

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК 330.341.2: 339.944.2: 339.565
ГРНТИ 06.51.51, 06.71.09

Сопряжение и инновационное развитие транспортно-транзитных систем России и стран Западной и Южной Азии

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

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

З.К. Зоидов
E-mail: zafar2608@mail.ru

Аннотация

В условиях падения спроса и снижения мировых цен на основные товары российского экспорта возрастает актуальность замены сырьевой ренты на иные виды доходов государственного и региональных бюджетов, хозяйствующих субъектов и населения. Одновременно появились факторы, негативно влияющие на реализацию транспортно-транзитного потенциала России и величину экспорта транспортных услуг, доходы от которого могли бы стать весомым дополнением к поступлениям от поставок углеводородов и других видов сырья на мировые рынки. Сократились возможности государственного финансирования развития и реализации потенциала России как естественного моста между Европой и Азией. Главным фактором смещения мировой транзитной активности в страны постсоветского пространства является формирование и начало реализации широкомасштабного и многоцелевого проекта Китая под названием «Один пояс – один путь» (в настоящее время – «Пояс и путь»). Проект предполагает, в том числе укрепление стратегических, политических, экономических и культурных связей КНР со странами Центральной, Западной и Южной Азии. В статье выдвинута и обоснована концепция глобальной российско-ирано-индийской инициативы «Варяго-Персидский торговый путь XXI века», которая может быть как конкурентом, так и органическим продолжением и дополнением китайского проекта «Пояса и пути». Кроме того, новизна исследования заключается в разработке концептуальных подходов к прогнозированию грузовой базы транзитных перевозок по транспортно-транзитной системе России, основанной на переговорном процессе с основными центрами генерации грузов, и определению доходности функционирования транспортно-транзитных систем в целом.

Статья подготовлена по теме государственного задания, тема «Моделирование социально-экономической динамики и структуры факторов экономического роста ЕАЭС и других стран в контексте модернизации».

Ключевые слова: транспортно-транзитная система, международные транспортные коридоры, современные торговые пути, государственно-частное партнёрство, железнодорожный транспорт, морские порты, циклические процессы, инновация, модернизация

На прошедшем 14-15 мая 2017 г. в КНР форуме «Один пояс – Один путь» Президент РФ В. Путин выдвинул ряд инициатив по сопряжению крупных инфраструктурно-интеграционных проектов, отметив, что «сложение потенциалов таких интеграционных форматов, как ЕАЭС, «Один пояс, один путь», Шанхайская организация сотрудничества, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии способно стать основой для формирования большого евразийского партнерства».

Актуальность исследования института торгового пути в современном мире обусловлена:

- китайской инициативой «Пояс и путь» (ПиП) по воссозданию инфраструктуры и духа Великого шелкового пути (ВШП);
- альтернативным индийским проектом развития международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг»;

• заинтересованностью многих стран в реализации своих транспортно-транзитных систем (ТТС) как составных частей действующих и создаваемых МТК.

При этом необходимо учитывать, что само по себе развитие ТТС повышает степень открытости внутреннего рынка путем сокращения времени перевозки грузов и пассажиров, улучшения транспортной доступности («смерть расстояний»). Поэтому в национальных программах промышленно-инфраструктурного развития, которые будут сопрягаться с китайской инициативой, необходимо предусмотреть институциональное и организационное оформление развития собственных высокотехнологичных производств.

Проектное наполнение сопряжения ЭПШП и ЕАЭС состоит в:

1. Разработке теории транзитной экономики.
2. Выдвижении совместного глобального инфраструктурно-интеграционного проекта, аналогичного ПиП.
3. Разработке стратегии, бизнес-плана и создание ГЧП-компании в области развития транзитных перевозок грузов и пассажиров – «Российской транспортно-транзитной компании» (РТТК).
4. Участии в реализации стратегических инфраструктурных проектов.

1. Разработка теории 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.

