

УДК 338.24

КАК НАПРАВИТЬ ОБЩЕСТВЕННОЕ БОГАТСТВО РОССИЯН НА КОНВЕРТИРУЕМОСТЬ РУБЛЯ

Фролов Д.В.

Администрация г. Сочи, Сочи, e-mail: unoteka@bk.ru

В статье выявлены основные возможности россиян влиять на конвертируемость рубля: 1) создать крупнейшие компании, могущие продавать на глобальном рынке российские товары и услуги за рубли; 2) максимально догрузить Транссибирскую магистраль и её отростки – как кратчайший сухой путь из Европы в Азию и обратно. Открыть Северный морской путь для перевозки грузов из Азии в Европу и обратно; 3) преобразовать внутренний туристический потенциал в гостинично-туристический и использовать его в значительной мере (например, Чуйский тракт); 4) заниматься оперативным контроллингом только переменных затрат, чётко разграничивая в проектах, финансовых и иных документах постоянные расходы, издержки, затраты и потери от переменных во всех сферах народного хозяйства (особенно в управлении регионами и строящимися объектами).

Ключевые слова, конвертируемость рубля, Транссибирская магистраль, Севморпуть, развитие внутреннего туризма и Чуйский тракт, контроллинг постоянных и переменных затрат в народном хозяйстве

HOW TO DIRECT PUBLIC WEALTH RUSSIANS AT CONVERTIBILITY OF THE RUBLE?

Frolov D.V.

Sochi Administration, Sochi, e-mail: unoteka@bk.ru

The paper identified the major opportunities to influence the Russian ruble convertibility: 1) to create a large company that could sell in the global market for Russian goods and services in rubles; 2) The maximum reload Trans-Siberian Railway and its appendages – the shortest dry route from Europe to Asia and back. Open Northern Sea Route for transportation of goods from Asia to Europe and back; 3) convert internal tourism potential in the hotel and tourism, and to use it to a considerable extent (eg Chuiski); 4) engaged in operative controlling only the variable costs, clearly distinguishing between projects, financial instruments and other fixed costs, costs, costs, and loss of variables from all areas of the economy (especially in the management of the regions and construction objects).

Keywords: convertibility of the ruble, the Trans-Siberian Railway, the Northern Sea Route, development of domestic tourism and Chuiski, controlling fixed and variable costs in the economy

В условиях углубления мировых хозяйственных связей товарные рынки утрачивают национальные и территориальные границы. Они становятся мировыми рынками не только товаров, но и различного вида услуг. Отдельно самостоятельно функционирует рынок Forex. Это самый крупный мировой валютный рынок. Его ежедневный объём торгов составляет около 4-х триллионов долларов. Конкретного места он не имеет, поскольку имеет расширенную сеть дилеров и электронных брокеров, агентов и принципал, работающих круглосуточно как единый механизм быстрого реагирования. Главными валютами рынка являются: доллар США, евро, японская йена, швейцарский франк, английский фунт. Включение рубля в работу Forex не подтверждается никакими публикациями, но это доказывает, что такая работа должна быть первоочередной для России.

Рынок Forex нельзя путать ни с фондовым рынком, где торгуют ЦБ, ни с товарным, где торгуют товарами, сырьём и услугами. Однако для выхода на глобальный рынок, тем более в условиях ВТО, российский рубль обязательно должен стать товарной единицей Forex.

Проблема с конвертируемостью рубля усложнена даже и тем, что в России не име-

ется ни одной крупнейшей (глобальной) компании мирового значения. В США 5 таких компаний, в Великобритании 2, в Германии 1, в Японии 1, во Франции 1. Доход от деятельности этих крупнейших компаний мира достигает: в США (263+213+195,3+164,5+134,2) 970 млрд. долларов; в Великобритании (232,6+201,7) – 434,3 млрд. долларов; в Германии – 156,6; в Японии – 153,1; во Франции – 118,4 млрд. долларов.

