

УДК 339.924

ЗОИДОВ КОБИЛЖОН ХОДЖИЕВИЧ

к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией интеграции
российской экономики в мировое хозяйство, Институт
проблем рынка РАН, Москва,
e-mail: kobiljonz@mail.ru

МОРОЗОВА ИРИНА МИХАЙЛОВНА

к.э.н., доцент
ФГБОУ «Государственный университет управления»,
e-mail: natoecon@mail.ru

УРУНОВ АСРОР АЛИЖОНОВИЧ

д.э.н., профессор
ФГБОУ «Государственный университет управления»,
e-mail: urunov@rambler.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2023-4-130-136

"ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ ОБЕЗДОЛЕННОСТЬ" РОССИИ КАК ПРОБЛЕМА И ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ¹

Аннотация. *Предмет:* Экономическое значение континентальности российской территории. *Цель:* Выявление предпосылок формирования органически единой континентальной экономики России, имеющей центр тяжести внутри страны. *Задачи:* Обосновать, что континентальность территории России, с одной стороны, выступает фактором ее экономической уязвимости, а с другой — включает в себе потенциал экономического развития. *Объект исследования:* Российская экономика как континентальное (материковое) хозяйство. *Методология:* В исследовании использованы методы историко-экономического анализа, теории производственно-технологической сбалансированности экономики, системной парадигмы, эволюционно-институциональной теории, экспертных и аналитических оценок. *Результаты:* События последнего времени ясно показали опасность экономической взаимозависимости, вследствие которой Россия стала жертвой ограничительных мер со стороны недружественных стран. Континентальность российской территории несет в себе идею хозяйственной самодостаточности, возможности завершения в пределах географического мира России основных процессов экономического обмена. Однако, поскольку экономическое самоутверждение никогда не достигнет своей полной завершенности, то в определенной степени останется место океаническому принципу связи с мировым рынком. *Выводы.* В своем экономическом развитии Россия уже идет к созданию новой мощной промышленности, ориентированной на удовлетворение внутренних потребностей, и к интенсификации своего сельского хозяйства. Транспортная необеспеченность континентальных областей не позволяет рассчитывать на мировой рынок и побуждает создавать новые центры производства ранее импортированных продуктов. Это, в свою очередь, расширит основу и будет способствовать внутриматериковой консолидации, интенсивному использованию принципа "континентальных соседств". *Область применения результатов.* Полученные результаты могут быть использованы при корректировке приоритетов и направлений пространственного развития России, ее внутренней и внешней экономической политики. **Ключевые слова:** континентальность территории России, экономическое развитие, эволюционно-институциональная теория, теория производственно-технологической сбалансированности, транспортно-транзитная система, морской транспорт, пространственная экономика.

¹ Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда (проект № 22-28-01365).

ZOIDOV KOBILJON KHODZHIEVICH

Ph.D. in Physics and Mathematics, Associate Professor,
Head of the Laboratory of Integration of the Russian Economy
into the World Economy, Institute of Market Problems of the
Russian Academy of Sciences, Moscow,
e-mail: kobiljonz@mail.ru

MOROZOVA IRINA MIKHAILOVNA

Ph.D. in Economics, Associate Professor
of the State University of Management,
e-mail: natoecon@mail.ru

URUNOV TAINA ALIJONOVICH

Dr.Sc of Economics, Professor
of the State University of Management,
e-mail: urunov@rambler.ru

"GEOGRAPHICAL DEPRIVATION" OF RUSSIA AS A PROBLEM AND FACTOR OF ECONOMIC DEVELOPMENT

Abstract. Subject: The economic significance of the continentality of the Russian territory. **Objective:** To identify the prerequisites for the formation of an organically unified continental economy of Russia, which has a center of gravity within the country. **Objectives:** To substantiate that the continentality of the territory of Russia, on the one hand, acts as a factor of its economic vulnerability, and on the other hand, contains the potential for economic development. **The object of research:** The Russian economy as a continental (mainland) economy. **Methodology:** The research uses methods of historical and economic analysis, theory of production and technological balance of the economy, system paradigm, evolutionary and institutional theory, expert and analytical assessments. **Results:** Recent events have clearly shown the danger of economic interdependence, as a result of which Russia has become a victim of restrictive measures by unfriendly countries. The continentality of the Russian territory carries the idea of economic self-sufficiency, the possibility of completing the main processes of economic exchange within the geographical world of Russia. However, since economic self-assertion will never reach its full completion, then to a certain extent there will be a place for the oceanic principle of connection with the world market. **Conclusions.** In its economic development, Russia is already moving towards the creation of a powerful new industry focused on meeting domestic needs and the intensification of its agriculture. The transport insecurity of the continental regions does not allow us to count on the world market and encourages the creation of new centers for the production of previously imported products. This, in turn, will expand the basis and will contribute to intra-continental consolidation, intensive use of the principle of "continental neighbors". **The scope of the results.** The results obtained can be used to adjust the priorities and directions of spatial development of Russia, its domestic and foreign economic policy.

