

**В. Ю. РОГОВ**

*кандидат экономических наук, доцент*

## **О ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОМ ПОДХОДЕ К ФОРМИРОВАНИЮ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА**

Геоэкономический подход к формированию стратегии развития национального хозяйства исходит из глобализации мирового хозяйства и процессов становления его как целостности. Поскольку имеется множество трактовок как самой сущности глобализации, так и целостности мирового хозяйства и образующих его пространственных структур, то следует определить направление в складывающейся теории геоэкономики, на основе которого можно было бы сформировать геоэкономическую стратегию развития национальной экономики. В данной работе рассматриваются возможности концепции

геологистики как методологической основы формирования стратегии развития национальной экономики в составе глобальной экономики.

Центральное положение в геоэкономическом подходе к формированию внешнеэкономической стратегии развития народного хозяйства занимает, согласно концепции Э. Г. Кочетова, «переход от торгово-посреднической к воспроизводственной модели внешнеэкономических связей»<sup>1</sup>. Сама воспроизводственная модель означает формирование интернационализированных воспроизводственных ядер (циклов).

Это вынесенные за национальные рамки процессы расширенного воспроизводства, атрибуты которого имеют специфическую особенность, связанную с тем, что звеньями глобальных воспроизводственных процессов (циклов) выступают национальные и наднациональные хозяйствующие субъекты<sup>2</sup>.

Однако геоэкономический подход, на наш взгляд, не может быть ограничен внешнеэкономической сферой без связи с изменениями в структуре народного хозяйства, вне решения задач его реконструкции для осуществления указанной парадигмы. В этой связи, действительно, геоэкономика, по выражению названного автора, выступает сегодня как центральный вектор мирового развития, как ориентир для выстраивания национальных стратегий развития<sup>3</sup>.

Возможно, что складывающаяся концепция геологистики (при расширительной трактовке логистики) является тем направлением в геоэкономическом подходе, которое может стать основой формирования геоэкономической стратегии развития национального хозяйства, включая Россию. Например, в работе С. А. Уварова логистика — это теория и практическая деятельность планирования, организации, функционального управления и контроля процессов движения совокупности материальных, финансовых, трудовых, правовых и информационных потоков в системе рыночной экономики<sup>4</sup>.

В глобальном измерении логистика рассматривается Э. Г. Кочетовым как геологистика. В ней частные логистические системы в глобальных координатах соотносятся как геоэкономическая, геофинансовая, геополитическая, военно-стратегическая, геоинформационная логистика, а также как мировая природоохранная и мировая культурологическая логистическая системы; восприятие мира как логистической системы, в основе которой функциональное (не механическое) переплетение всех частных сфер в единую логистическую композицию, предопределяющую единство содержания (логику мирового развития, его центральную парадигму — геоэкономическую) и формы (институцио-

нальное оформление глобального мира)<sup>5</sup>.

Столь обширное цитирование оправдывается, на наш взгляд, тем, что методология проектирования глобальных логистических систем в принципе применима к формированию национальных объектов или субъектов глобальной логистики — транснациональных корпораций, финансово-промышленных групп, свободных экономических зон, а также таких структур, рассматриваемых в данной работе, как внутренние геоэкономические регионы и институты их развития.

Идентификация, концепция и стратегия развития геоэкономических регионов связаны не столько с географическими или экономическими, сколько со специфическими культурологическими факторами, сформировавшимися на основе первых двух, но ставших самостоятельными, определяющими содержание целостности национального хозяйства и его региональных структур.

Целостность субъектов геоэкономики, включая национальные, может быть раскрыта в контексте пространственно-временного континуума культуры. Такой подход в настоящее время характерен для глобалистских концепций. По замечанию М. А. Чешкова, проблематика пространства и времени (поиска хронотопа) наблюдается в экономических дисциплинах, в том числе и геодисциплинах (геофинансах, геоэкономике). Потребность в решении философских проблем глобализации вызывает также необходимость раскрытия понятия развития в геодисциплинах без подмены его философским обоснованием и без сведения философского принципа к конкретно-предметному смыслу<sup>6</sup>.

Культуру, считает А. С. Ахиезер, необходимо рассматривать как хранительницу, как носителя программы деятельности общественного субъекта: личности, группы, сообщества в целом<sup>7</sup>. Культура, в его понимании, выступает как «организованный опыт всей предшествующей истории, содержащей программы реализации человеческих способностей, возможностей, основу, предпосылку и результаты творчества, рефлексии людей, а значит, и способность критики этих

программ»<sup>8</sup>. На нормативно-программную функцию культуры указывают В. С. Степин<sup>9</sup>, Э. С. Маркарян<sup>10</sup> и др.