Не столько национальные правительства, сколько глобальные компании и Forex управляют событиями в мире.

В России имеется Транссибирская железнодорожная магистраль (строилась царской Россией с 1891 по 1913 г.) через Евразию, длиной 9298,2 км (самая длинная железная дорога в мире). Столетняя эксплуатация доказала качество её бесперебойной работы. Этот ресурс до сих пор Россией не используется в полном объеме. Транссибирская железнодорожная магистраль не введена в статус престижной магистрали, крупнейшей, с мировым значением (здесь также таится конвертируемость рубля). Транссиб лишь частично используется для перевозки грузов из Европы в Азию и обратно.

Ещё Александром III в 1886 году было сказано: «Уж сколько отчётов генерал-губер-

наторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора».

Особенно купечество России поддерживало идею строительства железной дороги в Сибири. Купцы писали государю: «Одни мы, государь, сибирские твои дети, далеки от тебя, если не сердцем, то пространством. Большие мы от того терпим нужды. Богатства пашен почвы лежат без пользы для престола твоего и нас. Даруй нам железную дорогу, приблизь нас к себе, отчужденных от тебя. Повели, чтоб Сибирь внедрилась водно в едином государстве».

Планируемые затраты на реконструкцию Транссиба до 2018 года составят 560 млрд. рублей, а именно: 110 млрд. из госбюджета, 150 млрд. из Фонда национального благосостояния и 300 млрд. – по инвестиционной программе РЖД.

Доставка грузов морским путём от Санкт-Петербурга до Владивостока через Суэцкий канал осуществляется за 30 суток. По Транссибу курсировал самый длинный в мире поезд Харьков – Владивосток, преодолевавший 9714 км за 7,5 суток. Самым дальним в мире вагоном, беспересадочного сообщения являлся Киев – Владивосток, преодолевавший расстояние 10259 км за 8 суток. По состоянию на октябрь 2015 года самыми длинными поездами Транссиба являются Москва – Владивосток и Москва – Пекин. Самым быстрым поездом по Транссибу является «Россия», он проходит путь за 6 суток.

Не использован туристический потенциал, например, в направлении Монголии, Китая через Чуйский тракт в Алтайском крае.

Санкции, ослабление рубля дали мощный толчок развитию привлекательного извне и внутреннего туризма в России.

К привлекательному туризму, маршруты которого предложены иностранцами, следует относиться с пристрастием. Например, германские туристические фирмы разработали и внедрили туристический маршрут для жителей Германии и Австрии на теплоходах «Михаил Светлов» и «Демьян Бедный» к дельте реки Лены, где когда-то была тайная база Третьего рейха, причал для подводных лодок нацистов, построенная немцами перед началом Второй мировой войны. Возможно, эта база функционирует для немецких подводных лодок как заправочная станция, поскольку построенная 200-и метровая бетонная стена в рабочем состоянии. Маршрут активный в направлении Якутск – Ленские столбы – Якутск (республика Саха). Хотя Демьян Бедный трёхпалубный речной пассажирский теплоход давно используется

на туристических маршрутах, он всё же оснащён современной электроникой. Демьян Бедный построен на верфи Osterreichische Schiffswerften AG (OSWAG) в городе Корнойбург (Австрия). Можно предположить, что под предлогом ознакомления с «сибирскими красотами» Арктики, специальные туристы стремятся разыскать нечто важное в пещере, с тщательно укрытым входом или на дне причала, тайно построенного немцами. Предположительно, в пещере заправлялись подводные лодки. Маршруты Ленских «австрийцев», проложенные от Якутска – вверх по Лене до Ленска, продолжительностью 10 дней, эксплуатируются до сих пор.

