

УДК 330.341.2, 339.944.2, 339.565  
ГРНТИ 06.51.51, 06.71.09

## Теоретико-методологические предпосылки становления транзитной экономики и эволюционно-институциональное развитие транспортно-транзитных систем России и стран Центральной Азии. Часть I

К.Х. Зоидов, к.ф.-м.н., доцент  
e-mail: kobiljonz@mail.ru.

А.А. Медков, к.э.н.  
e-mail: medkov71@mail.ru

### Аннотация

В статье рассматриваются теоретические, методологические и исторические предпосылки формирования, функционирования и эволюционно-институционального развития транзитной экономики, даётся подробное определение и описание основных характеристик этой хозяйственной системы. Целью работы является исследование проблем функционирования транзитной экономики и формирование механизмов управления эволюционно-институционального развития транспортно-транзитных систем России и стран Центральной Азии. Приводятся историко-экономические факты, иллюстрирующие важные общие и особенные свойства транзитной экономики в разных странах и в разные исторические эпохи. Особое внимание уделено Персидской империи, Китайской империи, Византийской империи, Османской империи, Венецианской республике, Древней Руси, а также всему региону Центральной Азии – естественному мосту между Западом и Востоком. Рассмотрены исторические предпосылки формирования и эволюционное развитие взаимных связей империй и государств с транзитной экономикой. Выявлены способы создания добавленной стоимости и главные источники доходов в транзитной экономике. Проанализированы внеэкономические факторы функционирования транзитной экономики, в частности: военно-политическое обеспечение становления и функционирования транзитной экономики; распространение религиозных учений; распространение технологических навыков, культурных традиций, концентрация художественных и религиозных ценностей. Выявлены риски и негативные последствия функционирования транзитной экономики: рост военных расходов, связанных с обеспечением геополитических условий функционирования такой экономики; распространение болезней, занесение чужих видов растительного и животного мира, угрожающих стабильному состоянию местной экосистемы; рост транзитных перевозок наркотических средств. Особое внимание уделено анализу главной угрозы функционирования транзитной экономики – формированию рентоориентированного поведения элит и существенной части населения, а также распространению противоправных видов деятельности: грабежей на дорогах, пиратства на море, вымогательства и поборов. В последнем разделе статьи исследованы исторические предпосылки формирования и развития транзитной экономики в странах Центральной Азии.

*Исследование проведено при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 15-02-00481а).*

**Ключевые слова:** эволюционно-институциональный подход, страны Центральной Азии, ЕАЭС, развитие транспортно-транзитных систем, транзитная экономика, добавленная стоимость, интеграция, производственно-технологическая модернизация, нестабильность.

### Введение

Эволюционно-институциональный анализ исторического опыта возникновения, функционирования, эволюции и угасания транзитной экономики в различные временные периоды, на разных территориях, в отдельных странах и городах позволяет выделить следующие факторы, присущие этому виду хозяйственной системы.

1. Наличие транспортно-эффективных товаров международного обмена, существование потребности в них или формирование такой потребности.

2. Формирование монопольного положения в торговле отдельными товарами, с отдельными странами и на отдельных направлениях. Монопольное положение не может быть вечным, необходимо прилагать усилия

для его поддержания путём принятия нормативно-правовых актов, установления особых отношений с государственными органами, применения вооружённой силы, в том числе с использованием частных военизированных формирований. А главное – путём непрерывного внедрения инноваций технических (более совершенных транспортных средств, передовых перевозочных технологий, новых маршрутов транспортировки грузов), институциональных и организационных.

Всегда есть риск открытия новых транспортных коммуникаций и модернизации существующих. Кроме того, деятельность транснациональных торговых компаний, заинтересованных в использовании контролируемых ими маршрутов торговли на дальние расстояния, не всегда в полной мере может быть подконтрольна национальным правительствам. Следовательно, транспортные компании, будучи субъектами транзитной экономики как таковой, могут полностью, или частично выпадать из юрисдикции государства.

3. Формирование и развитие транзитной экономики требует активного участия сильного и эффективного государства.

4. Функционирование транзитной экономики часто приводит к совмещению государственной и торговой деятельности.

5. Развитие транзитной экономики в одном государстве может осуществляться в целях обслуживания торгово-транспортных потребностей другого государств, как правило, более крупного – империи или интеграционного объединения.

6. Развитие транзитной экономики требует формирования образа страны, а точнее точки концентрации торгово-транспортной активности как центра мирового хозяйства. В основе такого образа лежит объективная необходимость накопления складских запасов различных товаров, вызванная прерывным характером торговли на дальние расстояния. Таким образом, требуется создание складской инфраструктуры в узловых точках транзитной экономики.

Транзитная экономика – это хозяйственная система, при которой поступления от пропуска по территории страны энергии, энергоносителей, водных ресурсов, грузо- и пассажиропотоков и оказания услуг по транзитной перевозке составляют весомую часть доходов

властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, одну из основ их благосостояния

Развитие трансграничных перевозок грузов и реализация транспортно-транзитного потенциала России и других государств-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) могут и должны стать весомыми источниками доходов хозяйствующих субъектов, бюджетов всех уровней и населения, а также локомотивом производственно-технологической модернизации, институциональной и организационной эволюции экономических систем стран и интеграционных объединений [11-12, 24-28].

