
МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК 330.341.2: 339.944.2: 339.565
ГРНТИ 06.51.51, 06.71.09

**Концептуальные основы теории, методологии
и практики транзитной экономики**

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 статье рассматриваются теоретические вопросы исследования транзитной экономики на основе системной парадигмы и исторического подхода, а также актуальные практические проблемы функционирования транспортно-транзитных систем. Отмечено, что рост экспорта транспортных услуг сам по себе не способен обеспечить прорывного научно-технологического и социально-экономического развития России без создания сопряженных инновационных производств, оказания сопутствующих услуг на уровне мировых стандартов. Выявлены риски функционирования транзитной экономики, связанные, прежде всего, с действием внешних и внеэкономических факторов. Сделан вывод, что для нивелирования внешних угроз необходимо создание собственной торговой сети, стимулирование увеличения доли стратегических грузов и востребованных товаров с высокой долей добавленной стоимости в грузовой базе торгово-транзитных путей, проходящих по территории страны.

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

Ключевые слова: транзитная экономика, системная парадигма, исторический подход, транспортно-транзитная система, современный торговый путь, инновационно-индустриальный пояс, государственно-частное партнёрство, железнодорожный транспорт, морской порт, циклический процесс, инновация, модернизация

Введение

В Указе Президента Российской Федерации В.В. Путина от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» среди прочих поставлена задача развития транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов, в том числе за счет сокращения времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западной границы РФ до семи дней, и увеличения объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза, а также задача формирования узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров [23].

Рост экспорта транспортных услуг сам по себе не способен обеспечить прорывного научно-технологического и социально-экономического развития России без создания сопряженных инновационных производств, оказания сопутствующих услуг на уровне мировых стандартов. Формирование и развитие инновационно-индустриальных поясов торговых путей (международных транспортных коридоров) должно стать необходимым условием мирохозяйственного транзита добавленной стоимости на высокотехнологичной основе.

Развитие транспортных коммуникаций ведет к росту открытости экономики, что само по себе содержит риски и угрозы для национальной безопасности. Исследователи отмечают, что «в формировании открытой экономики большую роль сыграло развитие транспорта и средств связи, либерализация валютных и торговых рынков» [3, С. 101]. «В результате возникает риск нестабильности национальной экономики, который обусловлен тем, что коммерческие отношения, в которые вступают страны по мере своего «открытия», не могут быть абсолютно безопас-

ными. Поэтому при развитии процессов глобализации в отдельных странах может иметь место только относительная экономическая безопасность, определяющаяся взаимозависимостью» [3, С. 114-115].

По словам академика Н. Петракова, «из уникального евразийского положения Россия не извлекает и сотой доли эффекта как транзитный поставщик грузов в международной торговле. ... Необходима реализация межнационального инвестиционного проекта по строительству скоростной автомобильной дороги и скоростной железнодорожной магистрали Восток – Запад. Это должен быть высокотехнологичный «шелковый путь» XXI в.» [16, С.12-13].

Актуальность и практическая значимость всестороннего исследования транзитной экономики обусловлены необходимостью:

- поиска путей экономического развития России и стран-членов ЕАЭС на несырьевой основе;
- реализации потенциала выгодного географического положения государств на евразийском пространстве;
- решения задач обеспечения национальной безопасности.

1. Определение транзитной экономики

Теоретические исследования транзитной экономики позволили дать следующее определение рассматриваемому предмету.

Транзитная экономика (ТЭ) – это народно-хозяйственная система, при которой поступления от пропуска по территории страны грузо- и пассажиропотоков, транспортных средств, энергетических, водных, а также информационных ресурсов, оказания услуг по обеспечению транзита и развития сопутствующих производств составляют весомую часть доходов властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, одну из основ их благосостояния.

При теоретическом исследовании транзитной экономики особое внимание следует обратить на макроэкономический, народно-хозяйственный характер этой системы, в которой могут развиваться отрасли, сектора и производства, прямо не связанные с перевозочным процессом и его обслуживанием.

Современные торговые пути могут и должны сыграть важную, первостепенную роль в модернизации России, развитии индустрии на инновационной основе. Транспортные коммуникации не только обслуживают производственные потребности, но и создают новые промышленные объекты.