Keywords: continentality of the territory of Russia, economic development, evolutionary and institutional theory, theory of production and technological balance, transport and transit system, maritime transport, spatial economy.

Введение

Для России континентальность ее пространства выступает неустранимой данностью, которая не может не находить отражения в формах экономической жизни [1, 9-11].

Хотя береговая линия российских морей (не следует путать с морской границей), составляющая более 60 тыс. км. [2], является одной из самых протяженных в мире, доступность моря для России является низкой. Одним из показателей такой доступности выступает отношение «берег/площадь» (соотношение береговой линии и площади страны). Для России значение этого показателя составляет 6,7 м/км². Для сравнения: у Германии это значение превышает российский показатель в 1,5 раза, у США - в 2,2 раза, у Канады - в 4,4 раза, у Великобритании - в 12 раз, у Норвегии - в 22 раза (рис. 1).

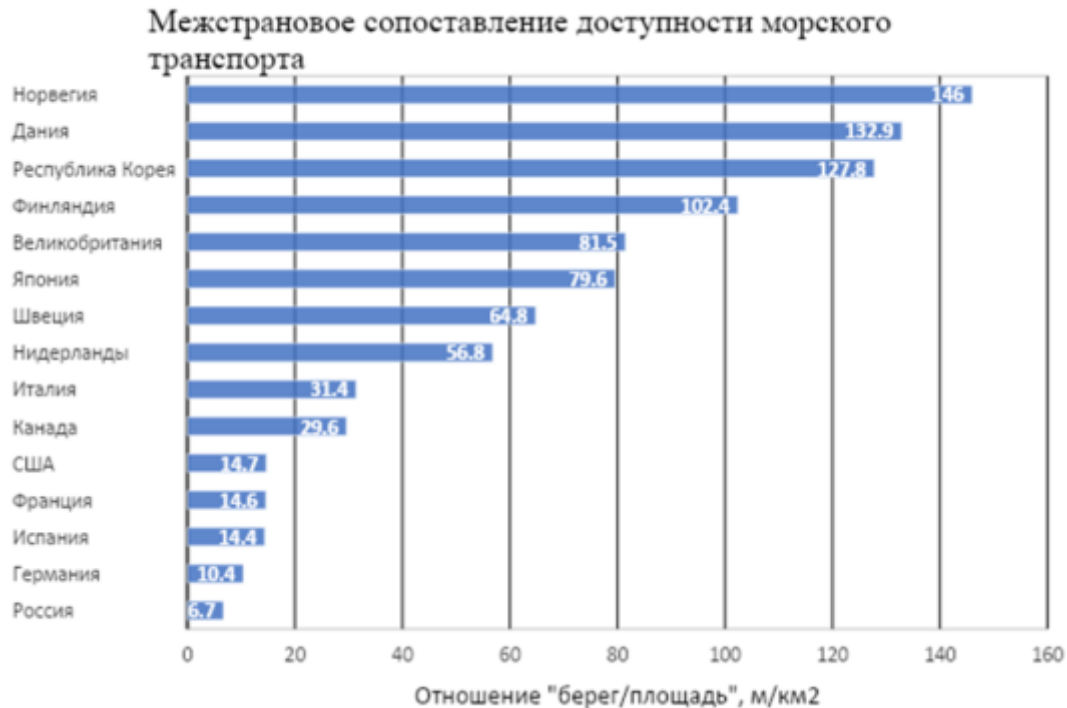


Рис. 1. Доступность морского транспорта, измеряемая соотношением протяженности побережья и площади страны, составлено по: [7].

Более 39 тыс. км береговой линии приходится на побережье Северного Ледовитого океана. Однако, для Арктического региона характерны недостаток крупных портов, усугубляемый невозможностью использования существующих гаваней в зимнее время, и затрудненное транспортное сообщение крупных портов друг с другом из-за огромной удаленности и отсутствия коротких сухопутных путей сообщения (автомобильных и железнодорожных) с основной транспортной системой России. Последнее обстоятельство в полной мере относится и к портам Дальнего Востока.