Уровнями развития транзитной экономики в стране (макрорегионе, городе-государстве, торговой точке), нуждающимся в моделировании являются:

1. Экстерриториальный институциональный транзит.
2. Экстерриториальный реальный транзит (экспорт транспортных услуг).
3. Территориальный (классический) транзит (экспорт транспортных услуг).
4. Резэкспорт.
5. Резэкспорт с созданием добавленной стоимости.
6. Мировозхозяйственный транзит добавленной стоимости на высокотехнологичной основе.

Моделирование торгового пути в части осуществления перевозок железнодорожным транспортом затрудняется по причинам:

- высокой доли и величины условно-постоянных затрат;
- непрозрачности и недостаточной доступности отчетности ОАО «РЖД» и операторов подвижного состава;
- сложности выделения транзитных перевозок в общем объеме экспортно-импортных и внутренних перевозок грузов (даже на уровне одного состава).

2. Выдвижение совместного глобального инфраструктурно-интеграционного проекта, аналогичного ПиП. Настороженное отношение к проекту ПиП самого большого геополитического соперника Китая в регионе – Индии обуславливает возможность и необходимость развития альтернативных торговых путей. Альтернативой является развитие международного транспортного коридора МТК «Север – Юг», который может как дополнять инфраструктурные проекты, реализуемые в рамках ПиП, так и конкурировать с ними.

Индию можно и необходимо привлечь к развитию производственно-транспортных коммуникаций путем разработки совместного глобального инфраструктурно-интеграционного проекта, аналогичного ПиП, особенно в части развития и применения цифровых технологий вдоль создаваемого торгового пути и его экономического пояса.

Геополитическое соперничество Индии и Китая, который в Южной Азии реализует проект Китайско-Пакистанского экономического коридора (рис. 1), может привести к росту усилий индийских властей по привлечению грузов из стран Юго-Восточной Азии (ЮВА) на направление «Север – Юг». В связи с этим необходимо отметить, что в настоящее время крупные транснациональные корпорации размещают свои производства именно в странах ЮВА (а не в Китае).

Развитие МТК «Север – Юг» имеет особое значение в процессе евразийской интеграции, упрочения связей с Ираном, Индией и Турцией.



Рис.1. Проект строительства железной дороги с рамках Китайско-Пакистанского экономического коридора.

Маршрутами (ветвями) МТК «Север – Юг» на Южном Кавказе и в Центральной Азии являются (рис. 2):

- западная ветвь коридора (прямое железнодорожное сообщение по линии Астрахань – Махачкала – Самур через территорию Азербайджана с выходом на Иран) – строится;
- восточная ветвь коридора (прямое железнодорожное сообщение через территории Казахстана, Узбекистана и Туркменистана с выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Теджен – Серахс) – действует;
- новая восточная ветвь коридора (прямое железнодорожное сообщение по маршруту Узень (Казахстан) – Кызылкая – Берекет – Этрек (Туркменистан) – Горган (Иран)) – действует;
- транскаспийский железнодорожно-водный маршрут (маршрут по Каспийскому морю через российские порты Астрахань, Оля, Махачкала в порты Ирана) – действует;
- новая западная ветвь транспортного коридора (маршрут с использованием проектируемой железной дороги Иран – Армения и далее через Грузию, Абхазию по берегу Чёрного моря в Россию) – перспективы реализации сомнительны.

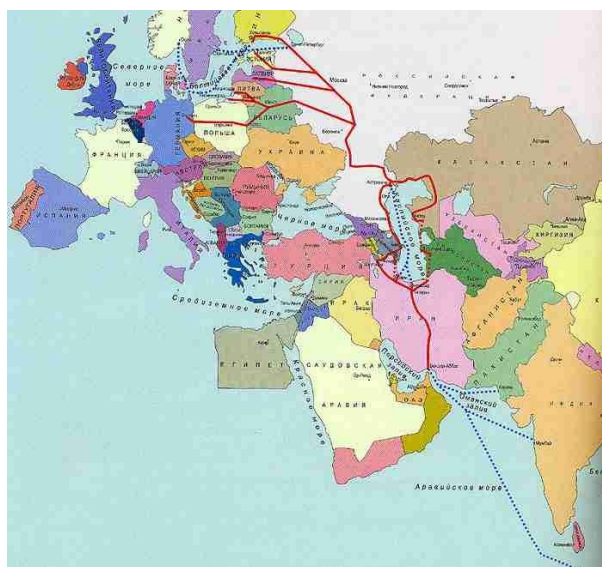


Рис.2. Маршруты МТК «Север – Юг». Источник: http://lmc.com.ua/news/id_5595/.

