как структур государственного инвестиционного банка. Так, известны предложения о создании Российско-Сибирского банка реконструкции и развития с наделением его соответствующими

активами и полномочиями, вплоть до передачи в его ведение части активов Центробанка с использованием его средств исключительно для инвестиционных целей. Предлагается образовать и инвестиционный фонд социально-экономического развития Сибири для аккумуляции средств как российских, так и зарубежных инвесторов⁷. Такие инвестиционные институты, безусловно, будут способствовать интеграции банковского капитала в регионе и могут применяться в других межрегиональных ассоциациях, объединенных в настоящее время в рамках федеральных округов, а также в формировании инвестиционной инфраструктуры рассматриваемых в данной работе геоэкономических регионов.

Наряду с инвестиционными фондами развития регионов могут формироваться региональные инновационные фонды для привлечения в регион компаний, производящих наукоемкую продукцию, и финансовой поддержки научных исследований в разных формах.

Наряду с банковскими структурами, создаваемыми на основе средств правительств стран, включая саму Россию, нельзя исключать способы формирования инвестиционных институтов регионального развития на основе бюджетных средств регионов страны, а также сопредельных регионов и иных заинтересованных стран. Данный источник, по-видимому, не может быть более значительным, чем бюджетные и иные ресурсы правительств. Однако именно в концептуальном плане такие структуры имеют право на дополнительную финансовую поддержку со стороны международных банков реконструкции и развития, например Европейского (ЕБРР).

Такие структуры могут явиться дополнительной поддержкой в части как инвестиций, так и их страхования, в деятельности государственных корпораций регионального развития.

На первом Байкальском экономическом форуме (Иркутск, 2000 г.) было выдвинуто предложение рассмотреть возможность создания международного банка развития переходных экономик Северо-Восточной Азии, по своим задачам аналогичного ЕБРР⁸. Не рассматривая здесь вопрос об обоснованности

определения экономик КНР и КНДР как переходных, следует, однако, изучить также иной механизм создания такого банка, понимая, что ЕБРР является во многом уникальным банком, специализирующимся на финансировании (кредитовании) проектов регионального развития. Поэтому возможно создать именно Северо-Азиатский филиал ЕБРР, включив в число учредителей этого филиала государства этого региона и сам ЕБРР (по типу банковского холдинга). Таким образом можно было бы сформировать инвестиционный институт, обеспечивающий финансирование программ развития СВА, включая и такую известную, как программа ООН по развитию бассейна р. Туманной (Туманганский проект).

Территориальное объединение (интеграция) инвестиционных процессов по освоению территории и природных ресурсов, а также развитию производственных комплексов рассматриваемого региона требует формирования инвестиционной структуры, сочетающей в себе статус коммерческого (инвестиционного) предприятия и федерального агентства развития региона, уполномоченного распоряжаться федеральными финансовыми ресурсами и ресурсами субъектов Федерации, заинтересованных в реализации конкретных инвестиционных проектов.

Разумеется, в составе такого конгломерата по управлению инвестиционными проектами и их финансированию необходимо выделять структуры, специализированные по территориальным и отраслевым направлениям, а также отслеживающие средства конкретных инвесторов и организующие (через уполномоченные банки) взаимоотношения между ними, включая взаимное кредитование.

Предлагаемый подход отличается от механизма финансирования федеральных целевых программ освоения регионов ресурсного типа, таких как, например, программа освоения Нижнего Приангарья Красноярского края. Такая программа представляет собой кооперативный подход к реализации инвестиционных проектов, предлагаемых к осуществлению заинтересованным компаниям (а на практике и подготовленным ими же для включения в состав программы) при участии средств федерального бюджета.

та и бюджетных средств заинтересованных субъектов Федерации.

Основное отличие состоит в том, что органы управления по реализации объединенных (интегрированных) проектов освоения и развития территорий формируются «снизу» как результат согласованности интересов компаний, взявших на себя обязательства реализовать конкретный инвестиционный проект и получивших статус генерального подрядчика с правами на государственную поддержку и часть прав от федерального агентства по развитию региона (которое также следует институционализировать).

Логическое противоречие нынешнего положения федеральных целевых программ развития регионов состоит в том, что оно не формулируется в терминах контрактного права и субъекту заказчика не противостоит субъект подрядчика. Статус участника программ также не институционализирован, что не позволяет определить состав прав и ответственности по выполнению работ в рамках данной программы.

По существующему положению по финансированию федеральных целевых программ регионального развития в качестве государственного заказчика-координатора выступает Министерство экономики (экономического развития). Кроме того, по отдельным отраслевым проблемам в качестве государственных заказчиков выступают соответствующие министерства и ведомства. В качестве координатора деятельности участников программ на месте предусматривается создание администрации в составе межведомственной комиссии и дирекции. Для привлечения дополнительных средств (инвестиций) со стороны предприятий и заинтересованных регионов (субъектов Федерации) может создаваться фонд развития региона. Таким образом, имеет место жесткая централизация как административного управления, так и привлечения инвестиционных средств.

