

**Экономические перспективы  
использования территориально-  
транспортного потенциала России**

**Economic prospects of using  
the territorial potential of Russia**

*Аннотация.* Территориально-транспортный потенциал России велик, он мог бы приносить России огромные доходы, не говоря уже о других выгодах и преимуществах, но использованию его в России уделяется недостаточное внимание.

*Ключевые слова:* территориально-транспортный потенциал, транспортный коридор, сборы, тарифы, затраты, доходы, инвестиции.

*Annotation.* The territorial and transport potential of Russia is great, it could bring Russia huge incomes, not to mention other benefits and advantages, but its use in Russia is given insufficient attention.

*Keywords:* territorial transport potential, transport corridor, fees, tariffs, costs, incomes, investments/

---

Считается, что мы с Китаем дружим и сотрудничаем. Однако при первом же взгляде на наши отношения с этой страной становится очевидным, что области и сферы, по которым мы сотрудничаем, выгодны, в основном, Китаю. Например, контракты о поставках газа: разработка месторождений и строительство газопроводов, которые сегодня России *не нужны*; заготовка древесины для обрабатывающих предприятий Китая - которые занимаются развитием именно *китайского производства*, в том числе и на экспорт в разные страны мира, включая и РФ; предоставление земель для обработки китайскими сельхозпроизводителями и т.д.

Вместе с тем, существуют естественные предпосылки и условия, которые позволяют развивать сотрудничество с Китаем по направлениям, выгодным для России и помогающим развитию её производительных сил, но именно по этим направлениям инициативных движений со стороны России наблюдается крайне мало.

Между тем, есть направления, которые готовы «для немедленного запуска» и которые сразу начинают приносить существенные доходы. Это – территориально-транзитные возможности России, которые уже «даны»

---

<sup>1</sup> Руководитель Центра фундаментальных и прикладных исследований Института налогового менеджмента и экономики недвижимости НИУ ВШЭ, доцент кафедры налогового администрирования и правового регулирования Налогового института РосНОУ, кандидат экономических наук.

нынешней России, которые уже готовы для немедленного освоения и которые способны самофинансировать своё дальнейшее развитие практически беспредельно.

Возьмём, для примера, Северный морской путь. Трасса уже давно освоена, есть все необходимые мощности портов, ледокольной техники, бункеровки, ремонтно-технического обслуживания судов, имеются системы связи и контроля за погодными условиями.

Однако реальных сдвигов за все прошедшие десятилетия так и не произошло и китайские грузы на этот маршрут практически не заходят – хотя по главному фактору, по времени транспортировки, северный маршрут в Европу в 1,5 – 2 раза экономичнее южного.

Эти проблемы, на самом деле, легко решаемы – как мы видим на примере финских портов, которые принимают и обрабатывают большие объёмы китайских грузов в страны Балтийского региона, включая и Россию. Нужно лишь установить, одномоментно, жёсткие временные нормативы приёма судов и их разгрузки\погрузки и затем строго их соблюдать.

При этом не делается и то, что затрат денежных ресурсов не требует, например, нормализация и упрощение таможенных и портовых процедур, которые в отношении транзитных грузов вообще должны быть сведены до минимума.

Между тем, что касается таможни, то китайские производители, работающие в китайских свободных зонах, этой проблемы просто «не знают»: в Китае для них таможенного регулирования нет совсем, а в Европе все таможенные процедуры проводятся мгновенно, по заранее отправляемым документам, и часто ещё до захода судна в порт назначения.

Но далее надо будет решить и другую проблему – проблему тарифов. Они должны быть конкурентными с расходами на транспортировку и обработку грузов, имеющими место на южных морских маршрутах.

Пока же это обстоятельство никак не учитывается и транспортные тарифы, портовые сборы, навигационные расходы и т.д. устанавливаются у нас «от затрат».

В итоге складывается, как представляется, безвыходное положение: тарифы и сборы можно снижать только при достижении значительного грузооборота и объёма грузопотоков, а таких оборотов и потоков не будет, пока не будут снижены эти тарифы и сборы. На самом деле, эта проблема давно известна в рыночной экономике и у неё есть простое решение. Это решение состоит в том, что для успешного выхода на новый рынок за основу планирования цен и тарифов берутся не собственные затраты, а цены и тарифы конкурентов.

Для решения этого вопроса необходимы совместные усилия по сокращению затрат на всех уровнях – навигационных служб, портов, местных властей, федеральных органов, и т.д. – чтобы «вписаться» в предельные уровни цен и тарифов, действующих на этом рынке. Другого пути – если мы хотим сейчас и далее зарабатывать деньги на этом маршруте – просто нет.

И если вдруг такое сравнение не даст позитивного результата, то и здесь есть возможности для определённого маневрирования.