Благоприятные перспективы развития транспортно-транзитной системы (ТТС) Азербайджана – результат проводимой руководством страны взвешенной внешней и экономической политики. Преимущества использования ТТС этой страны при развитии МТК «Север – Юг» заключаются в следующих её сильных сторонах:

- Азербайджан, в отличие от Армении, имеет прямое железнодорожное сообщение с Россией;
- линии проходят через Дагестан и Чеченскую республику – дотационные регионы, нуждающиеся в ускоренном социально-экономическом развитии;
- страна финансирует и привлекает кредит Азиатского банка развития (АБР) на реконструкцию участка Баку – Ялома – погранпереход Самур на границе с Россией;
- Азербайджан кредитует реализацию инфраструктурных проектов, в частности: строительства железной дороги Баку – Тбилиси – Карс (БТК, завершено), инфраструктуры иранской пограничной станции Астара, участков железной дороги Казвин – Решт – Астара на территории Ирана. Кредитование и финансирование осуществляются за счёт поступлений средств от экспорта углеводородного сырья и оказания транзитных услуг. Например, в случае БТК средства поступили напрямую от государственной нефтяной компании Азербайджана – ГНКАР;
- на территории Азербайджана действуют стимулирующие меры, направленные на развитие транзитных перевозок;
- Азербайджанские железные дороги (АЖД) активно обновляют парк подвижного состава за счёт поступления современной железнодорожной техники;
- примером российско-азербайджанского коммерческого сотрудничества является создание компании «Азрустранс» – совместного предприятия ЗАО «Русагротранс» и «Азербайджанских железных дорог» (АЖД). Оператор будет осуществлять железнодорожные перевозки зерна по транспортному коридору «Север – Юг» в направлении Ирана и восточной Турции.

В сентябре-октябре 2016 г. по МТК «Север – Юг» была организована тестовая перевозка контейнеров по маршруту Индия – Иран – Азербайджан – Россия: порт Нава-Шева – (морская перевозка) – Бендер-Аббас – (железная дорога) – Решт – (автомобильная перевозка) – Астара – (железная дорога) – Ворсино.

Тестовая перевозка выявила следующие слабые стороны маршрута:

- по Ирану груз идет семь суток (как по Транссибу);
- существует необходимость переоформления документов в пути следования;
- предъявляются различные требования к документам в каждой стране следования;
- необходимость осуществлять перегрузку на автомобильный транспорт и его использование.

Последнюю проблему снимет завершение строительства железной дороги Казвин – Решт – Астара (рис. 3).

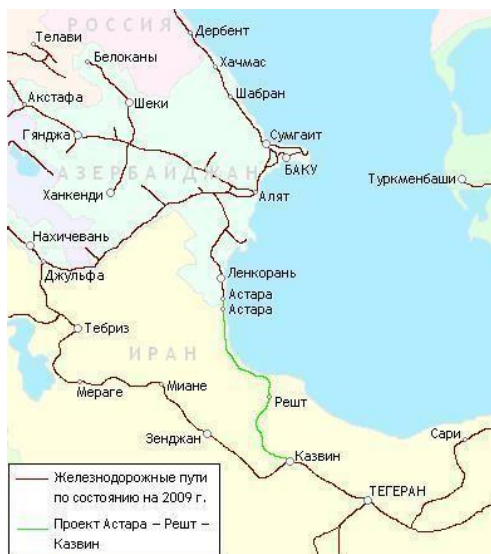


Рис. 3. Строительство железной дороги Казвин – Решт – Астара.