Основной недостаток этой схемы состоит, на наш взгляд, в том, что заинтересованные предприятия не выступают в качестве генеральных подрядчиков по инвестиционным проектам, имеющим самостоятельное решение. Поэтому они не могут участвовать в организации процессов привлечения допол-

нительных инвестиций для реализации своей части программы, используя, помимо собственных, гарантии государства для обращения к ресурсам фондовых рынков, банковского кредита, корпоративных ресурсов отечественных и зарубежных компаний.

В Минтрансе РФ вполне обоснованно, на наш взгляд, полагают, что для привлечения столь масштабных инвестиций необходимо утверждение таких форм работы с инвестором, как концессия и получившая широкое распространение в последние десятилетия система (схема) инвестирования по принципу «построй — оперируй — передай». Данный механизм нашел широкое применение в Китае, Индии, Малайзии, Турции, Египте и других странах для привлечения инвестиций в крупные инфраструктурные объекты с длительным сроком окупаемости.

В соответствии с этой схемой инвесторы и государство заключают договор, по которому инвестор строит объект инфраструктуры под ключ: порт, контейнерный терминал, аэропорт, мост, платную дорогу и др. — и осуществляет эксплуатацию объекта в течение 20–30 лет. По завершении этого срока государство имеет право выкупить контрольный пакет акций у инвестора по взаимовыгодной цене, устанавливаемой в момент подписания соглашения. По данной схеме инвестирования правительству Индии удалось привлечь более 20 млрд дол., Турции — 16 млрд дол. При этом удается решать целый ряд дополнительных вопросов, связанных с инвестициями, включая репатриацию капитала. Например, Турция смогла вернуть в национальное хозяйство 10 млрд дол., разрешив их вкладывать в строительство объектов инфраструктуры без указания источника происхождения.

Нетрудно увидеть, что названные схемы привлечения инвестиций вполне применимы и в отношении другого ключевого инфраструктурного комплекса, каким является топливно-энергетический комплекс, в рассматриваемом регионе — один из основных для реализации экспортно ориентированных проектов. Особое значение применения концессионных соглашений видится в отношении объектов с длительным сроком эксплуатации, таких как электростанции,

линии электропередач, крупные угольные бассейны, предприятия по ремонту и сервисному обслуживанию этих комплексов.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Рязанов В.Т. Экономическое развитие России: Реформы и российское хозяйство в XIX–XX вв. СПб., 1999.

² Чувство земли. М., 1988. С. 52.

³ Селезнев А.З. Конкурентные позиции и инфраструктура рынка России. М., 1999. С. 288.

⁴ Российская газета. 1998. 29 авг. С. 4.

⁵ Российская газета. 1999. 5 нояб. С. 6.

⁶ Экономическая безопасность: Производство — Финансы — Банки / Под ред. В.К. Сенчагова. М., 1998. С. 60.

⁷ Аксенов В.Н., Бовин А.А., Вавилин Е.А. Проблемы экономического развития Сибири и участие МАСС в их решении // Регион: экономика и социология. 1999. № 4. С. 19–35.

⁸ Экономика, право, менеджмент. 2000. № 40. С. 11.

В. М. ЯГОДКИНА
докторант БГУЭП

ФАКТОРЫ, ВИДЫ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ИНСТИТУЦИОНАЛИЗАЦИИ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

Начавшийся еще в XIX в. процесс институционализации мировой экономики к настоящему времени достиг поистине грандиозных масштабов.

Предпосылками к началу этого процесса послужили прежде всего интернационализация национальных экономик и порожденная ею транснационализация мирового хозяйства.

Общеизвестно, что импульсом, давшим толчок к развитию процесса интернационализации, выступила интенсификация распространения производственных, технических, научных и иных достижений в различных областях (производства, транспорта, связи и т.д.) за пределы национальных границ с целью извлечения большей прибыли. На национальном уровне стало проявляться усиление зависимости национального воспроизводства от внешних факторов: динамики мирового производства, зарубежного уровня науки, техники, производительности труда, развития международной торговли, притока иностранных капиталов и др. В результате этих процессов стало наблюдаться формирование сначала транснациональных, позднее — международных и многонациональных компаний.

Первые транснациональные компании добровольно стали пробным камнем или низовым звеном (а вместе с этим приняли и колоссальные предпринимательские риски) в фундаменте для строительства мировой экономики. Они на собственном примере продемонстрировали национальным экономикам возможность и, главное, выгоду функционирования на международном уровне. Очевидно, что транснациональные компании (ТНК) выступали и выступают в качестве миниатюрных моделей созданных позднее международных образований или, иными словами, бизнес-институтов мировой экономики.

Углубление процессов интернационализации привело к созданию разветвленной сети транснациональных, международных и многонациональных корпораций, которая со временем трансформировалась из просто связующего звена национальных экономик в устойчивый каркас мировой экономики. Более того, транснациональные, международные, многонациональные корпорации, являющиеся, с одной стороны, объективным продуктом усиливающихся взаимосвязей национальных экономик, очень быстро превратились в основную движущую