Во-первых, на начальном периоде у государства можно попросить разовых дотаций на покрытие разрыва между затратами и доходами. Дело в том, что если даже перевозки по Севморпути сразу и не будут приносить чистого дохода, то дополнительные поступления от этих перевозок смогут облегчить бремя государства на выполнение его обязательных функций в этом регионе: по линии обороны, в сфере социального обслуживания региона, оптимизации процесса «северного завоза».

Во-вторых, для начального финансирования могут быть использованы и внешние источники, например, авансы грузоотправителей или кредиты иностранных банков (впрямую или через транспортные компании – их клиентов).

В целом здесь нужна всего лишь одна организующая структура, которая взялась бы за решение проблемы в комплексе, по всем её аспектам – экономическим, таможенно-фискальным, транспортно-погрузочным, навигационным и т.д.

Второе направление – это авиатранзит через Северный полюс. Сейчас по этому кратчайшему пути совершаются рейсы из Северной Америки в страны Азии, и Россия имеет на этом транзите весьма скромные доходы от их навигационного обслуживания.

Между тем, пока на этом маршруте используются исключительно авиасредства дальне-магистрального назначения, главный недостаток которых состоит в том, что они должны принимать на борт авиатопливо на весь такой трансконтинентальный рейс, что резко снижает их полезную нагрузку.

Между тем, Россия могла бы предложить задействованным в этом транзите авиакомпаниям свои аэропорты «подскока», которые, во-первых, позволяют снизить начальную загрузку авиатопливом, во-вторых, включить в этот оборот среднемагистральные суда, и, в-третьих, развивать вокруг этих наших аэропортов индустрию туризма.

И, опять - следует повторить, привычная у нас погоня за немедленной прибылью и за удовлетворением фискальных интересов государства способны сразу зарубить развитие этого направления.

Есть ещё и третье, наиболее важное направление транзита, которые мы уже теряем (если не совсем потеряли). Это – сухопутные перевозки грузов и пассажиров на перегоне Дальний Восток – Европа.

По этому направлению более ста лет назад был уже сделан хороший задел – проложены железнодорожные пути через всю Россию до побережья Тихого океана.

Но в итоге был выбран вариант безвозмездной уступки КВЖД Китаю и отказ от каких-либо прав России на территории и на морские порты.

И что мы сейчас видим? Для России этот наиболее выгодный и удобный путь к незамерзающим морям Тихого океана потерян.

Однако и здесь, при благоприятных отношениях с Китаем мы могли бы заинтересовать этого промышленного гиганта совместным развитием железных и автодорог через территорию России и до Европы, до бассейна Средиземного моря. И у Китая, во времена СССР, другого варианта просто не было.

И Китай в этой ситуации признал для себя более выгодным развивать транспортные коридоры в Европу в обход территории России, через свои западные территории и через Среднюю Азию.

Что от этого теряет Россия? Грузопотоки, возможность возить «чужие» грузы по своей территории. Россия получает также низкую рентабельность для любых инвестиций в развитие трансконтинентальных железных и автодорог на своей территории – внутренние экономические связи разорваны, население из районов Сибири и дальнего Востока убегает.

Казахстан, напротив, в этой концепции становится ключевым звеном – и звеном, которое активно и последовательно выступает на стороне Китая, противопоставляя и предпочитая интересы Китая интересам России.

Полезно сравнить также эволюцию транспортных систем в США и в России. Развитие железных дорог в обеих странах началось примерно в одно и то же время. И в США, и в России первоначальной задачей было связать железной дорогой морские «оконечности» национальной территории. И в обеих странах меньше внимания уделялось строительству дорог с Севера на Юг – при наличии удобных водных путей по этому направлению.

Но дальше все пошло по-разному. В США за железной дорогой пошло интенсивное производительное освоение Дальнего Запада и в основном – усилиями частной инициативы. В России же такое освоение приняло государственно-бюрократические формы, не поддерживаемые соответствующими перееливами населения и частных капиталов.

А дальше в США началась всеобщая автомобилизация. Автодороги строились уже во всех направлениях – как только выяснилось их основное преимущество перед железными дорогами: от первых начинается развитие всех прилегающих к трассе территорий, а при вторых – развиваются, в основном, только конечные пункты маршрутов.

Китай эту американскую программу «всеобщей автомобилизации» перенял в полном масштабе, но реализует её уже на самом современном уровне.

По тому же пути идёт и соседствующий с РФ Казахстан. Только за последние 15 лет в Казахстане построено порядка 10 тыс. км современных автодорог (и около 2 тыс. км – железных дорог) - и ещё 7 тыс. км автодорог республиканского значения будет построено и реконструировано до 2020 г. в рамках программы инфраструктурного развития «Нурлы жол».<sup>2</sup>

Итак, конечный результат всех этих инфраструктурных инициатив и проектов предельно ясен: Россия окончательно отрезается от основных транспортных потоков между Дальней Азией (Китай, Корея, Япония, страны ЮВА) и Европой, дальнейшее развитие трансконтинентальных транспортных коридоров, проходящих по территории России, становится изначально заведомо убыточным; Казахстан и страны Средней Азии уходят от России к новому китайскому маршруту Великого шёлкового пути.