Экономическое пространство России как культурно-историческое целое сформировалось под воздействием процессов его транспортного освоения для целей мировой торговли, на путях между странами Европы и Азии. При этом новые транспортные коммуникации, создаваемые для собственных (российских) нужд, включаются в глобальные транспортные потоки. В узловых точках этих коммуникаций формировались региональные структуры как основа для становления территориальных общностей — регионов, являющихся одновременно частями национальной и глобальной общностей людей.

В числе таких исторически сложившихся регионов-перекрестков можно назвать Киевскую Русь (на пути «из варяг в греки»), ставшую основой для других исторических центров русской колонизации. Среди них особо выделяются Великий Новгород (шире — Новгородская республика, осуществлявшая торговлю с Ганзейским союзом), Московское княжество, Нижнее Поволжье (на Великом волжском пути).

Развитие Урала и Сибири, становление их региональных структур также тесно связаны с Транссибирской магистралью, прошедшей почти полностью по маршруту Великого сибирского тракта, по которому осуществлялась торговая связь Китая с Россией и странами Европы, в частности торговля чаем (до строительства Суэцкого канала одноименным акционерным обществом). Различия здесь заключаются в том, что Урал и Западная Сибирь являлись центрами колонизации Средней Азии, а Восточная Сибирь, со столицей в Иркутске, — центром колонизации всех «остальных» восточных территорий Российской Империи. Примечательно, что строительство Китайской Восточной железной дороги дало импульс формированию особой культуры российского Дальнего Востока (несостоявшейся дальневосточной цивилизации, по В. Мартынову<sup>11</sup>).

Геоэкономическая концепция и стратегия развития экономики России может

быть раскрыта в региональном аспекте при условии, что в качестве объектов исследования и управления будут выступать геоэкономические регионы. Под геоэкономическим регионом предлагается понимать территориальную подсистему национальной экономики как культурно-исторической целостности, обеспечивающей эффективную внутреннюю и внешнеэкономическую интеграцию на определенном экономико-географическом направлении на основе развития систем транспортной, энергетической и иной логистической инфраструктуры национального, международного и глобального значения, перехода к устойчивому ресурсопользованию и социально-экономическому развитию населения.

Жизнеспособная и достаточно продуктивная (нетривиальная) концепция формирования геоэкономических регионов, как это ни парадоксально, может быть сформирована на основе содержательных культурологических концепций-проектов. Вне этих смысловых схем сами по себе эффективные экономические проекты в массе своей останутся нереализованными. Здесь исходными схемами для генерации геоэкономических образов регионов (по Д. Н. Замятину<sup>12</sup>) могут выступать те геополитические концепции, в которых культурологический компонент является исходным.

Так, В. Л. Цымбурский формулирует вопрос о геополитической стратегии России по существу в контексте пространственно-временного континуума: «В сегодняшнем мироустройстве Россия перестает быть Великим Пространством, дающим на Запад и из соприкосновения с ним почерпающим свое историческое Время. Перед идеологами России встают два вопроса, — по сути, двуединый вопрос: что такое пространство России, если не Большое Пространство всей внутренней Евро-Азии? и что такое время России, если не время евро-атлантической истории?»<sup>13</sup>.

На наш взгляд, ответ на данный вопрос лежит в плоскости не геополитики, а геоэкономики. Речь идет о формировании

общего экономического пространства России и ЕС как конвергенционном процессе, что признается, заметим, идеологами и практиками самого Европейского союза.

Рассматривая этот теоретико-методологический вопрос В. Л. Цымбурского, непосредственно относящийся к стратегии развития экономики страны в контексте пространственно-временного континуума культуры, следует обратиться к его проектной функции. Реальным результатом, закрепляющим процесс расширения и трансформирования культуры, здесь является конструирование. «Продуктом» последнего, по выражению Э. В. Барковой, «становится переход времени в пространство: формирование социокультурных институтов, средств коммуникаций, технологий, построения новой организационной среды, в которых, тем не менее, представлен субъект и векторы его смысловых ориентаций во времени»<sup>14</sup>.

Конвергенционная функция геоэкономических регионов имеет, по понятию, внутренний и внешнеэкономический аспекты. Так, регион БАМ–Транссиб, располагаемый в зоне влияния этой транспортной системы, призван усилить конвергенционные процессы на юге Восточной Сибири и Дальнем Востоке. Важнейшим итогом такой конвергенции должно стать формирование на Дальнем Востоке промышленного полюса, сопоставимого с потенциалом Северо-Западного экономического района, и образование в Восточной Сибири (ориентировочно вокруг Красноярска) радиальной транспортной сети, подобной той, которая сложилась в Центральном экономическом районе. (В глобальном аспекте речь может также идти о симметрировании западноевропейской и российской коммуникационных систем как структур северо-евразийской коммуникационной системы.)