Для наполнения грузопотоками транспортного направления «Север – Юг» его необходимо рассматривать, как комплексную инновационную промышленно-технологическую зону создания добавленной стоимости – российско-ирано-индийский экономический коридор «Варяго-Персидский торговый путь XXI века».

3. Разработка стратегии, бизнес-плана и создание ГЧП-компании в области развития транзитных перевозок грузов и пассажиров «Российской транспортно-транзитной компании» (РТТК). Примером ГЧП в торговле на дальние расстояния служит деятельность крупных квазигосударственных компаний, торговых корпораций (коммерческих ассоциаций) – голландской, британской и французской Ост-Индских компаний, которые обладали целым рядом привилегий, в том числе монопольного характера, а также английской Московской компании.

Российская транспортно-транзитная компания должна стать основным участником реализации программы «Создание инновационного подвижного состава для контейнерных и смешанных перевозок» в рамках национального проекта «Развитие транзитной экономики в России: объединяя Евразию», а также главным заказчиком и эксплуатантом инновационного подвижного состава.

4. Участие в реализации стратегических инфраструктурных проектов. Выделим два проекта строительства:

1. Железнодороги Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран.
2. Железнодороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран/Пакистан – Индия/Ирак – Сирия.

Это проекты нового строительства, в которых заложен большой потенциал не только повышения экономической эффективности перевозок в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», но и решения целого ряда геополитических и военно-стратегических проблем, обеспечения безопасности и стабильного развития беспокойных регионов ЦА, ЗА и ЮА. При этом они будут способствовать улучшению конкурентной среды среди транспортных коридоров Центральной Азии и Южного Кавказа (рис. 4).



Рис.4. Транспортные коридоры в Центральной Азии и на Южном Кавказе.

Прежде всего, следует выделить железную дорогу **Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран** (рис. 5) протяженностью около 2 тыс. км., которая на территории Кыргызстана или Таджикистана будет пересекаться с другой упомянутой транспортной коммуникацией.



Рис.5. Проект железной дороги Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран.

Строительство **железнодорожной России – Казахстана – Кыргызстана – Таджикистана** (рис. 6), проект которой разработан в рамках Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ), будет способствовать перенаправлению грузопотоков (на территории Кыргызстана или Таджикистана) в страны ЕАЭС.



Рис.6. Проект железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан.

Благодаря новой **железнодорожной Хаф (Иран) – Герат (Афганистан)** (рис. 7) Индия, Пакистан и Афганистан будут иметь прямой сухопутный доступ к центрально-азиатскому, европейскому и российскому рынкам, минуя окружные морские маршруты, порты и Суэцкий канал.

Возрождение экономики **Сирии** требует транспортно-коммуникационного обеспечения постконфликтного социально-экономического развития в странах ЗА, а также заключения военно-стратегических и экономических союзов между Россией, ЕАЭС и странами шиитской дуги, прежде всего с Ираном, Ираком и Сирией.



Рис.7. Железная дорога Хаф (Иран) – Герат (Афганистан).

После нормализации военно-политической обстановки ключевую роль в развитии и реализации транспортно-транзитного потенциала Сирии должны сыграть сооружение и организация перевозок грузов по **железной дороге Россия – Азербайджан / (Казахстан – Туркменистан) – Иран – Ирак – Сирия**. При этом особое внимание следует уделить обеспечению безопасности функционирования инфраструктурных объектов с использованием опыта стран – «горячих точек» (например, Пакистана).

Начиная с древних времен и в Средние века, территория современной Сирии имела транзитное значение, была местом соприкосновения торговых потоков, следующих по маршруту Азия – Европа и в обратном направлении. Шелковый путь XXI века должен заканчиваться там, где ему и предписано историей – в Сирии (рис 8).