Развитие промышленных производств и секторов услуг, сопутствующих транзитным перевозкам грузов и пассажиров, а также пропуску других ресурсов, является неотъемлемым элементом формирования инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI века.

Пропуск по территории страны транспортных средств в порожнем состоянии не только приносит доход в виде платы перевозчиков за пользование путями сообщения, расходов на покупку топлива и услуг придорожного сервиса, но и способствует росту грузовой базы и доходов национальных транспортных компаний и индивидуальных предпринимателей.

Движение информационных ресурсов как параллельно грузопотокам, так и в обратном направлении – неотъемлемая часть цифровой логистики, позволяющая обеспечить быстрый и бесшовный пропуск транзитных грузов, преимущественно на основе безлюдных технологий, повышающих надежность и эффективность перевозочного процесса и сокращающих риски коррупционного поведения.

2. Методологические основы исследования транзитной экономики

Исследование транспортно-транзитной системы (ТТС) национальной экономики на принципах *системной парадигмы*, изложенных в статье Я. Корнаи [12], предполагает:

- его комплексный, междисциплинарный характер;
- анализ исторических предпосылок создания и функционирования ТТС;
- выявление внутренних дисфункций ТТС, направлений обеспечения экономической безопасности функционирования;
- проведение сравнительного анализа, прежде всего, качественных характеристик ТТС различных стран и регионов;

- исследование трансформационных процессов в главных регионах и странах зарождения и поглощения грузопотоков;
- выявление сегментов ТТС, где возможно и желательно приложение совместных усилий государства и бизнеса, применение института государственно-частного партнерства (ГЧП);
- рассмотрение ТТС России в ходе эволюционных и революционных изменений, продолжения процесса реформирования транспортной отрасли;
- ограниченное применение экономико-математических методов для описания функционирования всей системы при широком использовании простых моделей, описывающих частные случаи;
- введение элементов прогнозирования качественных и количественных параметров развития ТТС России.

Другой методологической основой исследования является *исторический подход*. История свидетельствует о *государствообразующей роли* торговых путей в становлении Древней Руси, формировании центров деловой активности в Киеве, Владимире, Новгороде, Москве, Смоленске и др. городах. В те времена русы были величайшим торгово-судоходным народом в мире.

Г. Вернадский отмечает, что Киевская Русь «являлась частью византийского мира, кроме того что она была непосредственно связана с торговлей с Востоком. ... В любом случае, в Киевской Руси, как в Византии, монетарная экономика превалировала над натуральным хозяйством. И, в отличие от Запада, не феодальное поместье, а город был главным фактором экономической и социальной эволюции страны» [2, С. 13].

Развитие путей сообщения приводило и приводит к вовлечению в рыночный оборот новых видов товаров и, прежде всего, росту перевозок высокодоходных грузов. Об этом свидетельствуют исторические названия: Путь мехов, Янтарный путь, Шелковый путь и пр.

Во времена неразвитости транспортных средств товарами, наиболее пригодными для транзитной торговли на дальние расстояния, были, как правило, те, которые удовлетворяли потребности людей в: 1) обретении и демонстрации высокого общественного статуса; 2) поддержании хорошего самочувствия; 3) реализации потребностей в удовольствиях (прежде всего, в любви); 4) удовлетворении религиозных нужд.

При этом товары должны были быть высокоценными, легкими, компактными, не терять своих качеств и стоимости за время перевозки. Массовые грузы перевозились, как балластные. Перец был одновременно и ценным товаром, и балластным грузом.

По мере развития транспорта и перевозочных технологий в транзитный оборот и перемещение на дальние расстояния вовлекались все новые группы товаров, массовые грузы («смерть расстояний»).

В настоящее время территория России используется для транзитных перевозок массовых грузов, например, угля из Казахстана в порты Дальнего Востока и Северо-запада (Так, компания казахстанского предпринимателя Т. Кулибаева получила разрешение правительства России на покупку контрольной доли портовой компании «Порт Высоцкий»), казахстанских ферросплавов в латвийский порт Вентспилс. Монголия заинтересована в перевозках угля по территории России в порты Приморского и Хабаровского краев.