В идентификации внутренних геоэкономических регионов решающая роль принадлежит транспортным коммуникациям как средствам формирования коммуникационной среды<sup>15</sup> и целостного хозяйственного пространства. В

своей геополитической концепции Острова России В. Л. Цымбурский, обращаясь к вопросу о внутренней геополитике, по транспортному критерию в геополитическом образе страны вычленяет: Евро-Россию (евро-российский фланг), Урало-Сибирь (в нем выделяется роль Транссиба и Северного морского пути (СМП), имеющих широтное направление), а также дальневосточный фланг<sup>16</sup>. В организации флангов ведущая роль принадлежит меридиональным транспортным коммуникациям, как естественным, так и искусственным.

На наш взгляд, геоэкономическая структура российского хозяйства имеет более сложный характер именно потому, что связи со странами так называемого Великого Лимитрофа (геополитический термин, означающий «питающий предел») обеспечиваются вполне структурированными коммуникационными комплексами. Так, сухопутные коммуникации со странами Азиатско-Тихоокеанского региона обеспечиваются железнодорожной системой БАМ–Транссиб. Территории юга Западной Сибири, Урала и Поволжья, обеспечивающие транспортные и иные хозяйственные связи со странами Центральной Азии, выделяются в Приказахстанский регион.

Предлагается также выделить внутренний европейский регион Белкомур–Баренцкомур, регион Севсиб–Транссиб, Арктический регион (в зоне влияния Северного морского пути), Приенисейский регион, Приленский регион (для формирования интермодальных транспортных узлов в районе Якутска после соединения с БАМом; организации транзитных перевозок по Лене с выходом в западный сектор СМП, с продолжением железнодорожной магистрали от Якутска на Охотск, Магадан и Чукотку). Тихоокеанский регион вычленяется для организации морских транзитных перевозок для выхода к СМП, освоения углеводородного сырья на шельфе морей Тихого океана, рационального использования биологических ресурсов, строительства рокадной железной дороги вдоль побережья Тихого океана: Николаевск-на-Амуре–Охотск–Магадан–

Берингов пролив<sup>17</sup>.

Следует согласиться с тем положением геополитической модели В. Л. Цымбурского, что Дальний Восток имеет такое же фланговое положение, что и Евро-Россия. Это указывает на инвариантность задачи формирования на востоке России геоэкономического полюса, сопоставимого с Европейской Россией. По всей видимости, эта задача может быть решена лишь при существенной трансформации геоэкономической структуры Евразии (уже испытывающей колоссальные «тектонические» сдвиги) и при образовании геоэкономического (панъевропейского) альянса России и ЕС. Поэтому тезис названного автора о евроатлантическом времени истории современной России заслуживает осмысления и раскрытия.

Формирование на российском Дальнем Востоке геоэкономического полюса России и всей Европы может стать для европейских стран общецивилизационным проектом, сопоставимым с освоением Американского континента, что может иметь и соответствующие позитивные демографические последствия для европейских народов. Для России геоэкономическая переориентация на азиатско-тихоокеанское направление с помощью ЕС имеет принципиальное значение, поскольку позволяет ей глобально маневрировать своими продуктами и услугами, используя конъюнктурные, структурные и иные различия в экономическом развитии мирохозяйственных полюсов.

Один из западноевропейских специалистов по России Ж. Сапир замечает, что привязка России к Европе имела бы огромное значение для стабильности континента, а также для взаимоотношений между Европой и Соединенными Штатами, Европой и Азией. Способность использовать эту возможность гораздо важнее для будущего Европейского союза, чем фактор единой валюты. В тоже время, по его мнению, не стоит забывать и о том, что Россия располагает значительным природным и человеческим потенциалом и в перспективе сможет составить конкуренцию для Европейского союза<sup>18</sup>.

Приведенная логическая конструкция свидетельствует о возможности опре-

деления ЕС в качестве глобального, стратегического партнера России в ее геоэкономическом развитии, в том числе как основного инвестиционного партнера и кредитора, прежде всего для освоения хозяйственного пространства как части национальной и глобальной экономики.

Специальная институализация геоэкономических регионов может быть осуществлена через образование в каждом из них корпорации регионального развития, осуществляющей финансирование и эксплуатацию (через дочерние компании) ключевых объектов инфраструктуры, соединяющей регион в единое целое. В большинстве случаев в качестве таких базовых инфраструктур выступают транспорт и энергетика, образующие соответствующие сетевые системы. Отметим, что корпорации регионального развития могут трансформироваться в ТНК, привлекая инвесторов и пользователей. Примером здесь может служить известная Администрация развития долины Теннесси (TVA), ставшая крупнейшей энергетической компанией США и имеющая свои представительства за рубежом.