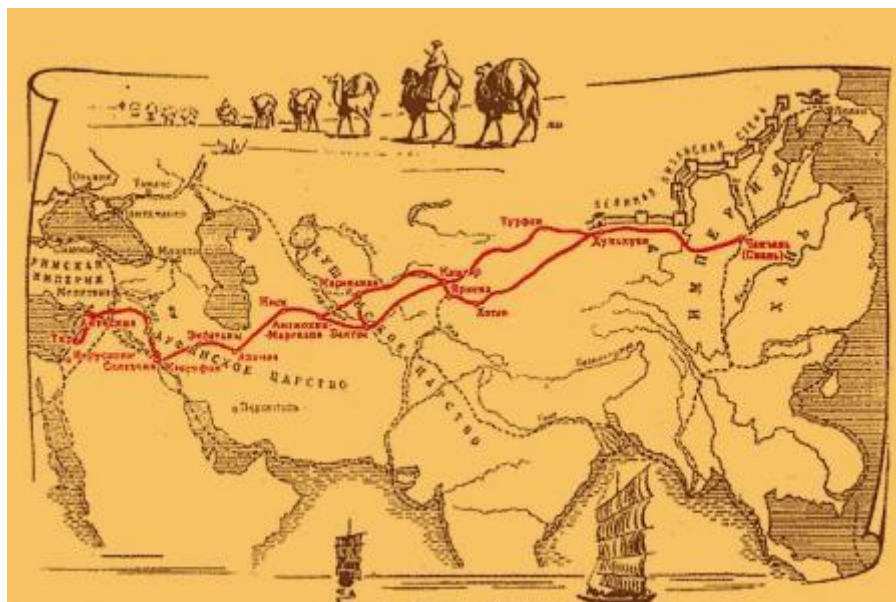


Рис.8. ВШП заканчивался в Леванте (Сирии).

Институциональной основой экономического и политического возрождения Сирии должно стать ее вхождение в Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС).

Серьезно пострадавшая от военных действий Сирия планирует расширить свою железнодорожную сеть до Ирака, Ирана, Иордании, Турции и Китая. Пока в приоритете

находится восстановление транспортной инфраструктуры внутри страны (в ходе военных действий было разрушено более 50% автодорог – около 5 тыс. км, более 75% железных дорог – около 2,4 тыс. км).

Модель современного торгового пути является моделью экономического (в смысле – хозяйственного) объекта, где объект моделирования – часть окружающего мира. Паспорт модели должен содержать указание целей и задач, для решения которых строится модель, вопросов, на которые необходимо дать ответ с ее помощью, а также системное описание объекта моделирования. Как отмечает Г. Клейнер, для полного изучения объекта «нужно, чтобы исследователь вызвал в своей собственной душе состояние некоего резонанса с «душой» изучаемого явления» (Клейнер, 2016, с. 589).

Представляется, что «душой» РТТК является полная реализация транспортно-транзитного потенциала России, создание экономических поясов развития на протяжении и в узловых точках торговых путей, открытие новых источников доходов государства, хозяйствующих субъектов и населения.

Моделирование процессов сопряжения и инновационного развития ТТС России и других стран, расположенных в створе МТК «Север – Юг» (МТКСЮ) включает:

1. Формирование понятийной основы модели, выработка содержательных и четких определений понятий «транспортно-транзитная система (ТТС)», «сопряжение», «экономический пояс транспортного объекта», «инновационное развитие ТТС» и др.

2. Определение и прогнозирование основных видов товарных потоков в регионе, формирование грузовой базы направления «Север – Юг».

3. Оценку перспективных объемов перевозок и доходов от реализации инициативы по созданию МТКСЮ с учётом синергетических эффектов.

4. Формирование концепции экономического пояса – «пояса инновационной индустриализации» коридора.

5. Разработку программы ликвидации «барьерных» мест на российском участке МТКСЮ.

6. Создание институционально-организационной основы развития торговых отношений и перевозок грузов.

7. Согласование транспортно-транзитной политики стран, заинтересованных в развитии МТКСЮ.

8. Разработку Концепции российской инфраструктурно-интеграционной инициативы: «Варяго-Персидский торговый путь XXI века» – геоэкономический коридор «Север – Юг».