Трёхпалубный комфортабельный теплоход Михаил Светлов также построен в Австрии (1985 г.). Он выполняет два маршрута: 1) Якутск – Тикси – Якутск и 2) Якутск – Ленские шёки. Судно построено на верфи Osterreichische Schiffswerften AG в городе Корнойбург (Австрия) и так же напичкано электроникой, особым радионавигационным оборудованием, как и Демьян Бедный. Имеет свои радиостанции «Ангара-РБ», «Ермак СР-369», «Гранит Р-24» и «Гранит-44».

Путешествие в Усть-Ленский заповедник может привлечь внимание туристов к появившемуся в 2013 году на территории архипелага Новосибирских островов (Якутия), которые входят в состав охранной зоны Государственного природного заповедника, к острову Яя, площадью 500 квадратных метров. «Краснокаменный» остров Яя пока необитаемый, хотя ещё в 1811 году Я. Санников официально заявил, что видел на северо-востоке от самого крупного в архипелаге Новосибирских островов острова Котельного «высокие каменные горы», но более ста лет Я. Санникова никто не услышал. Интерес туристов может акцентироваться тем, что именно Яя представляет собой Гиперборею – северный полярный континент. О существовании Гипербореи настаивал русский классик арктической океанографии Я. Гаккель, считая её совокупностью архипелагов, но и его никто не услышал. Туристов может привлечь и то, что каждый год в мае месяце сто пятьдесят тысяч пар белых полярных гусей прилетают сюда гнездиться из Северной Америки через Канаду и Аляску, а также возможность охотиться на песцов и добывать мамонтовую кость, почувствовать присутствие полярной ночи, продолжающейся в этих местах четыре месяца непрерывно, совершать экспедиции на собачьих упряжках. Император Александр III обещал: «Кто открывает эту землю-невидимку, тому она и принадлежать будет».

Событийный туризм в России может быть представлен множеством мероприя-

тий и форматов столь многонационального края с многообразием культур, обычаев, ритуалов, кухонь (в достатке мясо, рыба, овощи и фрукты), дегустацией вин, возможностями гастрономических фестивалей.

Российская арктическая зона занимает около 20% территории России, но, несмотря на такие большие территории, более 90% туристического потока в Арктику (свыше 2 млн. человек в год) приходится на Северную Европу, а не на Россию. Например, Шпицберген посещают 80 тыс. человек в год, а Землю Франца-Иосифа – менее одной тысячи. Поэтому наиболее перспективным направлением может стать экстремальный вид туризма.

Чтобы развить туризм в арктических регионах России, нужно открыть Северный морской путь (в слабой форме функционирует с 1932-го года). Это позволит туристам посещать национальные парки, заповедники, наблюдать за животными в местах их естественного обитания, охотиться. Кроме того, эти земли населены малочисленными коренными народами Севера, которые сохранили самобытную культуру, традицию, ритуалы и обряды. С научной точки зрения целесообразно изучить их способ выживания и методику передачи знаний следующим поколениям. В современном мире родители не учат своих детей самовыживанию, предоставляя им жильё, еду, одежду в готовом для потребления виде. Интерес к территории стимулируется рекламными турами для специалистов, участвующих в выставках, в том числе международных, с красочными стендами, фольклором, программами грядущих мероприятий.

Северный морской путь протяжённостью 10686 км от Мурманска до японской Йокогамы, может составить конкуренцию Суэцкому каналу, протяжённостью 23780 км. Интерес к Северному морскому пути проявили Китай, Япония и Южная Корея. Но ещё более важно то, что Севморпуть сделает доступным Дальний Восток России для европейцев, откроет доступ не только туристам, но и промышленников к ресурсному потенциалу российской Арктики. Северный морской путь следует интенсивно развивать, опережая запуск второй ветки Суэцкого канала. Первая ветка Суэцкого канала ежегодно приносит в казну Египта 5,3 млрд. долларов.

В последние четыре года по Северному морскому пути туристы путешествуют даже на парусных надувных катамаранах.