В подтверждение нашей точки зрения укажем на предложение образовать РАО «СМП» (Северный морской путь) для функционирования в качестве ключевой транспортной инфраструктуры в Арктике<sup>19</sup>. При этом развитие ледокольного флота и обеспечивающей инфраструктуры возможно на основе механизма концессии.

В отечественном опыте зарубежных концессий наиболее развитую институциональную инфраструктуру дает история Китайской Восточной железной дороги (Чита–Владивосток через Маньчжурию с центром управления в Харбине). Для финансирования проекта в 1895 г. был образован акционерный Русско-Китайский банк, которому в 1896 г. (в период коронации Николая II) и была предоставлена концессия на строительство КВЖД. В качестве гаранта банка выступало министерство финансов. Русско-Китайский банк (с 1910 г. — Русско-Азиатский, образованный в результате слияния Северного и Русско-Китайского банков), в свою очередь, создал акционерное

«Общество КВЖД», которое осуществляло строительство и эксплуатацию дороги. По существу, был образован концерн, выполнявший также и функции развития концессионного региона.

Если принять в качестве основного механизма финансирования этих проектов (набор их может быть, в принципе, изменен) концессию государственного имущества, то общая, в масштабах страны, схема управления процессами формирования геоэкономических регионов освоенческого типа должна опираться на Государственный концессионный комитет (название условное) и Банк развития геоэкономических регионов. Этот банк может выступать в качестве учредителя банков развития геоэкономических регионов.

В свою очередь такие банки, в большинстве случаев могут выступать в качестве концессионеров по комплексным инфраструктурным проектам (по типу производственно-территориальных комплексов). Эти банки регионального развития, если брать во внимание опыт строительства и эксплуатации КВЖД, в свою очередь, выступают учредителями компаний, непосредственно реализующих проекты. Тем самым обеспечивается привлечение акционерного капитала как в финансово-кредитную (банковскую сферу), так и в производственную (в дочерние общества регионального развития по конкретным проектам) сферы.

Таким образом, процесс становления мирохозяйственной целостности (глобализации) сопровождается компенсационным процессом регионализации национальных экономик и формирования различного рода региональных интеграционных структур, инфраструктура которых встраивается в глобальные логистические сети. Формирование геоэкономической стратегии народного хозяйства означает изменение его экономико-географической структуры, включая создание новых полюсов развития, соответствующих изменениям в пространственной структуре мирового хозяйства, а также создание геоэкономических регионов и институтов их развития.

## ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> Кочетов Э. Г. Глобалистика как геоэкономика, как реальность, как мироздание. М., 2001. С. 137.

<sup>2</sup> Там же. С. 654.

<sup>3</sup> Там же. С. 77.

<sup>4</sup> Уваров С. А. Логистика: общая концепция, теория, практика. СПб., 1996. 323 с.

<sup>5</sup> Кочетов Э. Г. Указ. соч. С. 649.

<sup>6</sup> Чешков М. А. Взгляд на глобализацию через призму глобалистики // Мировая экономика и международные отношения. 2001. № 2. С. 55.

<sup>7</sup> Социологические исследования. 1997. № 3. С. 129.

<sup>8</sup> Ахиезер А. С. Россия: критика исторического опыта (Социокультурная динамика России). Т. 1. От прошлого к будущему. Новосибирск, 1997. С. 54.

<sup>9</sup> Степин В. С. Теоретическое знание. М., 2000.

<sup>10</sup> Маркарян Э. С. Теория культуры и современная наука. М., 1983.

<sup>11</sup> Мартынов В. Коммуникационная среда мира и общественное сознание // Мировая экономика и международные отношения. 2001. № 1.

<sup>12</sup> Замятин Д. Н. Стратегии репрезентации и интерпретации геоэкономических образов России // Мировая экономика и международные отношения. 2002. № 6. С. 15–23.

<sup>13</sup> Цымбурский В. Л. «Новые правые» в России: национальные предпосылки идеологии // Куда идет Россия: Альтернативы общественного развития. М., 1995. С. 481.

<sup>14</sup> Баркова Э. В. Пространственно-временной континуум в онтологии культуры. Волгоград, 2002. С. 165.

<sup>15</sup> Мартынов В. Указ. соч.

<sup>16</sup> Цымбурский В. Л. «Остров Россия» за пять лет (приключения одной геополитической концепции) // Россия и мир: политические реалии и перспективы: Аналитический альманах. М., 1998. С. 291.

<sup>17</sup> Рогов В. Ю. Становление геоэкономической стратегии управления национальным хозяйством. Иркутск, 2001. 265 с.

<sup>18</sup> Сапир Ж. Российский крах: Пер. с фр. М., 1999. С. 141, 142, 156.

<sup>19</sup> Экономика и организация промышленного производства. 2002. № 6. С. 37.