Из пятнадцати морей, омывающих Россию, Каспийское представляет собой замкнутое море-озеро, не связанное напрямую с Мировым океаном и мало вовлеченное в международные торговые потоки. Шантарское является наименее судоходным морем в мире, а Азовское — мелководным. Семь морей (Баренцево, Белое, Восточно-Сибирское, Карское, море Лаптевых, Печорское, Чукотское) принадлежат к бассейну Северного Ледовитого океана, который, из-за ледовой обстановки, характеризуется незначительными транспортными потоками. Современные технологии и потепление климата в перспективе расширят возможности освоения Арктики и превратят Северный морской путь в важную международную торговую магистраль.

Большая часть морского торгового оборота России осуществляется через моря Тихого и Атлантического океанов, доступ к которым в значительной степени контролируется недружественными государствами.

Так, выходы в Мировой океан из Балтийского региона контролируются странами Североатлантического альянса и Европейского союза. Это относится даже к выходу из Финского залива (часть акватории которого является эстонскими и финскими водами) в Балтийское море, не говоря уже о выходах из последнего в Атлантический океан через Кильский канал (контролируется Германией) и Скандинавские проливы (контролируются Данией, Швецией, Норвегией).

Выходы в открытый океан из Азово-Черноморского региона опять-таки контролируются членами НАТО и ЕС, а также Египтом. Проливы Босфор и Дарданеллы, разделяющие Черное и Эгейское моря, с середины XV века контролируются Турцией (член НАТО). Эгейское море — по большей части воды Греции (член НАТО). Следующее, далее Средиземное море связано с Мировым океаном Гибралтарским проливом и Суэцким каналом. Первый находится под контролем Великобритании и Испании, второй — Египта.

Выходы в Тихий океан через Японское море контролируются Японией и Южной Кореей.

Борьба за выход к морям была одним из значимых факторов российской истории. Однако

приходится признать, что кроме удаленной Камчатки, Россия так нигде и не вышла к берегам в полном смысле открытого моря, то есть водного бассейна, участвующего в общей океанической циркуляции. Благодаря порогу Томсона Уайвилла из нее исключен даже Северный Ледовитый океан.

Ограниченный доступ России к открытому океану делает ее экономически и политически уязвимой континентальной державой.

Открытость к морским пространствам или, напротив, замкнутость в континентальных пределах, обуславливают возможности экономического развития территорий. Так, 60% валового внутреннего продукта Африки создается в открытых морях Египта, Алжира, ЮАР, Туниса и Марокко. В Бразилии 72% ВВП создается в прибрежных штатах, составляющих 14% ее территории. В Китае 66% ВВП производится в прибрежных провинциях, составляющих 19% территории страны [4].

Результаты исследования

Важным фактором формирования как внутринационального, так и международного торгового обмена, а значит, и национального развития, выступает доступность дешевых путей транспортировки. В свою очередь, величина транспортных издержек напрямую зависит от способа транспортировки товаров (континентального или морского). Причем этот фактор является естественным, неизменно действующим, а потому в наименьшей степени поддается государственному регулированию [1, 9-11].

Поскольку издержки морских перевозок существенно ниже сухопутных, то для стран, осуществляющих экономическую деятельность вблизи открытого моря и имеющих возможность использовать преимущественно морской транспорт в процессе международного обмена, фактор расстояния теряет значение - в отличие от стран континентальных. Транспортировка собственных товаров к морским портам и доставка импортируемых товаров вглубь континента оборачиваются для континентальных стран существенными потерями. Помимо расстояний, следует учитывать, что побережья одних морей никогда не замерзают, а других – никогда не освобождаются ото льда или замерзают на продолжительное время.

В транспортной системе России ключевую роль продолжает играть железнодорожный транспорт. Так за последние 30 лет его доля в общем объеме грузооборота, измеряемого в тонно-километрах, выросла на 18% и составила в 2020 г. 47,1%. Чуть меньшая доля приходится на трубопроводный транспорт – 45,7%. В то же время доля морского транспорта с 1992 года снизилась более, чем в 10 раз, составив в 2020 году 0,8% общего объема грузооборота (табл.1).