По основному содержанию туризм представляет собой ту часть знаний, которая недоступна на территории проживания человека, даже в доступе к сетевым каналам

мирового информационного поля знаний. Путешествуя, люди не только расширяют свой кругозор, но и обнаруживают национальные различия культур, морали, перенимают образ быта.

Во многих случаях, познавая внешний мир, россияне приносят домой новые идеи, электронные изделия, приспособления для дизайна на кухне, новые блюда, рецепты, напитки. Одновременно передают за рубежом привычки, ритуалы, обычаи россиян, рекламируют язык. Достаточно вспомнить компанию «HERBALIFE», ставшую лауреатом национальной премии «Спорт и Россия – 2015» в области здорового образа жизни. В царской России напиток гербалайф к празднику Масленицы жители центральной части готовили в каждой избе в собственных «выварках». Употребляя этот напиток, заряжались такой энергией, что могли развлекаться (плясать, состязаться) более 24 часов без усталости. Энергетик делали из ростков только что проросшей пшеницы мягких сортов, отшелушивая ростки на 24-й день после «проклёва» и после просушивания на «пиатрах». Высушенные ростки заливали в соответствии с рецептом водой. Полученная масса генерировала солод в огромном количестве. Этот солод обладал энергетической силой. Получается, что компания «HERBALIFE», получила награду за изобретение сибиряков. Это может легко доказать каждый человек на личном опыте.

Возможно, знание русского языка за рубежом, обязано также и туризму, особенно в среде торговли. Российскому туристу не обязательно владеть иностранным языком. В каждой стране мира, включенной в дорожные карты путешествий, обслуживающий персонал обязательно общается с туристами на русском языке. Во многих странах мира президентами работают выпускники российских университетов.

Российскими учёными исследовано и решено множество проблем в области логистики для туризма, связанных с РЖД, в основном с перевозкой пассажиров, однако по сравнению с зарубежными изысканиями, практическое применение требует дальнейших разработок в том направлении, что логистика – инструментальный бизнеса.

Построение новых железнодорожных веток, расширение возможностей Транссибирской железнодорожной магистрали по территории России и продолжение её в Японию (уже функционирует), в Корею (строится), в Китай и, появление железных дорог в частной собственности – всё это делает логистику туристического сервиса ещё более востребованной.

Чуйский тракт в царской России 1903-1913 г. – как гужевая дорога длиной

в 973 км, связывающая Россию с Монголией и Китаем – старейший алтайский торговый путь, переходящий у посёлка Ташанта в Монгольский тракт. В Урумчи (Китай) на продолжении Чуйского тракта действует российский таможенный распределительный центр. Имеется выход на Транссибирскую магистраль. К сожалению, Чуйский тракт не включен в железнодорожную сеть, но обеспечен современной автомобильной дорогой (по ней курсируют трейлеры – железнодорожные вагоны, легко перестраиваемые ходовую часть на резиновые колеса).

Кроме того, что российские и иностранные туристы по Чуйскому тракту перемещаются в Монголию и Китай, они могут посетить:

Денисову пещеру, занесену ЮНЕСКО в список «Всемирного наследия», позиционируемую Алтай как центр зарождения человечества;

Шинокские водопады, осуществить сплав на рафтах (надувных судах);

Сафари на квадранциклах в долину Семи озер, абсолютная высота самого нижнего из Каракольских озёр составляет 1820 м, а самого верхнего – 2097 м над уровнем моря;

Рафтинг по Катунь (хозяйке Алтая, как самой крупной реке) и посещение Туюкских озер (два наим.) и Куратинских (пять наим.), расположенных на высоте более 2000 м над уровнем моря;

Пешим туром Мультигинские озера высоко в Алтайских горах;

Вело тур Алтайскими тропами с преодолением Ороктойского перевала;

Автобусный тур к реке Чемал (2078 м. над у.м.), к величайшей вершине Сибири горе Белуха (4506 м с ледовыми снежными стенами площадью 70 км², опетой Н. К. Рерихом), к входу в Шамбалу, к Мёртвому озеру (озеру злых духов);

Авто тур: Чемал – Чуйский тракт – озеро Телецкое;

Джип тур: Чуйский тракт – озеро Телецкое через долину Чулышман;

Авто-пеший тур к Шавлинским озерам и вершинам Мечта, Красавица, Сказка, пик Машей-Баш 4177 м.