Между тем, ещё двадцать лет назад был предложен проект «Великий путь России», предполагавший «строительство суперавтодороги Западная Европа (стыковка с германскими автобанами через Калининград, на Берлин) – Дальний Восток, на первом этапе, и с ответвлениями на Иран, Индию, Китай, выход на Японию (через Сахалин и Южные Курилы) и на США (мост или тоннель через Берингов пролив) – на последующих этапах».<sup>3</sup>

Данным проектом предусматривалось сооружение в одном транспортном коридоре, одновременно:

---

<sup>2</sup> ЕАЭС. Союз Евразия, № 22, 2016, с. 23

<sup>3</sup> В. Кашин. Управление финансами. М. 2003, с. 164.

- автодороги с тремя-четырьмя полосами движения в каждом направлении (на всем пути - без перекрёстков и без ограничения скорости);
- транспортного трубопровода, с двумя «нитками» - для обеспечения автоматизированного перемещения контейнеров в трубе с пониженным давлением воздуха (на скорости до 450-500 км в час):
  - канала магистральной защищённой оптико-волоконной связи;
  - полосы лесохозяйственных зелёных насаждений вдоль всей трассы.

Сейчас мы видим, что такой транспортный коридор строится – но не Россией и не для России. А идея «транспорта в трубе» уже подхвачена в Калифорнии, о ней недавно заявил американский миллиардер Илон Маск и проект «Гиперпетли» уже реализуется компанией Ш. Пишевара «ХиперлупВан». В 2017 г. предполагается построить трёхкилометровый тоннель для тестирования системы, а в 2020 г. этот проект уже может быть реализован в Калифорнии. Одновременно обсуждается реализация аналогичного проекта в одной из скандинавских стран и в Китае.<sup>4</sup>

Резюмируя, можно отметить: территориально-транспортный потенциал России велик, он мог бы приносить России огромные доходы, не говоря уже о других выгодах и преимуществах, но использованию его в России уделяется явно недостаточное внимание.

*Более подробно с материалами исследования можно ознакомиться в монографии Сулейманова М.Д. «Стратегическое управление инвестиционным потенциалом России» - М.: МНИ, 2017, которая представлена в библиотеках Российского нового университета, Налогового колледжа, Московского налогового института, а также в продаже в книжных магазинах Москвы.*

---

<sup>4</sup> РБК, № 9, 2016, с. 14-15.

### Список использованных источников

1. Налоговый кодекс Российской Федерации (НК РФ).
2. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия, Питер, 1999
3. Аакер Д. Стратегическое рыночное управление / Д. Аакер; пер. с англ.; под ред. Ю.Н. Кантуревского. СПб.: Питер, 2002.
4. ЕАЭС. Союз Евразия, № 22, 2016, с. 23
5. Друкер Ф. Питер Новые реальности: в правительстве и в политике, в экономике и в бизнесе, в обществе и в мировоззрении. [Перевод] / Питер Ф. Друкер. – М.: Совмест. предприятие "Бук Чембэр Интернэшнл", 1994. – 377 с.
6. Клок К., Голдсмит Дж. Конец менеджмента и становление организационной демократии. Питер, 2002, с. 143-146.
7. Минцберг Г., Альстрэнд Б., Лэмпел Дж. Школы стратегий. Стратегическое сафари: экскурсия по дебрям стратегий менеджмента. Под общ. ред. Ю. Кантуревского – СПб.: Питер., 2002. – 330с.
8. Ойкен В. Основные принципы экономической политики», М. 2005, с. 405.
9. Рябушкин Б.Т. Национальные счета и экономические балансы, М. 2012, с. 57.
10. Сальмон Р. Будущее менеджмента, Питер, 1966, с. 276-277.
11. Сулейманов М.Д. Реализация инвестиционного потенциала России в условиях экономических санкций Сборник статей. – М.: МНИ, 2016. — 138 с.



12. Сулейманова М.Д. Стратегическое управление инвестиционным потенциалом России. // Монография - М.: МНИ, 2017. – 253 с.

13. Сулейманова М.Д. Инвестиционный потенциал как важнейший фактор национального богатства российской федерации // Финансовый бизнес. 2017. № 5 (190). С. 3-9.

14. Шумпетер Й. История экономического анализа. /пер. с англ. под ред. В.С. Автономова, в 3-х т. Т. 1. – 552 с., Т. 2. – 504 с., Т. 3. – 688 с. СПб.: Экономическая школа, 2001 г.

15. URL: <http://rosnou.ru> / – сайт Российского нового университет

16. URL: // <https://re.hse.ru/cfarmission/> – сайт Центра фундаментальных и прикладных исследований Института налогового менеджмента и экономики недвижимости НИУ ВШЭ.