## **1. Исторические предпосылки возникновения и направления эволюции транзитной экономики**

### **1.1. Наличие транспортно-эффективных товаров международного обмена, формирование новых потребностей**

Формирование грузовой базы перевозок товаров на дальние расстояния происходит под воздействием ряда факторов, прежде всего под влиянием природно-климатических особенностей и географического разделения труда. Например, наличие янтарных россыпей на берегах Балтийского моря и спрос на янтарь в Римской империи и в других регионах обусловили возникновение перевозок этого полудрагоценного камня по маршруту «Север – Юг», который проходил по территории современной России (и был альтернативой Янтарного пути). Распространение тутового шелкопряда в Азии и наличие спроса на тонкие шёлковые одежды в Европе составили в древности грузовую базу направления «Восток – Запад». Главным экспортным товаром Древней Руси были меха, вследствие распространения пушных промыслов в северных лесах.

С. Дмитриенко отмечает, что «основным фактором, обеспечивавшим энергию встречных потоков товаров, проходивших по Восточной Европе, являлось географическое разделение труда между отдельными районами Европы и Арабского Востока» [10, с.78.].

Анализируя транзитный потенциал Хазарского каганата, О. Ивик и В. Ключников [13] указывают, что «торговые пути шли из Хазарии во все стороны света. Из Руси и Волжской Булгарии в Хазарию в огромном количе-

стве поступали меха: и особо ценные (булгарские соболи, русские куницы, буртасские лисицы), и попроще (бобр, белка, заяц). С севера же шли мед, воск, янтарь. Русы привозили мечи и рабов. Из Итилия эти товары направлялись в Закавказье, Среднюю Азию, Византию и даже Александрию. Оттуда в Хазарию поступали изделия восточных ремесленников, предметы роскоши, ткани и огромное количество серебра, прежде всего арабских монет» [13, с. 232].

Центры развития транзитной экономики в древности располагались на территории современной России, стран ЦА и в непосредственной близости от них. Причём выгодами от функционирования транзитной экономики могли пользоваться и представители других регионов и государств. Как отмечает, Р. Кроули [18], средневековая торговая республика Венеция «всегда оглядывалась на Константинополь – великий город, ворота на восток. Через его склады в бухте Золотой Рог проходили огромные богатства: русские меха, воск, шёлк, драгоценные камни и золото» [18, с. 31].

Функционирование транзитной экономики предполагает формирование и увеличение спроса на товары из дальних стран. Например, в ходе первых Крестовых походов европейцами были завоёваны палестинские земли, итальянские купцы получили возможность использовать порты на восточном побережье Средиземного моря, которыми заканчивались древние торговые пути из Китая. Р. Кроули отмечает, что «в Леванте европейцы получили доступ в удивительный мир ярких красок и выразительных ароматов. В королевствах крестоносцев появились новые вкусы в одежде, еде, ароматах. Новые товары везли в трюмах торговых судов в Европу. В обратном направлении венецианцы и их конкуренты везли снабженческие грузы для крестоносцев, обеспечивали Иерусалим (и его врагов в Египте) военными грузами – оружием, металлом, древесиной и лошадьми, а также всем необходимым для поддержания колониальной жизни на чужом берегу. На их судах также ехали паломники, жаждущие посетить святое места. Для венецианских купцов Крестовые походы оказались в высшей степени доходными. Одновременно они узнавали, как вести торговлю с преодолением культурных барье-

ров, что со временем сделало их всемирными переводчиками» [18, с. 47].

Налаживание контактов с Востоком способствовало формированию у европейцев новых стандартов приготовления пищи и её потребления.

Р. Кроули замечает, что множество съедобных плодов, которые средневековые люди называли специями – перец, имбирь, кардамон, гвоздика, корица, сахар и многие другие, – делало пищу более привлекательной, стимулировало развитие кулинарии и выражало стремление отдельных групп к демонстративному расточительному потреблению. По мнению исследователя, «специи стали первым проявлением мировой торговли и её идеальным товаром. Они лёгкие, дорогие, имеют небольшой объём и практически не портятся. Их можно перевозить на самые большие расстояния любым видом транспорта – верблюдом или морским судном, расфасовывать на небольшие порции и хранить практически бесконечно» [18, с. 176-177].

Здесь открывается важная экономическая роль Крестовых походов, способствующая эффективному развитию транспорта и функционированию транзитной экономики Венецианской республики. Завоевания крестоносцев обеспечили продление в Европу древних трансграничных маршрутов в Азии, обратную загрузку судов, развитие пассажирских перевозок, дополнявших транспортировку грузов. Кроме того, перевозки предметов роскоши требовали наличия балластных товаров (сахара, селитры, меди и др.), использовавшихся для обеспечения устойчивого мореплавания и обратной загрузки всех видов транспорта.

Расцвету транзитной экономики в Венеции способствовало усложнение и прерывание перевозок, а точнее взаимодействия между народами по маршруту Великого Шёлкового пути, после распада Монгольской империи. Известный французский историк экономики Ф. Бродель [3] пишет: «Когда около 40-х годов XIV в. оборвался «монгольский путь», Венеция, опередив своих соперниц, первой явилась в 1343 г. к воротам Сирии и Египта и нашла их незапертыми. И разве же не Венеция была лучше любого другого итальянского города связана с Германией и Центральной Европой, которые были самыми надёжными клиентами для закупки хлопка, перца и пряностей и излюбленным источником белого

металла, ключа к левантийской торговле?» [3, с. 106].