Транзитные перевозки массовых грузов (угля, металлов, минеральных удобрений, зерна и др.) приносят как дополнительный доход ОАО «РЖД», компаниям – операторам подвижного состава, портам и стивидорам, так и обостряют проблему дефицита пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и недостаточности перевалочных мощностей в портах, что угрожает не вывозом продукции российских предприятий.

Пример средневековой Венеции показывает, что *отсутствие благоприятных возможностей для развития сельского хозяйства или отраслей промышленности, зависящих от близости месторождений полезных ископаемых, стимулирует города и народы формировать узловые точки транзитных грузопотоков*.

С другой стороны, пример Голландии XVI-XVII веков показывает, что *в основе развития ТЭ, помимо выгодного географического положения, лежат уже существующие конкурентные преимущества в промышленном производстве, в сельском хозяйстве и транспорте*.

И. Валлерстайн отмечает, что «модель гегемонии представляется удивительно простой. Зримое превосходство в эффективности аграрно-индустриального производства ведет к преоб-

ладанию в сфере коммерческого распределения в мировой торговле, наряду с одновременным накоплением доходов от статуса перевалочного пункта для большей части мировой торговли и от контроля над «невидимыми» сферами транспорта, коммуникаций и страхования» [1, С. 45].

Применение исторического подхода позволяет сделать вывод, что *одностороннее развитие внутренней экономики может привести к процветанию транзитного государства только в случае его небольшого размера – главным образом, в виде города-государства.*

3. Риски функционирования транзитной экономики

3.1. Развитие транзитной экономики и обеспечение экономической безопасности

Общепризнано, что «экономика России относится к числу экономик, характеризующихся повышенной высокой чувствительностью различного рода факторам (включая факторы внешнеэкономического происхождения), способным создать угрозу экономической безопасности России, то есть инициировать развитие в ее экономике разного рода деструктивных процессов, и в том числе процессов, препятствующих модернизации ее промышленного комплекса» [2, С. 254].

Одной из основных угроз национальной безопасности является «отсутствие единого экономического пространства, слабая связь экономики регионов, слабая развитость транспортных коммуникаций, низкая мобильность экономики» [13, С. 51]. Е. Григорьева указывает: «Специфическим фактором возникновения угроз экономической безопасности регионов России является их положение в общем экономическом пространстве, сосредоточение на их территории природных сырьевых ресурсов, производственного потенциала, транспортных коридоров, связывающих региональные экономики» [5, С. 90].

Само по себе развитие путей сообщения, удовлетворяющих потребности транзитной экономики, не обеспечивает повышения внутренней связанности российского пространства, создавая лишь предпосылки для интенсификации межрегиональных грузо- и пассажиропотоков, которые, однако, могут наталкиваться на ограничения («барьерные места») пропускной способности транспортных коммуникаций. Становление и развитие ТЭ содержит немалые риски и угрозы, связанные, прежде всего, со значительным влиянием внешних и внеэкономических факторов на ее функционирование.

3.2. Основные угрозы и риски функционирования транзитной экономики

А. Выгодное географическое положение может приводить к результатам, сходным с «сырьевым проклятием», *дестимулирующим* производственную и инновационную активность, приводить к формированию экономики с убывающей отдачей. Э. Райнерт отмечает, что «в лотерею ресурсов везет тем, у кого нет ресурсов. Страна вынуждена искать искусственное, созданное человеком сравнительное преимущество, не давая ему пользоваться преимуществом природного происхождения, которое, как правило, несёт убывающую отдачу» [18, С. 218].

Нельзя не согласиться с тем, что «непродуманное использование природно-ресурсного потенциала, зависимость экономики России от конъюнктуры сырьевого рынка не позволяют оценить существующее ее состояние как безопасное. Очевидно, что в перспективе невозполнимые ресурсы закончатся, а замены им пока не существует» [18, С. 32]. С другой стороны, следует отметить, что транзитный потенциал страны является восполнимым ресурсом, а развитие ТТС, приводя к диверсификации экономики, повышает уровень экономической безопасности.

Б. Проблема генерирования, распределения и присвоения («улавливания») доходов от функционирования ТТС, формирования узлов создания добавленной стоимости, особенно в условиях создания и внедрения интеллектуальных транспортных систем, безлюдных перевозочных, погрузочно-разгрузочных, перегрузочных и складских технологий.