9. Разработку бизнес-плана и организацию курсирования ускоренного контейнерного поезда «Афанасий Никитин» Россия/Северная Европа – Иран/Индия на регулярной основе.

10. Определение форм предоставления Россией странами-участницами услуг по обеспечению безопасности перевозок грузов по трансграничным маршрутам. Анализ возможности участия в этой деятельности частных вооруженных формирований.

Для наполнения грузопотоками транспортного направления «Север – Юг» его необходимо рассматривать, как комплексную инновационную промышленно-технологическую зону создания добавленной стоимости, т.е. как **российско-ирано-индийский экономический коридор** под названием: «Варяго-Персидский торговый путь XXI века». При выдвижении этой глобальной инициативы необходимо опираться на инновационно-экономические амбиции государств-участников, стремление стать узловыми точками (хабами) международных и региональных ТТС, их внешнеполитические интересы и противоречия. Например, незаинтересованность Индии в экономическом и военно-стратегическом усилении Пакистана приводит к росту интереса индийских инвесторов к порту Чахбехар (Иран). При этом глобальная российско-ирано-индийская инициатива «Варяго-Персидский торговый путь XXI века» может быть как конкурентом, так и органическим продолжением и дополнением китайского проекта «Пояса и пути».

Заключение

На основе концепции системной экономики – нового направления в экономической теории, основанного на представлении экономики как сочетания процессов создания, функционирования, взаимодействия и трансформации экономических систем [14, с. 33], были рассмотрены основные исторические предпосылки, современное состояние и перспективы развития ТТС России и других стран прохождения торгового пути «Север – Юг».

Разработка концепции развития современного торгового пути на принципах системной парадигмы предполагает [9-11, 22-25]:

А. Формулирование и описание «духа» торгового пути посредством обращения к философско-гуманистическим и религиозно-нравственным ценностям.

В. Выявление экономико-географических, производственно-технологических, инфраструктурно-коммуникационных, военно-политических и религиозно-культурных предпосылок развития транзитной экономики в странах прохождения торговых путей, а также причин и факторов выбора и изменения их маршрутов.

С. Выявление исторических предпосылок формирования торговых путей и становления транспортно-транзитных государств, изучение процессов возникновения и развития узловых точек национальных ТТС.

Д. Анализ реального функционирования и программ развития ТТС стран прохождения торгового пути, определение эффективных механизмов сопряжения инфраструктурно-интеграционных инициатив.

Е. Определение и использование синергетического эффекта внутренних, экспортно-импортных и транзитных грузоперевозок.

Ф. Анализ формирования и развития экономического пояса торгового пути.

Г. Установление источников и способов присвоения доходов экономическими субъектами, связанными с функционированием ТТС, оценку уровня доходов государства, хозяйствующих субъектов и населения.

Н. Учет всех видов угроз в целях обеспечения безопасности торгового пути (природно-климатических, техногенных, экономических, политических, военных, диверсионных, криминальных и др.).

И. Разработку концепции создания государственно-частного транспортно-транзитного предприятия (РТТК) и его бизнес-стратегии на основе балансирующего воздействия «давления» – ограничений внешней среды и «приглашения» – появления дополнительных возможностей и альтернатив.

На основе модели траектории транспортно-транзитного развития описываются уравнения инерционной динамики границы транспортно-транзитных зависимостей. Главная особенность предлагаемых методов динамического описания поверхности транспортно-транзитных зависимостей заключается в том, что для описания наблюдаемой траектории и тенденций развития используется аппарат обыкновенных дифференциальных уравнений, локально-аппроксимационных сплайнов, аппарат производственных функций и статистики. Описание динамики поверхности транспортно-транзитных зависимостей, согласованное с тенденциями развития системы, дается на основе использования дифференциальных уравнений в частных производных.

Вообще, транзитная экономика – это экономика высоких (для своего времени) технологий и компетенций. Нельзя не согласиться с профессором А. Масловым, что «нет ничего хуже, чем просто эксплуатировать природный потенциал – географическое расположение или природные ресурсы. ... Главное – создавать производства на территории страны» [20].