В свою очередь у части исследователей функционирования древнего Великого Шёлкового пути существуют сомнения насчёт больших объёмов перевозок грузов по нему. Одним из оснований сомневаться в сколь либо значительной величине грузовой базы ВШП, является то, что на протяжении длительного времени (с древности и отчасти по сей день) между Европой и Китаем ощущался недостаток товаров для обратной загрузки транспортных средств. Например, как отмечает А. Дельнов [9], с середины XVIII в. торговля Китайской империи с европейскими государствами носила асимметричный характер. Китайские власти «считали, что Поднебесной, по большому счету со стороны ничего не требуется – у нее и так все самое лучшее на свете. ... В Китае... не отмечалось особо большого интереса к западным товарам. ... В Европе же огромным спросом пользовались чай, фарфор, шелковые ткани и все, что укладывалось в понятие «китайщины» – веера, зонтики, ширмы, резьба по дереву, камню, слоновой кости... Разницу приходилось оплачивать серебром, и очень большим его количеством. Из Англии его особенно много стало утекать после того, как ее правительство существенно снизило пошлины на ввозимый чай, и он вошел в еще более широкое употребление» [9, с. 357-358].

### **1.2. Формирование монопольного положения в торговле отдельными товарами, с отдельными странами и на отдельных направлениях. Риск открытия новых транспортных коммуникаций. Неподконтрольная правительствам деятельность транснациональных торговых компаний, заинтересованных в использовании контролируемых ими маршрутов торговли на дальние расстояния**

Для успешного развития транзитной экономики целесообразно монополизировать торговлю отдельными товарами и/или по отдельным направлениям. Монопольное положение позволяет получить тот уровень доходов, который стимулирует предпринимательскую активность, оправдывает большие затраты на техническое перевооружения и открытие новых территорий, приводит к повышению добавленной стоимости в экономике.

В центре транзитной экономики полезно создать образ мирового рынка, где можно купить любой экзотический товар.

Этого на время достигли венецианские купцы, которым, как пишет Р. Кроули, «удалось монополизировать почти всю китайскую торговлю. Конвой из Таны были хитро увязаны с возвращающимися галерами из Лондона и Фландрии, так чтобы они могли привезти балтийский янтарь и фламандскую ткань на Черное море и вернуться с редкими восточными товарами для венецианских зимних ярмарок. Экзотическая продукция с Востока усиливала репутацию Венеции как мирового рынка, места, где можно найти все, что угодно» [18, с. 194].

Ф. Бродель отмечает, что «Венеция ... сумела ... выкроить себе империю, скромную по размерам, но имевшую поразительное стратегическое и торговое значение из-за ее расположения вдоль путей на Левант». Империю, «которую англосаксонские авторы именуют *империей торговых постов* – цепью торговых пунктов, образующих в совокупности длинную капиталистическую антенну» [18, с. 107].

К возникновению монопольного положения, как правило, приводил технический прогресс и осуществление институциональных и организационных инноваций. Так, «применяя морское могущество, Венеция добивалась монополии. Век навигационной революции – развитие морских карт, компасов, новых рулевых устройств и конструкций судов – открыл новые возможности. После 1300-х годов суда могли плавать по беспокойному Средиземному морю и летом и зимой. Появились крупные торговые галеры, в сущности, парусные суда с веслами для маневрирования при заходе в порт и выходе из него и в неблагоприятных погодных условиях» [18, с. 295].

Институциональная эволюция обеспечивала такие нормативно-правовые и регуляторные условия, которые закрепляли монопольное положение центров транзитной экономики в снабжении товарами обширных прилегающих регионов. В этой связи Ф. Бродель отмечает, что «любые торговые маршруты, начинавшиеся с материковых владений Венеции или заканчивавшиеся там, весь экспорт с венецианских островов на Леванте или городов Андриатики (даже если дело касалось товаров, предназначавшихся, например, для Си-

цилии или Англии) обязательно должны были пройти через венецианскую гавань. И, следовательно, Венеция умышленно расставила к своей выгоде ловушки для подчиненных экономик, в том числе и немецкой экономики. Она кормилась ими, препятствуя им действовать по-своему и сообразно с их собственной логикой» [3, с. 114].

Механизм образования монополий на производство и перевозки отдельных дорогостоящих товаров международной торговли подробно описан Ф. Броделем на примере деятельности голландской Ост-Индской компании в Юго-Восточной Азии. Французский историк экономики пишет: «Помимо привилегированного доступа в Японию, единственной и долговечной монополией голландцев была монополия на тонкие пряности: кожуру мускатного ореха, мускатный орех, гвоздику, корицу. Решение всякий раз было одно и то же: замкнуть производство на ограниченной островной территории, прочно ее удерживать, сохранить за собой рынок, препятствовать разведению аналогичных культур в других местах. Таким вот образом Амбон стал исключительно островом гвоздичного дерева, Банда – островами мускатного ореха и его кожуры, Ланка (Цейлон) – островом корицы, а организованная монокультура делала эти острова зависимыми от регулярного импорта продовольствия и текстильных изделий. В то же время гвоздичные деревья, росшие на других островах Молуккского архипелага, систематически вырубались, в случае необходимости – ценою выплаты пенсии местному правителю. Макаassar на острове Целебес (Сулавеси) был завоеван после ожесточенной борьбы в 1669 г., потому что предоставленный самому себе остров служил перевалочным пунктом свободной торговли пряностями. Подобным же образом был захвачен Кочин в Индии, «хотя владение им стоит дороже, нежели доход, приносимый им Компании», но то было средством воспрепятствовать конкурирующему производству там корицы, корицы второго сорта, но более дешевой» [3, с. 215-216].