В. Распространение рентоориентированного поведения элит и паразитического сознания населения.

Г. Отсутствие контроля за зарождением и поглощением грузопотоков в начально-конечных точках (областях) торгового пути, где должны происходить *сбор, консолидация, де-консолидация и распределение грузов*. Требуется наличие своеобразных грузовых «пылесосов» и «распылителей», какими в Средние века были экономический союз торговых городов северо-западной Европы – Ганза и Хазария (Итиль), что и обусловило формирование грузовой базы Волго-Каспийского (Хазаро-Ганзейского) водного пути.

В настоящее время роль грузовых «пылесосов» и «распылителей» выполняют крупные транспортно-логистические центры и компании. Однако не теряют своего значения и территориальные образования, в частности, город Урумчи – административный центр Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) КНР, который поступательно превращается в современный собирательно-распределительный центр грузов, следующих по маршруту Китай – Европа и обратно.

В Казахстане ТЛЦ «Шымкент» обслуживает транзитные грузопотоки, взяв на себя функции по распределению импортируемых и консолидации экспортных грузов, обеспечивает таможенную зону и т.д. Благодаря приграничному расположению новый торгово-логистический центр в Шымкенте можно смело назвать не просто казахстанским логистическим хабом, но и международным, связывающим товарные потоки север – юг и восток – запад [15].

В России на роль распределительного центра Нового Шелкового пути (его «северной столицы») и коридора «Север – Юг» претендует Санкт-Петербург. Другим центром транзитной активности планирует стать Екатеринбург (создание ТЛЦ «Екатеринбург»). Не отстает и Московский регион: после завершения строительства ТЛЦ «Восточный», расположенного в 2 км от станции Электроугли, пропускная способность Московского транспортного узла (с учетом планируемой пропускной способности логистических центров Ховрино и Белый Раст) вырастет до 1 млн контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) в год [11].

Д. Опора на развитие ТЭ увеличивает **зависимость социально-экономической ситуации в государстве, регионе, городе от развития международной торговли, усиливает влияние внешних факторов**. В частности, оно подвержено рискам:

- проигрыша в конкурентной борьбе альтернативным маршрутам;
- смещения торговых путей, маршруты которых зависят от геополитической обстановки (например, Суэцкий кризис 1956 года);
- открытия новых путей и транспортных коммуникаций;
- технологических революций и инноваций, причем не только на транспорте;
- действия организационно-институциональных факторов.

Для иллюстрации приведем конкретный пример из современной реальности. В 2017 году транзитные контейнерные перевозки грузов через территорию России составили 417,3 тыс. ДФЭ, прирост к 2016 году составил 59,2%.

Причинами роста контейнерных перевозок грузов по железнодорожным евро-азиатским маршрутам этого стали:

1. Главная причина роста перевозок контейнеров по железной дороге – фиксация ставки на транзитные перевозки грузов при снижении курса рубля.
2. Развитие интернет-торговли.
3. Формирование и рост потребительского спроса китайского среднего класса на европейские товары «лакшери», вина, продукты питания (при этом частично решается проблема обратной загрузки).
4. Появление и увеличение объемов товаров, чувствительных к скорости доставки (одежда и электроника) и влажному морскому воздуху, а также тех, которые небезопасно перевозить авиатранспортом (телефоны с литиевыми аккумуляторами).
5. Вхождение в состав флотов глобальных морских перевозчиков ультра-больших судов-контейнеровозов, не предназначенных для прохождения через Суэцкий канал.
6. Организация маршрутов вокруг Мыса Доброй надежды в условиях избыточной контейнероёмкости.
7. Практика медленного пропаривания, при которой судно-контейнеровоз идет с гораздо меньшей скоростью, чем позволяют его технические и конструкционные возможности, что позволяет достичь существенной экономии топлива.

3.3. Внеэкономические факторы китайской инициативы создания Экономического пояса Шелкового пути

1). **Субсидирование контейнерных перевозок по евро-азиатским сухопутным транспортным коридорам** со стороны региональных властей, прежде всего, как выражение, политической поддержки Председателя КНР Си Цзиньпина и его инициативы «Пояса и пути».