Таблица 1

Динамика структуры грузооборота в России по видам транспорта

Грузооборот	1992		2000		2010		2020	
	млрд. тонно-км.	%	млрд. тонно-км.	%	млрд. тонно-км.	%	млрд. тонно-км.	%
Всего	4913	100	3638	100	4752	100	5401	100
в том числе по видам транспорта:								
железнодорожный	1967	40,0	1373	37,7	2011	42,3	2545	47,1
трубопроводный	2146	43,7	1916	52,7	2382	50,1	2470	45,7
автомобильный	257	5,22	153	4,2	199	4,2	272	5,1
морской	405	8,24	122	3,4	100	1,2	43	0,8
внутренний водный	136	2,8	71	1,94	54	1,2	64	1,2
воздушный	1,8	0,04	2,5	0,06	4,7	0,1	7,1	0,1

Составлено авторами и рассчитано по: [5, с. 457]

Для сравнения, в Китае преобладают перевозки грузов морским транспортом (рис. 2).

Структура грузооборота в Китае по видам транспорта,
2021 г.

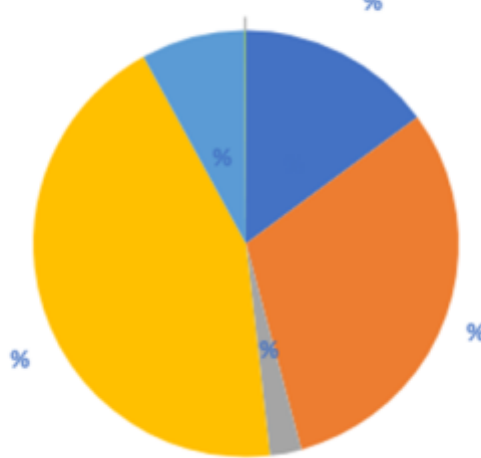


Рис. 2. Структура китайского грузооборота

Источник: [8]

При этом пропускная способность морских портов России значительно уступает пропускной способности портов целого ряда стран, в том числе стран "большой семерки". В частности, пропускная способность морских портов Германии в 2021 году в 3,7 раза превышала пропускную способность российских портов. По Японии это превышение составило 4,4 раза, по Республике Корея - 5,8 раз, по США - более 11 раз, по Китаю - 50,3 раза (рис. 3). По количеству обработанных в портах международных контейнеров Россия уступает не только крупным странам, но и небольшим азиатским государствам.

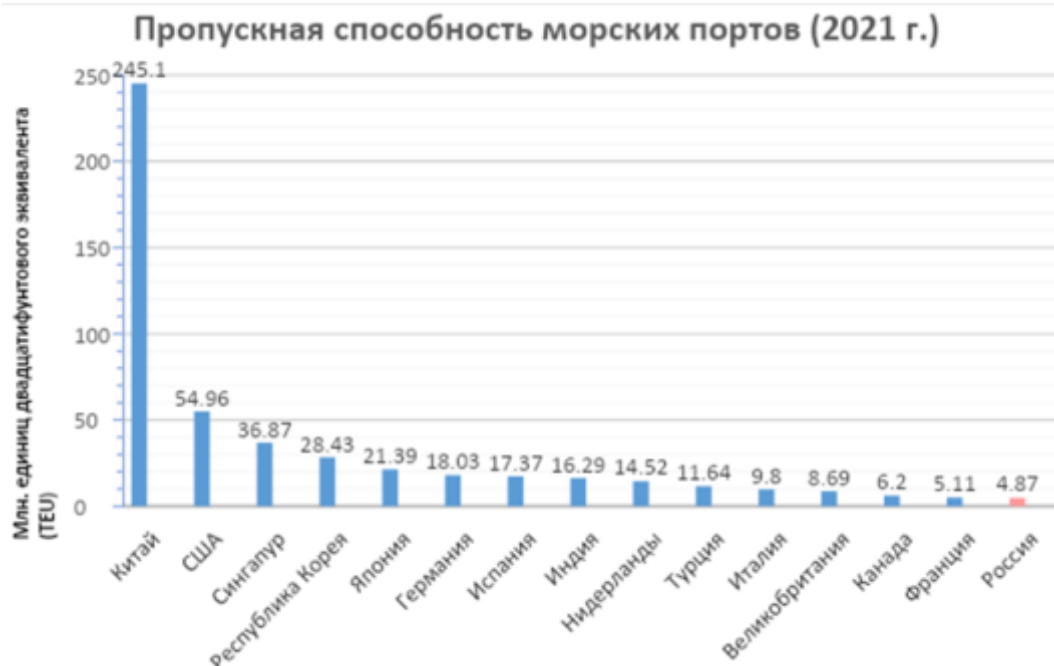


Рис. 3. Межстрановое сопоставление пропускной способности морских портов. Составлено авторами по: [7].