Автор делает вывод, что «именно путем насилия и строгого надзора сохраняла Компания свои монополии, и сохраняла эффективно, поскольку на всем протяжении ее существования доходы ее от тонких пряностей оставались высокими» [3, с. 216]. Таким обра-

зом, мало создать монопольное положение, надо его отстаивать и защищать от посягательств конкурентов, в том числе и с применением корпоративных вооружённых сил. По мере становления экономических систем с открытым доступом монопольное положение квазигосударственных торговых компаний размывалось, прежде всего, путём принятия правительствами и парламентами нормативно-правовых актов по инициативе других участников торговли на дальние расстояния.

Ярким примером противоречивого протекания подобных процессов является возможное развитие транспортного направления «Север – Юг», проходящего по территории России. По сведениям В. Ярло [30], в 1742 г. в Англии парламентским актом была утверждена «Компания по торговле с Персией», создаваемая для транзитной торговли английскими товарами с Персией, через земли Российской империи. Организаторы компании получили разрешение российских властей начать в Казани строительство нескольких купеческих кораблей, пригодных для хождения и по рекам, и по морю, чтобы на них возить товары в Персию. Однако созданию и началу деятельности этой компании помешали лоббистские усилия Ост-Индской компании, прилагаемые в Англии и России для того, чтобы не допустить возникновения альтернативного транзитного маршрута перевозки грузов между Европой и Индией [30, с. 84].

В другой своей книге Ф. Бродель [5] акцентирует внимание на большой роли торговли на дальние расстояния в становлении современной капиталистической системы, промышленном развитии европейских государств. Он указывает, что «в становлении капитализма, который одушевляет, формирует, подчиняет себе этот процесс индустриализации и сам возрастает с его помощью, главенствующую, определяющую роль играет, как это ни парадоксально, именно внешняя торговля, хотя общий объём её сравнительной невелик» [5, с. 308].

Французский историк экономики выделяет и ещё одну важную особенность функционирования транспортно-транзитной экономики, а именно – концентрацию доходов от международной торговли в незначительном количестве географических точек и их присвоение очень небольшой группой крупных предпринимателей. Подчёркивается, что «торговля с

дальними странами, торговля дорогими товарами приносит прибыли, которые распределяются между горсткой европейских торговцев из Венеции, Генуи, Марселя или, позднее, Амстердама. ... Средиземноморские города (в эпоху процветания Внутреннего моря) представляют собой «узкое место». Здесь вся торговля сосредотачивается в руках небольшого числа купцов, которые контролируют ею всю целиком» [5, с. 312].

В настоящее время, становление и развитие транзитной экономики сопровождается производственно-технологической, институциональной и организационной модернизацией народного хозяйства, выходом соответствующих стран на передовые позиции. Хотя не следует забывать о рентной природе транспортно-транзитных доходов, которая может затормозить инновационное развитие национальной экономики.

Эти риски были реализованы в полной мере в России, которая могла бы действительно стать мировым энергетическим лидером в случае развития передовых способов разведки и добычи сырьевых ресурсов, их глубокой переработки, экспорта сервисных услуг, передовых технологий и компетенций в этой сфере. Было необходимо налаживание и развитие собственного строительного и добывающего оборудования, выпуск отечественных экскаваторов, трубоукладчиков, бульдозеров, кранов, самосвалов, большегрузных автомобилей и др. Требовалось бы инновационное развитие техники и технологии транспортировки грузов: строительство собственных танкеров и судов-газовозов (в т.ч. ледового класса), новых видов железнодорожного подвижного состава полностью отечественной разработки, перегрузочных технологий. Всё это требовало усилий мощного и эффективного государства, озабоченного обеспечением своего экономического развития на основе разработки и использования высоких технологий.

### **1.3. Транзитная экономика – экономика сильного и эффективного государства**

Формирование транзитной экономики неотделимо от построения и эффективного функционирования государственных образований разных типов. Их правители обеспечивали безопасность перевозок, контролировали места концентрации оказания важных услуг перевозчикам (оазисы, запасы фуража, продуктов питания, ремесленных производств и

пр.), сами выступали в качестве потребителей перевозимых товаров.

Например, поселения вдоль Великого Шёлкового пути «представляли собой подобие в известной степени самостоятельных городов-государств, опоясывающих пустыню Такламакан. Их правители самостоятельно или по поручению императоров китайских династий строго следили за состоянием торговли и играли главную роль в качестве приобретателей товаров и услуг. При этом возникло большое противоречие, состоящее в том, что торговые пути проходили по совершенно свободным территориям, но, как только караваны с товаром прибывали в обитаемые оазисы, на них сразу же распространялась власть их правителей» [23, с. 24].