По словам заместителя генерального директора ГК «Инкоу порт» Яо Пина, «тот факт, что экспорт из Китая и, соответственно, транзит в рамках проекта «Один пояс – один путь» развиваются только благодаря господдержке китайских предпринимателей, вряд ли можно считать благополучным развитием ситуации. Мы подсчитали, что в случае отмены государственной поддержки, убытки составили бы 1–2 тыс. долл. на каждый отправляемый железнодорожный состав» [6].

В России в ходе дискуссии о необходимости выравнивания железнодорожных тарифов на перевозку рефрижераторных и универсальных контейнеров появилась информация, что в настоящее время ОАО «РЖД» установило стоимость транспортировки универсального контейнера ниже базовой ставки, определенной Прейскурантом № 10-01, на 17%. Более того, на расстоянии транспортировки свыше 4 тыс. км применяется понижающий коэффициент 0,47 [17].

Однако такое положение, по-видимому, не относится к транзитным грузам. Так, генеральный директор АО «Русская контейнерная компания» И. Гришагин отмечает, что «в последнее время участились обращения китайских компаний-грузоперевозчиков к российским железнодорожным властям с просьбой снизить тарифы, в то время как российская сторона находит снижение тарифов экономически необоснованным, аргументируя это тем, что наше правительство финансирует развитие железнодорожной инфраструктуры страны за счет федерального бюджета и что существует дисбаланс между грузопотоками из Китая в Европу и обратно» [22]. Топ-менеджер считает вполне возможным сценарий, при котором скоро будет достигнут компромисс и железнодорожные тарифы действительно снизятся на обратном направлении.

2) **Военно-стратегические соображения, обеспечение экономической безопасности.** В системе глобальных морских транспортных коммуникаций есть «узкие места», судоходство через которые легко блокируется Военно-морскими силами США (прежде всего, ударными авианесущими группами). Такими местами являются: Южно-Китайское море, Малаккский пролив, Аденский залив, Баб-эль-Мандебский и Ормузский проливы, проливы Гибралтар, Босфор и Дарданеллы, Зундский пролив, Суэцкий и Панамский каналы и др.

В целях диверсификации путей доставки грузов и обеспечения экономической безопасности Китай активно проектирует, тестирует и развивает сухопутные транспортные коммуникации в направлении Азия – Европа.

Накопленный российскими государственными и частными структурами опыт военных действий делает востребованными их услуги по обеспечению безопасности перевозок и хранения грузов в нестабильных регионах, в том числе и с привлечением частных военных компаний (ЧВК).

3) **Государственная политика пространственного развития КНР.** Стимулирование социально-экономического развития северо-западных провинций, прежде всего, Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР).

4. Перспективы формирования инновационно-индустриальных поясов современных торговых тупей на территории России

Как отмечают В. Костин и А. Костина, «переход российской экономики от сырьевой модели к инновационной – главный приоритет национального развития и условие укрепления национальной безопасности России» [13, с. 218]. При этом РФ обладает необходимым потенциалом для инновационного прорыва, в том числе в области трансконтинентального транзита между странами Европы и Восточной Азией.

Могут ли современные торговые пути сыграть важную, первостепенную роль в модернизации России, развитии индустрии на инновационной основе? При формировании и использовании современных торговых путей необходимо особое внимание уделять максимально возможному развитию и расширению секторов национальной экономики с высокой добавленной стоимостью. Тем более что исторически торговый путь помимо непосредственного движения грузов и людей давал доступ к информации и идеям, сгенерированным на большом расстоянии от места их использования.

В настоящее время речь идет в первую очередь о развитии транспортного машиностроения, включая военное судостроение, налаживании производства «умных поездов», внедрении и совершенствовании технологии раздвижных колесных пар (РКП), в том числе обеспечивающей

смену колеи на высоких скоростях, привлечении программистов, IT-специалистов для реализации целого комплекса направлений *цифровизации* торгового пути.

Отработанные торговые пути (маршруты) – идеальное место для внедрения и применения *самоуправляемых (беспилотных) транспортных средств*, систем удаленного управления автомобилями и поездами.