Необходимо производить на отечественных предприятиях как можно больше конечной и промежуточной продукции, развивать судостроение, производство подвижного состава, инфраструктурно-строительной техники и материалов, привлекать к созданию транспортных коммуникаций национальные проектные и строительные организации.

Для достижения синергетического эффекта необходимо дополнять транзитные перевозки грузов увеличением несырьевых экспортных поставок, а главное, развитием внутренней торговли на основе укрепления пространственных взаимодействий хозяйствующих субъектов, расположенных в различных регионах России и государствах ЕАЭС.

Литература

1. 25 лет СНГ 1991-2015 гг.: Статистический сборник /МСК СНГ. — М., 2015. — 500 с.
2. Официальный сайт ФГС. URL: <http://www.gks.ru/>
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.: Изд-во «Весь мир», 2007. 752 с.
4. Валлерстайн И. Мир-система Модерна. Том I. Капиталистическое сельское хозяйство и истоки европейского мира-экономики в XVI веке / Предисл. Г.М. Дерлугьяна, пер. с англ., литер. редак., комм. Н. Проценко, А. Черняева. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Русский фонд содействия образованию и науке, 2016. – 552 с.
5. Валлерстайн И. Мир-система Модерна. Том II. Меркантилизм и консолидация европейского мир-экономики, 1600-1750 гг. / Пер. с англ., литер. редак. комм. Н.Проценко. М.: Русский фонд содействия образованию и науке, 2016. – 528 с.
6. Валлерстайн Имануил. Миросистемный анализ. Введение. Пер. с англ. / Вступ. Ст. и прил. Г.М. Дерлугьяна. Изд. 2-е испр. – М.: УРСС: ЛЕНАНД, 2018. – 304 с.
7. Домнин С. Как у Пекина за пазухой // «Эксперт Казахстан» №14 (582), 21 августа–3 сентября 2017 г. URL: <http://expertonline.kz/a15043/> (дата обращения: 15.09.2017).
8. Зоидов К.Х. Некоторые задачи идентификации эконометрических зависимостей. – М.: ВЦ РАН, 1999. – 241 с.
9. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Государственно-частное партнерство – основа стабильности, развития и экономической безопасности транспортно-транзитной системы России. Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М.: ИПР РАН, 2016. – 222 с.
10. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Развитие транзитной экономики – основа стабильности, безопасности и модернизации России и стран Центральной Азии / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. М.: ЦЭМИ РАН / ИПР РАН, 2016. 339 с.
11. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Государственно-частное партнерство - основа инновационного развития и безопасности транзитной экономики: Монография / Предисловие и науч. ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветков. - Москва: Экономическое образование, 2017. - 528 с.
12. Качалов Р.М. Управление экономическим риском: теоретические основы и приложения. М.: СПб.: Нестор-История, 2012. 248 с.
13. Качалов Р.М., Яковлева Н.В. Комплексный подход к анализу качества управления социально-экономическим развитием региона // Экономика региона, 2014. № 4 (40). С. 128–141.
14. Клейнер, Г.Б. Экономика. Моделирование. Математика. Избранные труды / Г.Б. Клейнер; Российская академия наук, ЦЭМИ. – М.: ЦЭМИ РАН, 2016. – 856 с.
15. Клейнер Г.Б. Системная модернизация отечественных предприятий: теоретическое обоснование, мотивы, принципы // Экономика региона. 2017. Т. 13, выпуск 1. С. 13–24.
16. Корнаи Я. Системная парадигма // Вопросы экономики, 2002, № 4. С. 4–22.
17. Кулишер М.И. Основные вопросы международной торговой политики / И.М. Кулишер. – М.: Челябинск: Социум, 2016. – 575 с.
18. Макаров В.Л., Кузюк В.А. О динамическом описании производственных возможностей (ДОПВ) / В кн.: Тезисы докладов всесоюзной конференции: Региональные проблемы экономики, организации и управления научно-техническим прогрессом (проблемы экономического моделирования НТП). - М.: ВНИИПОУ ГКНТ СССР, 1986. - С. 25-31.
19. Полтерович В.М. Трансплантация экономических институтов //Экономическая наука современной России. 2001. №. 3. С. 24-50.
20. Разумов Я. Другие китайцы. Интервью с руководителем Школы востоковедения НИУ ВШЭ, профессором А. Масловым // «Эксперт Казахстан». №15 (583), 4 сентября–18 сентября 2017 г. URL: <http://expertonline.kz/a15060/> (дата обращения: 14.09.2017).
21. Ростовцев М.И. Караванные города /М.И.Ростовцев/ пер., науч. ред., предисл. К.А. Аветисян. – СПб.: Факультет филологии и искусств СПбГУ; Нестор-История, 2010. – 216 с.
22. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Государственно-частное партнерство при создании совместных предприятий в транспортно-транзитной системе России. Часть I // Экономическая наука современной России. 2016. - № 4(75). С. 79-91.
23. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Государственно-частное партнерство при создании совместных предприятий в транспортно-транзитной системе России. Часть II // Экономическая наука современной России. 2017. - № 1(76). С. 61-74.
24. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Концепция проекта сопряжения инфраструктурно-транспортных и торговых систем России, Ирана, Индии и других государств (варяго-персидский торговый путь XXI века) //Экономика и управление. 2017. № 12(146). С. 17-32.
25. 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.