Государственный контроль движения транспортных средств выражался в существовании разрешительной системы. Для движения по ВШП необходимо было иметь пропуск, выданный государственным органом власти. «В самом начале своего пути каждый путешественник подавал заявку на получение путевого пропуска, в котором указывался конечный пункт назначения, несколько транзитных пунктов, а также перечислялись люди и животные, сопровождавшие купца. Кроме того, при пересечении границы нового уезда купец получал документ с подтверждением числа людей и животных, следовавших с ним». Турфанские путевые пропуска<sup>1</sup> точно так же, как пропуска, обнаруженные в Ния и Куче, служат подтверждением того факта, что

<sup>1</sup> В. Хансен описывает примерный вид такого документа: «Хотя размер пропусков отличался, их содержание оставалось трафаретным: в них писали имя отправляющего караван чиновника, имя и адрес принимающего его чиновника, вступительное приветствие и имя путешественника, получившего пропуск. Список экспедиции составлялся в следующем порядке: сначала мужчины, потом женщины, за ними ишаки, лошади и скот. По использованию полных форм числительных можно сделать вывод о том, что дело касается официальных административных документов. Документы заканчивались наставлением: «Пропустите их. Если в их компании окажется больше людей и животных, чем перечислено здесь, тогда не разрешайте им транзит». ... Эти документы относятся к 641–644 гг., то есть последним годам правления кучанского царя Суварнадевы (правил с 624 по 646), и они служат документальным доказательством тщательного государственного контроля над тем, куда отправляются караваны от одного разрешённого пункта до следующего» [23, С. 134].

все путники подвергались строгой проверке властями и без официального разрешения не могли отклониться от своих маршрутов [23, с. 176, 178].

То же самое происходило и при морских перевозках грузов. В. Хансен пишет: «в IX в. в китайские порты прибывало много арабов, начинавших своё плавание в иракских гаванях, прежде всего в Басре». В порту Гуанчжоу, числившемся главной гаванью для тех, кто прибывал из Ирака, китайские власти «забирали груз всех купцов, взимали сбор в размере 30%, а потом возвращали товары, но спустя полгода. Китайские оптовики скупали слоновую кость, ладан, литейную медь и черепашьи панцири, расплачиваясь бронзовыми монетами. ... Поскольку китайские власти требовали оформления тех же самых путевых пропусков, которые предполагались для поездки по Китаю сухопутным транспортом, всем купцам приходилось сообщать свой точный путь следования, и только потом им предоставлялось право въезда в эту страну» [23, с. 270].

Для развития транзитной экономики большого государства критически важно наличие синергии внутренних, внешнеэкономических и транзитных потоков грузов и пассажиров. В древности возникновению и поддержанию такой синергии способствовала техническая близость путевой инфраструктуры, транспортных средств и перевозочных технологий, применяемых для перевозок пассажиров и грузов различных типов и видов. Кроме того, дороги использовались для быстрой доставки письменных распоряжений правителей в отдалённые районы империй, т.е. были частью государственного управленческого механизма.

Важность внутренних (внутрикитайских) перевозок в функционировании ВШП трудно переоценить. По мнению В. Хансен, они были определяющими. Например, «за 730-е и 740-е гг. танское правительство каждый год в распоряжение командования четырёх округов в приграничных районах Западных областей на территории нынешних Ганьсу и Синьцзяна посылало 900 тыс. кусков шёлка. Таких громадных объёмов вы даже близко не найдёте в документах, посвящённых сделкам частных лиц. Таким образом, благополучие данной области обеспечивалось исключительно щедрыми постоянными дотациями центральных

властей Китая. Практически сразу после того, как китайский военачальник согдийско-тюркского происхождения Ань Лушань (или Рокшань по-согдийски) в 755 г. поднял мятеж, танское правительство прекратило подкармливать область, и система хозяйствования вдоль Шёлкового пути рухнула» [23, с. 383-384].

Таким образом, название «Шёлковый путь» приобретает ещё одно значение, как направление снабжения китайских гарнизонов шёлком – одним из трёх видов финансирования войск. Во времена династии Тан китайское правительство «внедрило сложную систему кредитно-денежного обращения, в которой предусматривалось одновременное существование трёх валют – текстиля (пенька и шёлк), зерна и монет. ... Выплата денежного содержания военным гарнизонам, размещённым, в частности, в городе Дуньхуан, проводилась в шести видах тканого шёлка и шёлковой пряжи» [23, с. 136].

Сильное государство, способствующее развитию транзитной экономики, не обязательно должно означать наличие авторитарного, диктаторского режима. Венецианская республика – средневековый город-государство с демократическим устройством правления – также демонстрировала важную роль государственной экономики. Однако основные транспортные средства торговой республики находились в государственной собственности, фрахтовались предпринимателями на аукционной основе и использовались в соответствии с действующим законодательством и заключаемыми с государством договорами.

Для иллюстрации этого тезиса позволим обширную цитату из книги Р. Кроули: «Торговые галеры, построенные в арсенале, являлись собственностью государства и ежегодно отдавались во фрахт на аукционах. Это делалось с целью контроля над предпринимательской деятельностью на благо и людей и государства и предотвращения междоусобиц, которые разрушили Геную. ... Размер команды и жалование моряков, вооружение, фрахтовые ставки, грузы, порты захода, время рейса, порты назначения и остановки в пути – все это оговаривалось. Морское законодательство было строгим и точным, как и наказания за его нарушение. Галеры следовали установленными курсами, соблюдая некое подобие

расписаний, которые начали составляться в начале 1300-х годов и просуществовали двести лет. В конце XIV века таких маршрутов, работавших по расписанию, было четыре – в Александрию, Бейрут, Константинополь и на Черное море. Был еще долгий атлантический переход – трудный пятимесячный круговой рейс в Лондон и Брюгге. Веком позже по расписанию уже работали суда на семи направлениях – они посещали все основные порты Средиземного моря. После 1418 года Венеция также подмяла под себя перевозки паломников. Две галеры в год ходили в Яффу, перевозя весьма доходные судовые партии благочестивых туристов, желающих восхититься видами Святой земли» [18, с. 296].