Из хозяйственно-географического различия морских и сухопутных стран вытекают два противостоящих друг другу принципа, действующих в сфере международного и межрегионального обмена, на которые указывал русский мыслитель, автор работ в области экономики, географии и геополитики, один из лидеров евразийства П.Н. Савицкий [6, с. 156]: 1) экономическая комплементарность открытых к морю стран вне зависимости от расстояний между ни-

ми; 2) формирование пространства экономического взаимодополнения стран-соседей по континентальному миру («принцип континентальных соседств»).

Страны, открытые к океану, могут находить себе экономическое дополнение в любой точке планеты. Внутри континентального мира, для преодоления невыгодных последствий этой континентальности и созидания хозяйственного взаимодополнения, необходимо всестороннее развитие торгового обмена с соседними территориями.

Этот принцип тем более значим, чем большую пространственную протяженность и большее природное и хозяйственное разнообразие имеют соседствующие территории. За счет взаимодополнения достигается экономическая сбалансированность основных отраслей экономической жизни.

Значение континентальности территорий России как экономического фактора усиливается тем, что, как отмечено выше, во-первых, большинство ее морей являются «средиземными» и замерзающими, а во-вторых, не гарантированностью свободы торгового обмена из-за возможности военно-политического пресечения доступа к выходам в открытый океан. Все это делает Россию, по словам П.Н. Савицкого, «наиболее обездоленной» среди стран мира» [6, с. 444].

Для ослабления негативных последствий континентальности П.Н. Савицкий предлагает отказаться от доминирования первого (океанического) принципа и перейти к выстраиванию пространства экономического взаимодополнения и взаимоуравновешивания соприкасающихся друг с другом континентальных сфер.

Заключение

Взаимопритяжение стран, обращенных друг к другу своей континентальностью, является объективным и, потому, неустранимым. То, что в экономическом смысле дает океан для имеющих открытый выход к нему стран, то для России дает в первую очередь экономическое взаимодополнение и использование разнообразия ее собственных регионов, а также сопряжение с континентальными соседями.

Континентальность российской территории несет в себе идею хозяйственной самодостаточности, возможности завершения в пределах географического мира России основных процессов экономического обмена и обретения центра тяжести внутри страны. События последнего времени ясно показали опасность экономической взаимозависимости, вследствие которой Россия стала жертвой ограничительных мер со стороны недружественных стран. Однако, поскольку экономическое самоутверждение никогда не достигнет своей полной завершенности, то в определенной степени останется место океаническому принципу связи с мировым рынком.

Вместе с тем, России надлежит осознать свою континентальность и приспособлять к ней свое экономическое будущее. А потому, по мысли П. Савицкого, надо перестать искать выход в открытый океан на своих границах и увидеть "океан" как путь осуществления взаимодополняющего обмена у себя в тылу, "не океан-море, но континент-океан" [6, с. 155].

Следуя этой неизбежности, в своем экономическом развитии Россия уже идет к созданию новой мощной промышленности, ориентированной на удовлетворение внутренних потребностей, и к интенсификации своего сельского хозяйства. Отмеченная выше транспортная необеспеченность континентальных областей не позволяет рассчитывать на мировой рынок и побуждает создавать новые центры производства ранее импортируемых продуктов. Это, в свою очередь, расширит основу и будет способствовать внутриматериковой консолидации, интенсивному использованию принципа "континентальных соседств".

Литература

1. Зоидов, К.Х., Медков, А.А., & Зоидов, З.К. (2017). *Государственно-частное партнерство – основа инновационного развития и безопасности транзитной экономики: Монография. Предисловие и науч. ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветков. Москва: Экономическое образование.*
2. *Моря и океаны, которые омывают Россию. (03.11.2022). Как и Почему.* URL: <https://kipmu.ru/morya-i-okeany-kotorye-omvayut-rossiyu/>
3. Норт, Д.К. (1997). *Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. Москва: Фонд экономической книги «Начала».*
4. *Почему Россия не может быть «Евразией» (2015, 2 марта). Толкователь.* URL: <http://tolk.ru/?p=23092>
5. *Российский статистический ежегодник. (2021). Стат.сб. /Росстат. Москва.*
6. Савицкий, П.Н. (2010). *Избранное. Москва: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН).*
7. UNCTAD (2022). *Maritime Profile. Справочник по статистике 2021. (случайный день и месяц)* URL: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/446/index.html>
8. *Транспорт в России и странах мира. (15.12.2022).* URL: <http://refru.ru/transport.html>