В докладе «Навыки будущего. Что нужно знать и уметь в новом сложном мире», подготовленном экспертами Global Education Futures и WorldSkills Russia, отмечается, что «немаловажным преимуществом роботизации является экономическая выгода от этого процесса: установка робота дешевле, чем содержание работника. В качестве примера исследователи приводят сферу дальнемагистральных автомобильных перевозок, в которой затраты на оплату труда водителей составляют значимую часть бюджета, а риски, связанные с человеческим фактором, колоссальны. Большая часть пути проходит по трассе в условиях, с которыми уже сейчас могут справляться системы искусственного интеллекта. В отличие от человека, компьютер не устаёт и может одинаково эффективно работать и днём, и ночью» [21].

Компания Starsky Robotics (США, Калифорния) разработала систему, которая обеспечивает самостоятельное движение грузовых автомобилей по трассе и дистанционное управление человеком при съезде с автомагистрали. В Европе успешно проходят тесты грузовые караваны, в которых человек управляет лишь одной машиной, а за ним следуют самоуправляемые грузовики [21]. В тестовом режиме применяются гибридные сервисы доставки, когда перевозку грузов по автомагистралям осуществляют беспилотные грузовые автомобили, а доставку от терминала до «двери» – обычные грузовики, управляемые водителями.

Однако, при строительстве инфраструктурных объектов, имеющих реальное и потенциальное транзитное значение, нельзя забывать и о развитии традиционных производств. Так, по мнению заместителя гендиректора Института проблем естественных монополий В. Савчука, строительство мостового перехода на о. Сахалин и железнодорожных подходов к нему «было бы целесообразно увязать с проектами развития Сахалина, развития рыбопереработки, реализацией проектов по освоению шельфа» [14].

Заключение

Проведенное исследование позволяет сделать вывод, что *для нивелирования внешних угроз необходимо создание собственной торговой сети, стимулирование увеличения доли стратегических грузов и востребованных товаров с высокой долей добавленной стоимости в грузовой базе торгово-транзитного пути* [7-9, 24-25].

Но даже если всё будет развиваться наилучшим образом, возникает опасность *экспортной компенсации* слабости национальной экономической системы, обеспечения видимого благополучия, основанного не на внутренних, а на внешних факторах [10].

Институционально-организационным фактором повышения эффективности функционирования ТЭ может стать создание и построение бизнес-модели нового хозяйствующего субъекта – государственно-частной **Российской транспортно-транзитной компании (РТТК)**. При этом можно допустить ограниченно монопольный характер ее деятельности в целях формирования конкурентной среды на рынке глобальных транспортных сервисов.

В настоящее время для России необходимость иметь собственного транзитного перевозчика – РТТК – обусловлена еще и актуальной задачей обхода западных экономических санкций. Кроме того, необходимо учитывать, что «дефицит эффективности предпринимательского сообщества поддается, по крайней мере, частичной компенсации за счет государственного предпринимательства» [4, с. 250].

Ведь, как отмечают экономисты ЦЭМИ РАН, «эффективность предпринимательского сообщества России из-за его высокой криминализированности, развращенности высоким уровнем «приватизационных прибылей», низкой склонности к капиталовложениям производственного характера, явной неспособности к освоению высоких технологий, в лучшем случае находится на уровне эффективности предпринимательских сообществ латиноамериканского типа» [4, с.255].

С. Сильвестров указывает, что, как правило, «государственно-частные предприятия создаются в стратегически важных для государства сферах, особенно в тех, где частный бизнес не рискует вкладываться в проблемные проекты. В основном это касается реализации крупных

научных проектов, связанных со значительными рисками, созданием инфраструктуры (строительство дорог, объектов социальной сферы и др.)» [20, С. 301].

Таким образом, *создание современного торгового пути является идеальным местом приложения совместных усилий государства и бизнеса, функционирования ГЧП-компаний*. В задачи РТТК должно входить размещение заказов, авансирование и кредитование через свой экзитивный банк предпринимательской активности хозяйствующих субъектов, составляющих инновационно-индустриальный пояс торгового пути. РТТК должна заняться созданием открытой, распределенной и масштабируемой цифровой платформы в рамках реализации транспортно-транзитного потенциала страны и государств-членов ЕАЭС.

Идеи организации совместных компаний (СП) в области транзитных перевозок грузов появляются и в других странах на постсоветском пространстве. Так, для дальнейшего развития торгово-экономического коридора Шымкент (Казахстан) – Ташкент (Узбекистан) планируется создание казахстанско-узбекского транспортно-логистического предприятия. Предполагается, что в рамках работы СП будет организован «зеленый коридор» для грузового транспорта, который обслуживается в логистических центрах обоих государств [15].