В свою очередь Ф. Бродель указывает, что «система *торговых галер* относилась как раз к методам *управляемой экономики*. ... Придуманная с XIV в. ... эта система была одновременно и государственным предприятием, и рамками для эффективно действовавших частных ассоциаций, настоящих *пулов* экспортеров по морю, озабоченных тем, чтобы снизить свои транспортные расходы и остаться конкурентоспособными, даже непобедимыми перед лицом чужеземцев» [3, с. 114-115].

Арсенал выпускал не только военные корабли, но и государственные торговые галеры, которые работали на «регулярных линиях» ... Это было не противостояние военного и торгового флота, потому что торговые галеры вполне могли использоваться в военных действиях, да и все суда были оснащены тем или иным оружием, а скорее понимание того, должно ли судно выходить в плавание с полностью укомплектованной командой, мощной защитой, аркебузами и опытными арбалетчиками или нет. Контролируемые государством рейсы были организованы на высшем уровне выбранными чиновниками Большого совета, центрального органа управления Венеции [18, с. 324, 325]. Ф. Бродель замечает, что «апогей системы, несомненно, пришелся на время около 1460 г., когда Синьория создала любопытную линию *маршрутных галер*, которая усилила натиск Венеции в сторону Северной Африки и золота Судана» [3, с. 116].

Здесь в очередной раз прослеживается органическая взаимосвязь наращивания военной мощи транзитного государства и развития его экономики.

Таким образом, функционирование транзитной экономики неотделимо от жёсткого государственного контроля перевозок, активного участия чиновников в планировании и организации перевозочного процесса, существования крупных транспортных компаний, их пулов и ассоциаций, способных на организацию рейсов по расписанию и заранее определённым маршрутам. Р. Кроули добавляет, что «венецианцы отлично понимали необходимость предсказуемой доставки, так что иностранные купцы, собирающиеся в городе, могли быть уверенными, что найдут здесь необходимые товары» [18, с. 298]. При этом «доходы были огромными: до 80 процентов на хлопке, 60 процентов на специях, когда они продаются иностранным купцам на Риальто» [18, с. 308].

Государственные усилия были направлены на концентрацию торгово-транзитных операций и установленных и чётко определённых местах. «Венеция создала для немецких купцов обязательное место сбора и сегрегации Немецкий двор, против моста Риальто, в своем деловом центре. Всякий немецкий купец должен был помещать там свои товары, жить там в одной из комнат, на сей счет предусмотренных, продавать там под придирчивым контролем агентов Синьории свои товары и вкладывать деньги от этих продаж в товары венецианские» [3, с. 113]. Вот замечательный пример поддержки отечественных предпринимателей!

Другим примером государственного регулирования торговли на дальние расстояния и формирования в стране транзитного сектора экономики выступает средневековая Испания, о чём свидетельствует исследование Г. Кеймена [16]. Автор также обращает внимание на активное государственное участие в формировании транспортно-транзитных схем перевозки грузов.

Согласно правилам корабельного пересечения Атлантики, установленным королевским декретом Испанской империи в 1561 г., «суда должны были следовать только в составе официальных торговых флотилий, которые имели единственным пунктом отправления Севилью, дважды в год, в январе и в августе. В Атлантическом океане флотилия должна была разделиться на две эскадры, одна отправлялась к «Tierra Firme» (Картахена и Панама), другая – к Новой Испании. Эта система



и возникшая вместе с ней севильская монополия должны были обеспечить большую безопасность на море и регулировать перевозку товаров и оплату налогов. ... На обратном пути флотилии обоих направлений должны были сходиться в Гаване и отправляться вместе в Севилью в марте. Этой системы не всегда строго придерживались, но она оставалась в силе вплоть до конца XVII века, когда Севилью в качестве нового порта отправки заменил Кадис. В последние десятилетия XVIII века монополия претерпела изменения, а затем была отменена» [16, с. 403-404].

Противоположным примером государственного регулирования внешнеторговой деятельности, направленным на её сдерживание, была ситуация в Китае. Как уже было отмечено, китайские правители, да и всё китайское общество крайне настороженно относились к иностранцам и не демонстрировали потребности в иностранных товарах. Не в силах полностью запретить иностранную военно-торговую экспансию, китайское правительство всячески ограничивало деятельность зарубежных коммерсантов. Например, «после того, как португальцы основательно обустроились в Макао, в 1578 г. им разрешено было завести свою факторию и близ Кантона. Там же была устроена таможня. Отношение к чужеземцам было по-прежнему настороженным: проживать они могли только в указанном им районе, были установлены строгие правила закупки товаров – в случае нарушения они подлежали конфискации» [9, с. 311].