Йога-тур в Горный Алтай на берег реки Чуя; Путешествие в Уйманскую долину. Н.К. Рерих предлагал именно здесь построить город будущего, считая, что именно здесь начнётся новая цивилизация вблизи Шамбалы;

Конный тур по Теректинскому хребту, снежные вершины которого поднимаются выше 2700 м над у. м.;

Экскурсионный тур по Чуйскому тракту – древнему трудному пути из России в Монголию. Каждый путник отражал в виде наскальных рисунков и каменных изваяний свои трудности, не решенные про-

блемы. По пути следования первобытные племена и тюркские кочевники оставили курганы, поселения, крепости и городища;

Авто тур Актру – плато Укок – Телецкое озеро. Укок, это плоскогорье, расположенное на юге Горного Алтая на стыке границ России, Монголии, Казахстана и Китая. В 1998 году плоскогорье Укок вошло в фонд Всемирного природного наследия ЮНЕСКО.

Чуйский тракт Алтайского края – туристическое доходное место России. Одновременно это и одна из российских дорог в Монголию, Китай.

Чуйский тракт россиянам выгодно не только продолжить в Монголию, но и дополнить железной дорогой до пересечения с монгольскими и китайскими железными дорогами. Организовать сельские поселения вдоль автомобильной трассы Чуйского тракта, построить гостиницы, развить российско-казахстанско-монгольско-китайские продовольственные (социальные) рынки и разрекламировать гостиничный туризм для россиян, казахов, монголов, китайцев и др.

Мелочь, но неиспользованным ресурсом в торговле можно считать «стоки модельно устаревшей, своевременно не реализованной продукции». Во всех странах мира это срабатывает, создаются специальные торговые точки уценённых товаров.

Выводы

1. Задание государственного масштаба: 1) сформировать крупнейшие российские компании для выхода на мировые рынки с правом продаж товаров за российские рубли; 2) транспортные услуги по Транссибирской железнодорожной магистрали предоставлять исключительно за рубли; 3) оплату транспортировки грузов по Северному морскому пути производить в рублях.

На мировом рынке каждая страна продаёт товары за свою, принятую в стране, денежную единицу. Россия на глобальном рынке своих лидеров не имеет, следовательно, за рубли никто не продаёт и не покупает. С проявлением спроса на российские товары начнутся и формирование «рублёвого» покупателя, и укрепление доверия к рублю на глобальном и валютном рынках. В настоящее время около 90% всех сделок на внешнем рынке не связано с торговыми операциями. Большая часть торговли валютой – это обычная биржевая игра с целью получения прибыли, где в качестве объекта фигурируют обменные курсы валют.

На рынок Forex даже не выставляются рубли на продажу (обмен), так как на мировом рынке не сформировался сам потребитель рублей, он отсутствует. Глобальный рынок сам по себе создаёт условия зависи-

мости между государствами и продавцами. России необходимо заняться формированием на мировом рынке рублёвых покупателей. Ошибочно надеяться на то, что это сделает Газпром, как крупнейшая компания мирового значения, поскольку в мире имеется множество более крупных аналогов.

Россия сама подрывает авторитет рубля, продавая товары за иностранную валюту. Участие России в строительстве второй ветки Панамского канала, как торгового пути, может отразиться на конвертируемости российской денежной единицы, если в этом направлении выйдет на глобальный рынок Крупная Российская Компания (КРК^о).