Только крупная компания-драйвер может осуществлять инвестиции в разработку дорогостоящего подвижного состава – специальных локомотивов для ведения скоростных контейнерных поездов, фитинговых платформ, позволяющих двигаться со скоростью свыше 120 км/ч, новых видов универсальных контейнеров, танк-контейнеров, рефконтейнеров, автономных дизельных установок, используемых для организации ускоренных перевозок скоропортящихся продуктов и других температурочувствительных грузов.

РТТК должна стать активным и эффективным лоббистом повышения и максимально полной реализации транспортно-транзитного потенциала России и ЕАЭС. В настоящее время существуют разнонаправленные тенденции. Так, дочерняя компания ОАО «РЖД» – «РЖД Интернешнл» получила заказ на реконструкцию участка Стара-Пазова – Нови-Сад линии высокоскоростной магистрали (ВСМ) Белград – Будапешт, строительство которой финансируется Китаем. Предполагается, что магистраль станет основным транспортным маршрутом для доставки европейским потребителям китайских товаров, прибывающих морем в греческий порт Пирей [19]. Таким образом, российская компания участвует в сооружении маршрута Китай – Европа, альтернативного проходящим по территории России и стран-членов ЕАЭС.

В целях лоббирования создания и капитализации РТТК, поиска эффективных путей максимально полной реализации транспортно-транзитного потенциала России и ЕАЭС необходимо построение экономико-математической модели современного торгового пути и проведение расчетов с выявлением:

- реальной и потенциальной грузовой базы конкретного транспортного направления;
- величины затрат, необходимых для развития маршрута (международного транспортного коридора);
- перспективного уровня доходов от транзитных перевозок грузов и пассажиров, пропускания иных видов ресурсов и формирования инновационно-индустриальных поясов торговых путей;
- распределения доходов между бюджетами разных уровней, хозяйствующими субъектами и населением.

Такие работы активно ведутся в Центре исследований транзитной экономики Лаборатории интеграции российской экономики в мировое хозяйство Института проблем рынка РАН.

Литература

1. 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.
2. Вернадский Г. Киевская Русь / Георгий Вернадский. – М.: Ломоносовъ. – 2015. – 448 с.
3. Господарик Ю.П. Международная экономическая безопасность / Ю.П. Господарик, М.В. Пашковская. – М.: Московский финансово-промышленный университет «Синергия», 2016. – 416 с.
4. Гребенников В.Г., Анисимов А.Н., Овсиенко В.В. Оценка внешних угроз экономической безопасности России при модернизации ее промышленного потенциала / В сб. «Модерни-

зация и экономическая безопасность России»: Т.1 / Под. ред. акад. Н.Я. Петракова. - М.: ИД «Финансы и Кредит», 2009. – 568 с.

5. Григорьева Е.А. Институциональное обеспечение модернизации экономики как условие экономической безопасности: Монография. – М.: ИНФРА-М, 2015. – 155 с. – (Научная мысль).

6. Ермоленко М. Без поддержки правительства КНР экспортные перевозки из Китая станут убыточными // РЖД-Партнер, 17.05.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/bez-podderzhki-pravitelstva-knr-eksportnye-perevozki-iz-kitaya-stanut-ubytochnymi/> (дата обращения: 17.05.2018).

7. 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. – М.: Экономическое образование, 2017. - 528 с.

8. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Сопряжение и инновационное развитие транспортно-транзитных систем России и стран Западной и Южной Азии // Проблемы рыночной экономики. 2018. № 1. С. 58-68.

9. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Развитие и конкуренция транспортно-транзитных систем России, Индии, Китая и Пакистана // Проблемы рыночной экономики. 2018. № 2. С. 46-56.

10. Кагарлицкий Б.Ю., Сергеев В.Н. История России: Миросистемный анализ: Учебное пособие. Изд. 2-е. – М.: ЛЕ-НАНД, 2014. – 432 с.

11. Кадик Л. «Восточный» приём /Гудок, 01.08.2018. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1428984&archive=2018.08.01> (дата обращения: 01.08.2018).