Власти Китайской империи также стремились сконцентрировать торговлю на дальние расстояния в ограниченных и чётко определённых центрах. Целями такой концентрации были не только удобство сбора доходов в государственную казну и облегчение торговой деятельности, но недопущение иностранных торговцев внутрь страны. В свою очередь это обеспечивало занятость местных торговцев и перевозчиков.

А. Дельнов отмечает, что в Китае «с середины XVIII в. торговля с Западом была сосредоточена всего в двух пунктах на южном побережье Поднебесной: в Макао (Аомыне), где давно уже обосновались португальцы, и в Кантоне близ Гуанджоу (теперь эти города слились). Коммерция в Кантоне была сопряжена с множеством ограничений. Специально назначенный из Пекина чиновник, которого

европейцы называли хоппо, ежегодно возобновлял лицензии тринадцати китайским торговым фирмам, составляющим гильдию «Гухан». Правительство установило на ввозимые европейцами товары пошлины в размере 4 %, но хоппо и его помощники доводили их и до 20% – однако заморским негодьям сосориться с ними было ни к чему. Торговля велась несколько месяцев в году, весной и летом. Во все остальное время Кантон должен был быть свободен от иностранного присутствия» [9, с. 357]. Подчёркивая роль государственного регулирования внешнеторговых связей между Китаем и Россией, А. Дельнов отмечает, что русско-китайская торговля велась в форме «несколько заадминистрированной. Раз в год на границу прибывал возглавляемый особо уполномоченным на то купцом русский караван с товарами – как казенными, так и взятыми у частных лиц, и происходил торг» [9, с. 349]. Из этого примера видно, что при развитии транзитной экономики и торговли на дальние расстояния, как правило, переплетались интересы правительства и бизнеса, происходило совмещение государственной и торговой деятельности.

*(Продолжение следует)*

#### Литература

1. Акунин Борис. Часть Азии. История Российского государства. Ордынский период. Борис Акунин. – Москва: АСТ, 2014. – 393 с.
2. Аллен Р.С. Британская промышленная революция в глобальной картине мира. Пер. с англ. Н.В. Автономовой; науч. ред. перевода В.С. Автономов. – М.: Изд-во Гайдара, 2014. – 448 с.
3. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т.3. Время мира. - Фернан Бродель; Пер. с фр. Л.Е. Куббеля. – 2-е изд. – М.: Издательство «Весь мир», 2007. – 752 с.
4. Бродель Ф. Что такое Франция? Книга вторая: Люди и вещи, ч.1. – Пер. с фр. М.: Изд-во Сабашниковых, 1995. – 244 с.
5. Бродель Ф. Что такое Франция? Книга вторая: Люди и вещи, ч.2: «Крестьянская экономика» до начала XX в. – Пер. с фр. М.: Изд-во Сабашниковых, 1997. – 511 с.
6. Голдстоун Дж. Почему Европа? Возвышение Запада в мировой истории, 1500-1850 / пер. с англ. М. Рудакова; под ред. И. Чубарова. – М.: Изд-во Института Гайдара, 2014. – 224 с.