9. Урунов, А.А., & Зоидов, К.Х. (2021). *Пространственное развитие и экономический рост: Монография. Предисловие и научное ред. чл.-корр. В.А. Цветкова. Москва: Экономическое образование.*
10. Цветков, В.А., Зиядуллаев, Н.С., Зоидов, К.Х., & Медков, А.А. (2019). *Транзитная экономика: теория, методология, практика. Монография. Под научн. ред. чл.-корр. В.А. Цветкова, предисл. ак. РАН Макарова В.Л., ак. РАН Порфирьева Б.Н. Москва: Экономическое образование.*
11. Цветков, В.А., Зоидов, К.Х., & Медков, А.А. (2014). *Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. Москва: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История.*
12. Alchian, A.A. (1950). *Uncertainty, evolution and economic theory. Journal of Political Economy*, 58, 211–221.
13. Nelson, R.R., & Winter, S.J. (2000). *An evolutionary theory of economic change. Moscow: Finstatinform.*

References:

1. Zoidov, K.Kh., Medkov, A.A., & Zoidov, Z.K. (2017). *Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo – osnova innovatsionnogo razvitiya i bezopasnosti tranzitnoy ekonomiki [Public-private partnership - the basis for innovative development and security of transit economy]: Monografiya. Predislovie i nauch. red. chl.-korr. RAN V.A. Tsvetkov. Moscow: Ekonomicheskoe obrazovanie.*
2. Seas and oceans washing Russia. (03.11.2022). *Kak i Pochemu [How and Why]. URL: <https://kipmu.ru/morya-i-okeany-kotorye-omyvayut-rossiyu/>*
3. North, D.K. (1997). *Instituty, institutsional'nye izmeneniya i funktsionirovanie ekonomiki [Institutions, institutional changes and economic performance]. Moscow: Fond ekonomicheskoy knigi "Nachala".*
4. *Why Russia cannot be "Eurasia" (2015, March 2). Tolkovatel [Exegete]. URL: <http://ttolk.ru/?p=23092>*
5. *Rossiyskiy statisticheskiy ezhegodnik [Russian Statistical Yearbook]. (2021). Stat.sb. /Rosstat [Statistical collection / Federal State Statistics Service]. Moscow.*
6. Savitskiy, P.N. (2010). *Izbrannoe [Selected Works]. Moscow: Rossiyskaya politicheskaya entsiklopediya (ROSSPEN).*
7. UNCTAD (2022). *Maritime Profile. Spravochnik po statistike 2021 [Statistical Handbook 2021]. (random day and month) URL: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/446/index.html>*
8. *Transport v Rossii i stranakh mira [Transport in Russia and the world]. (15.12.2022). URL: <http://refru.ru/transport.html>*
9. Urunov, A.A., & Zoidov, K.Kh. (2021). *Prostranstvennoe razvitie i ekonomicheskiy rost [Spatial development and economic growth]: Monografiya. Predislovie i nauchnoe red. chl.-korr. V.A. Tsvetkova. Moscow: Ekonomicheskoe obrazovanie.*
10. Tsvetkov, V.A., Ziyadullayev, N.S., Zoidov, K.Kh., & Medkov, A.A. (2019). *Tranzitnaya ekonomika: teoriya, metodologiya, praktika [Transit economy: theory, methodology, practice]. Monografiya. Pod nauchn. red. chl.-korr. V.A. Tsvetkova, predis. ak. RAN Makarova V.L., ak. RAN Porfireva B.N. Moscow: Ekonomicheskoe obrazovanie.*
11. Tsvetkov, V.A., Zoidov, K.Kh., & Medkov, A.A. (2014). *Formirovanie evolyutsionnoy modeli transportno-tranzitnoy sistemy Rossii v usloviyakh integratsii i globalizatsii [Formation of the evolutionary model of the transport-transit system of Russia in the conditions of integration and globalization]. Moscow: IPR RAN; SPb.: Nestor-Istoriya.*
12. Alchian, A.A. (1950). *Uncertainty, evolution and economic theory. Journal of Political Economy*, 58, 211–221.
13. Nelson, R.R., & Winter, S.J. (2000). *An evolutionary theory of economic change. Moscow: Finstatinform.*