12. Корнаи Я. Системная парадигма // Вопросы экономики. 2002. № 4. С. 4-22.

13. Костин В.И., Костина А.В. Национальная безопасность современной России: Экономические и социокультурные аспекты. Изд. 2-е. – М.: ЛЕНАНД, 2015. – 344 с.

14. Мозговой К. Дорога на остров /Гудок, 02.08.2018. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1429118&archive=2018.08.02> (дата обращения: 02.08.2018).

15. Нужное место // «Эксперт Казахстан» № 11 (603), 25 июня–9 июля 2018 г. URL: <http://expertonline.kz/a15546/> (дата обращения: 12.07.2018).

16. Петраков Н.Я. Предисловие к сб. «Модернизация и экономическая безопасность России»: Т.4 / Под. ред. акад. Н.Я. Петракова. М.; СПб.: Нестор-История, 2014. – 452 с. С. 12-13.

17. Полетаев Е. АСОРПС предлагает схему унификации тарифов на перевозку рефконтейнеров // РЖД-Партнер, 26.07.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/asorppredlagaet-skhemu-unifikatsii-tarifov-na-perevozku-refkonteynerov/>(дата обращения: 03.08.2018).

18. Райнерт Э.С. Как богатые страны стали богатыми, и почему бедные страны остаются бедными / Пер. с англ. Н. Автономовой; под ред. В. Автономова; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – 2-е изд. – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2014. – 384 с.

19. Сербия начала строительство участка ВСМ // РЖД-Партнер, 24.07.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/serbiya-nachala-stroitelstvo-uchastka-vsm/> (дата обращения: 03.08.2018).

20. Сильвестров С.Н. Сочетание государства и рынка в новой модели экономики / В сб. «Модернизация и экономическая безопасность России»: Т.1 / Под. ред. акад. Н.Я. Петракова. М.: ИД «Финансы и Кредит», 2009. – 568 с.

21. Соловьёва Ю. Новый сложный мир / Гудок, 25.07.2018. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1427794&archive=2018.07.25> (дата обращения: 02.08.2018)

22. Транзитный железнодорожный маршрут из Китая в Европу через Россию набирает популярность среди грузоотправителей // РЖД-Партнер, 09.08.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/tranzitnyy-zheleznodorozhnyy-marshrut-iz-kitaya-v-evropu-cherez-rossiyu-nabiraet-populyarnost-sredi-/> (дата обращения: 10.08.2018).

23. Указ Президента РФ В.В. Путина от 07.05. 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»: URL: <http://www.kremlin.ru/acts/news/57425>.

24. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Моделирование процессов сопряжения и инновационного развития транспортно-транзитных систем России и стран Запад-

ной и Южной Азии / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова, к.ф.-м.н., доцента К.Х. Зоидова. — М.: ИПР РАН, 2017. — 475 с.

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.

Conceptual bases of the theory, methodology and practice of the transit economy

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

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

Zafar K. Zoidov
e-mail: *zafar2608@mail.ru*

Abstract

The article deals with theoretical issues of research of transit economy on the base of the system paradigm and historical approach, as well as actual practical problems of the functioning of transport-transit systems. It is noted that the growth of export of transport services in itself is not capable of ensuring the breakthrough scientific, technological and socio-economic development of Russia without creating conjugate innovative productions and providing related services at the level of world standards. The risks of functioning of the transit economy, connected, first of all, with the action of external and non-economic factors are revealed. It is concluded that to level out external threats, it is necessary to create its own trading network, to stimulate the increase in the share of strategic cargo and demanded goods with a high share of added value in the freight base of trade and transit routes passing through the country.

Keywords: *transit economy, system paradigm, historical approach, transport and transit systems, modern trade routes, innovation-industrial belt, public-private partnership, railway transport, seaports, cyclical processes, innovation, modernization*

Об авторах

Зоидов 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.

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

About authors

Zoidov Kobilzhon Khodzhevich, Candidate of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor, Head of Laboratory, Market Economy Institute of the Russian Academy of Sciences, Moscow.

Medkov Alexey Anatolievich, Candidate of Sci. (Econ.), Leading Researcher, Head of the Center, Market Economy Institute of the Russian Academy of Sciences, Moscow.

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