The conjugation and innovative development of transport and transit systems in Russia and the countries of Western and Southern Asia

Kobiljon Kh. Zoidov, Cand. of Sci. (*Phys. and Math.*), Associate Professor
E-mail: kobiljonz@mail.ru

Alexey A. Medkov, Cand. of Sci. (*Econ.*)
E-mail: medkov71@mail.ru

Zafar K. Zoidov
E-mail: zafar2608@mail.ru

Abstract

In conditions of falling demand and a drop in world prices for the main goods of Russian exports, the urgency of replacing raw rents with other types of income of state and regional budgets, business entities and the population is growing. At the same time, factors appeared that adversely affected the implementation of Russia's transport and transit potential and the value of exports of transport services, the revenues from which could become a significant addition to the proceeds from the supply of hydrocarbons and other raw materials to world markets. The possibilities of state financing for development and realizing the potential of Russia as a natural bridge between Europe and Asia have been reduced. The main factor in the shift of world transit activity to the countries of the post-Soviet space is the formation and implementation of a large-scale and multi-purpose project of China under the title "One belt - one way" (now - "Belt and the Way"). The project includes, among other things, strengthening the strategic, political, economic and cultural ties of the PRC with the countries of Central, Western and South Asia. The concept of the global Russian-Iranian-Indian initiative "Varangian-Persian Trade Route of the 21st Century", which can be both a competitor and an organic continuation and addition of the Chinese project "Belts and Paths", has been put forward and justified. In addition, the novelty of the study is the development of conceptual approaches to the forecasting of the freight base of transit traffic on the Russian transport and transit system, based on the negotiation process with the main centers of cargo generation, and determining the profitability of the functioning of transport and transit systems in general.

Keywords: *transport and transit system, international transport corridors, modern trade routes, public-private partnership, railway transport, seaports, cyclical processes, innovation, modernization*

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.

Зойдов Зафар Кобилджонович, научный сотрудник, Институт проблем рынка РАН, Москва.

About the authors

Zoidov Kobilzhon Khodzhevich, Candidate of Physical and Mathematical Sciences, Associate Professor, Head of Laboratory, Market Economy Institute of the Russian Academy of Sciences, Moscow.

Medkov Alexey Anatol'evich, Candidate of Economic Sciences, Leading Research scientist, head of the Center, Market Economy Institute of the Russian Academy of Sciences, Moscow.

Zoidov Zafar Kobilzhonovich, Research Associate, Market Economy Institute of the Russian Academy of Sciences, Moscow.