2. Транссибирскую железную дорогу достроить как транснациональную, создать её собственную логистическую сеть, как на территории России, так и за рубежом, расширить ассортимент услуг, в том числе туристических с транзитным проживанием.

3. Преобразовать российский туризм в гостиничный российский туризм.

4. Чуйский и Монгольский тракты объявить «Зоной технико-экономического развития» или «Экономической зоной комплексного многоотраслевого назначения» регионов стран: России, Казахстана, Монголии и Китая.

5. Выход россиян на глобальный товарный, сырьевой, трудовой и валютный рынок окажет влияние на конвертируемость рубля, но требуется создание своих правил на чужой территории, адаптация чужих правил на российской территории. «С одной стороны игра на чужом поле и по чуждым правилам – вероятнее всего проигрышная, а с другой – не возможно осуществить смену гегемона, без смены правил игры».

6. Вступление России в ВТО требует дополнений в деятельность страховых компаний (например, за чей счёт ремонтировать автомобильный транспорт и оказывать медицинские услуги пострадавшим в случае аварии на чужой территории?).

7. Подобно тому, как пчёлы выращивают собственную матку, необходимо разработать стратегию всеобщего создания в России хотя бы одной крупной компании мирового значения (чем больше, тем лучше). Не должно быть так, чтобы крупные державы умели создавать компании мирового значения, а Россия – нет. Иначе некому вывести рубль на мировой (глобальный) рынок. Именно крупные компании мира управляют стоимостью валюты. Они диктуют условия глобального рынка.

8. Заняться исследованием причин больших затрат во всех сферах деятельности россиян. Произвести в каждом конкретном случае разделение затрат на постоянные и переменные и аудировать отдельно пере-

менные издержки, переменные расходы, переменные затраты, постоянные и переменные потери. Разработать методiku такого контроллинга по всем отраслям народного хозяйства. Заняться снижением издержек, расходов, затрат и потерь, особенно работая в условиях ВТО.

9. Нитраты, гербициды, пестициды, семена ГМО иностранного производства – очень дорогие для производителей сельскохозяйственной продукции, но без них невозможно получить высокий урожай, зато с ними получается большое российское общество. Органические удобрения – это ещё выше урожай с удержанием влаги в почве. Как доказали учёные, поставлять навоз на поле рентабельно только в радиусе 20-25 км от животноводческих ферм. Значит, нужно принять закон и заставить всех собственников и арендаторов земли содержать крупный рогатый скот в таком количестве, какое необходимо для производства удобрений в пределах используемой земли. Следует сконструировать машину брикетирования органического удобрения и упаковки. Одновременно решится вопрос использования не являющихся до сих пор товаром соломы, половы и трии (выбрасываемой при комбайнировании зерновых культур кормовой шелухи от зёрнышек), как сопутствующих продуктов. Рекомендовать зернопроизводителям подарить крупным животноводческим фермам за бартер на фуражное зерно машины для брикетирования навоза.

10. Устранить затраты на перегрузку экспортных и импортных товаров при пересечении границы по причине разногабаритности отечественных и международных контейнеров. Перейти от производства и повсеместного использования «контейнеров-тонников 5-и, 10-и, 20-и» к производству и использованию международных стандартов «20-и, 40-а футовых» контейнеров. Связанные с неспособностью разгрузки отечественных контейнеров за рубежом, непомерно большие финансовые потери российских предпринимателей и работников торговли приводят к переложению убытков на кошелек покупателей путём повышения цен, в том числе и на потребительские продовольственные товары.

11. Не без пристрастия, запустить в эксплуатацию Северный морской путь не столько как торгово-транспортный, сколько как гостинично-туристический маршрут.

Список литературы

1. Пасецкий В.М. Поиски неведомых земель. Земля Я. Санникова. – М.: Географгиз, 1960.
2. Иванов В.И. Снова земля Санникова // Вокруг света. – 1979. – № 3.