7. Грот Л.П. Призвание варягов, или Норманны, которых не было. - Лидия Грот. – М.: Алгоритм, 2013. – 368 с. – (Исторические сенсации).
8. Гудвин Дж. Величие и крах Османской империи: Властелины бескрайних горизонтов. - Джейсон Гудвин; пер. с англ. М. Шарова. – М.: КоЛибри, Азбука-Аттикус, 2013. – 416 с.
9. Дельнов А.А. Китайская империя. От Сына Неба до Мао Цзедун. - Алексей Дельнов. – М.: Алгоритм, 2013. – 560 с.
10. Дмитриенко С.Г. Морские тайны древних славян. - С.Г. Дмитриенко. – М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2004. – 413 с.
11. Зоидов К.Х. Экономическая эволюция и эволюционная экономика. – М.: ИПР РАН, 2003. – 156 с.
12. Зоидов К.Х., Медков А.А. Эволюционно-институциональный подход при исследовании реализации крупных энергетических проектов и решении водных проблем в странах Центральной Азии // Электронный журнал ИПР РАН. Проблемы рыночной экономики. – 2015. - № 1. – С. 54 – 68. [Электрон. ресурс]. – 2015. - URL: [http:// www.market-economy.ru](http://www.market-economy.ru)
13. Ивик О., Ключников В. Хазары /Олег Ивик, Владимир Ключников. – М.: Ломоносовъ, - 2013. – 336 с.
14. Исаев Т. Из Китая в Центральную Азию отправится настоящий чайный караван //АН Podrobno.uz., 17.05.2014. [Электрон. ресурс]. - URL: [http://podrobno.uz/cat/obchestvo/4ainiy-karavan/?sphrase\\_id=40440](http://podrobno.uz/cat/obchestvo/4ainiy-karavan/?sphrase_id=40440)
15. Исаев Т. Страны ЦА привлекут \$23 млрд. на развитие регионального сотрудничества //АН Podrobno.uz., 31.10.2012. [Электрон. ресурс]. - URL: [http://podrobno.uz/cat/economic/strani-centralnoi-azii-privlecut-23-mlrd-na-razvitie-regionalnogo-sotrudnichestva/?sphrase\\_id=40440](http://podrobno.uz/cat/economic/strani-centralnoi-azii-privlecut-23-mlrd-na-razvitie-regionalnogo-sotrudnichestva/?sphrase_id=40440)
16. Кеймен Г. Испания: дорога к империи: [пер. с англ.]. - Генри Кеймен. – М.: АСТ: АСТ Москва: Хранитель, 2008. – 764 с.
17. Королёв В.Н. Босфорская война. - В.Н. Королёв. – М.: Вече, 2013. – 640 с.
18. Кроули Роджер. Венецианская республика. Расцвет и упадок великой морской империи. 1000–1503 / Пер. с англ. Л.А. Игоревского. – М.: ЗАО Издательство Центрполиграф, 2015. – 446 с.
19. Петросян Ю.А. Османская империя. - Юрий Петросян. – М.: Алгоритм, 2013. – 304 с.
20. Тихонов Ю.Н. Афганская война Сталина. Битва за Центральную Азию. – М.: Яуза, Эксмо, 2008. – 704 с.
21. Турсунова Г.Н. Эволюция рынка и рыночных отношений в древней и средневековой Центральной Азии. Москва – Худжанд: Ношир, 2014. – 550 с.
22. Финкель, Кэролайн. История Османской империи: Видение Османа: [пер. с англ.]. - Кэролайн Финкель. – Москва: АСТ, 2014. – 831 с.
23. Хансен Валери. Великий шелковый путь. Портовые маршруты через Среднюю Азию. Китай–Согдиана–Персия–Левант / Пер. с англ. С.А. Белоусова. – М.: ЗАО Издательство Центрполиграф, 2014. – 477 с.
24. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Разработка теории транзитной экономики в условиях интеграции и глобальной нестабильности. Часть I //Региональные проблемы преобразования экономики. - 2014. - № 11(49). – С. 190-207.
25. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Разработка теории транзитной экономики в условиях интеграции и глобальной нестабильности. Часть II //Региональные проблемы преобразования экономики. - 2014. - № 12(50). – С. 121-136.
26. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. – М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014. – 800 с.
27. Цветков В.А., Борталевич С.И., Логинов Е.Л. Стратегические подходы к развитию энергетической инфраструктуры России в условиях интеграции национальных энергосистем и энергорынков. – М.: ИПР РАН, 2014. – 511 с.
28. Шевченко К.И. Пути формирования интегрированной рыночной инфраструктуры и регулирования производства и товарооборота в рамках ЕАЭС / Под ред. к.э.н. А.А. Медкова. – М.: ЦЭМИ РАН / ИПР РАН, 2015. – 141 с.
29. Якубовский А.Ю. Феодалное общество Средней Азии и его торговля с Восточной Европой в X–XV вв. //Труды историко-археологического института и института востоковедения. Материалы по истории народов СССР, вып.3. Материалы по истории Узбекской, Таджикской и Туркменской ССР. Ч.1.– Лг.: АН СССР, 1933.
30. Ярло В. Из варяг в Индию //Валерий Ярло. – М.: Ломоносовъ, 2013. – 208 с.

---

## Theoretical and methodological prerequisites of becoming a transit economy and evolutionary and institutional development of transport and transit systems in Russia and Central Asia. Part I

*Kobiljon H. Zoidov, PhD (Phys. and Math.), Associate Professor*  
e-mail: *kobiljonz@mail.ru.*

*Alexey A. Medkov, PhD (Econ.)*  
e-mail: *medkov71@mail.ru.*

### **Abstract**

The article discusses the theoretical, methodological and historical background of the formation, function and evolutionary and institutional development of transit economy, given a detailed definition and description of the main characteristics of this economic system. The aim is to study the problems of transit economy formation and evolutionary mechanisms of management and institutional development of transport and transit systems in Russia and Central Asia. We give historical and economic facts that illustrate important general and specific properties of the transition economy in different countries and in different historical epochs. Particular attention is paid to the Persian Empire, the Chinese Empire, the Byzantine Empire, the Ottoman Empire, the Republic of Venice, ancient Russia, as well as the entire Central Asian region - a natural bridge between East and West. We consider the historical background of the formation and evolutionary development of mutual relations of empires and states with transition economies. Identified ways to create added value and the main sources of revenue in a transit economy. Analyzed non-economic factors of the functioning of the transit of the economy, and specifically: the politico-military establishment and maintenance of functioning of the transit of the economy; spread religious teachings; dissemination of technological skills, cultural traditions, the concentration of artistic and religious values. Identified risks and the negative consequences of the functioning of the transit of the economy: the growth of military expenses related to the provision of geo-political conditions for the functioning of an economy; the spread of disease, entry of foreign species of flora and fauna, threaten the stability of the local ecosystem; the growth of transit traffic in narcotic drugs. Particular attention is paid to the analysis of the main threats to the functioning of the transit of the economy - the formation of rent-seeking elites and a significant part of the population, as well as the spread of illegal activities: robberies on the roads, piracy at sea, extortion and extortion. In the last section of the article we studied the historical background of the formation and development of the economy and the transit countries of Central Asia.

**Keywords:** *evolutionary and institutional approach, the Central Asian countries, EAEU, development of transport and transit systems, transit economy, added value, integration, production and technological modernization, unstable.*

### **Об авторах**

*Зойдов Кобилжон Ходжиевич, к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией, Институт проблем рынка РАН, Москва.*

*Медков Алексей Анатольевич, к.э.н., руководитель Центра, Институт проблем рынка РАН, Москва.*