

ТРАНЗИТНАЯ ЭКОНОМИКА

УДК 330.341.2: 339.944.2: 339.565
ГРНТИ 06.51.51, 06.71.09

Эволюционная транзитная экономика: проблемы и перспективы развития в свете майского (2018 г.) Указа Президента России

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 перспективные направления организации транзитных перевозок грузов через территорию России как важные составляющие стратегии социально-экономического развития страны. Обосновано влияние факторов эволюционного развития национальной транзитной экономики. Большое внимание уделено актуальным проблемам международной торговли. Изменение интенсивности и направлений глобальных перевозок грузов проанализировано с позиции влияния факторов развития Индустрии 4.0: процессов реиндустриализации в США и Европе, переноса производства ближе к потребителям, цифровой трансформации экономики, расширения применения 3D-печати. Выделены важные аспекты интенсификации транзитных перевозок грузов по Северному морскому пути и через Московский транспортный узел. Даны практические рекомендации по увеличению грузовой базы евро-азиатских транзитных маршрутов путём разработки и применения стратегии и тактики взаимных «увязок».

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, эволюционное развитие, международные транспортные коридоры, цифровая трансформация, железная дорога, контейнеры, пограничные переходы, порты

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2019-1-67-79>

Введение

Указ Президента РФ В.В. Путина № 204 от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» содержит ряд положений в части государственного стимулирования проектного развития транзитной экономики (ТЭ) в России, что актуализирует вопросы развития грузовых транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг»; сокращения времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западной границы РФ до семи дней; увеличения объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза; формирования узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров [25].

В области цифровой трансформации в Указе поставлена задача «преобразования приоритетных отраслей экономики и социальной сферы, включая транспортную инфраструктуру, посредством внедрения цифровых технологий и платформенных решений» [25].

Обозначена цель увеличения грузопотока по Северному морскому пути (СМП) до 80 млн. т. Однако основу грузовой базы перевозок по СМП составляют массовые (сырьевые) грузы, прежде всего, СПГ, нефть и конденсат. Принятый Правительством РФ Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ на период до 2024 г. нацелен на увеличение железнодорожного контейнерного транзита Китай – Европа в 4 раза и доведение его до 1,6 млн. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ). По оценкам, в 2019 г. по направлению Китай – Европа – Китай может быть перевезено более 500 тыс. в двадцатифутовом эквиваленте.

Особую актуальность развитие транзитной экономики в России приобретает в настоящее время. В условиях взаимных ограничений и санкций (торговой войны) между США и Китаем китайская инициатива «Пояс и путь» (ПиП) является демпфером внешнеторговых потерь, инфраструктурной основой выхода китайской продукции на новые рынки, в т.ч. стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Европейского Союза (ЕС), а главное – создания новых рынков.

Внешнеполитические причины привели к появлению новых транзитных государств, например, Вьетнама и др. стран, через которые китайские товары экспортируются в США под видом местной продукции. То же самое относится и к России, территория которой активно используется для перевозок грузов по направлению Китай – Европа – Китай. Необходимость диверсификации морских перевозок сырья и готовых товаров в качестве ответа на возможное закрытие (ограничение) судоходства в узких точках Мирового океана также способствует развитию ТЭ в странах-членах ЕАЭС.

Функционирование ТЭ требует установления контроля над ключевыми точками международной торговли, обеспечения прослеживаемости грузопотоков, регулирования движения и проведения досмотра транспортных средств, организации работы разрешительной системы и системы получения доходов от транзитных перевозок грузов и пассажиров. Кроме того необходимо предоставлять сопутствующие услуги по обеспечению транзита и его безопасности.

В ТЭ переплетаются различные виды деятельности:

- торгово-транспортная;
- дипломатическая;
- исследовательская;
- военная и разведывательная;
- преступно-грабительская;
- охранная.

При этом главная задача состоит в том, чтобы не допустить анклавизации узловых точек ТЭ, которые как составляющие мирового хозяйства могут иметь слабые экономические связи с остальной национальной экономикой. Чрезмерная вовлеченность в мировую торговлю может быть причиной отсталости страны, специализирующейся на экспорте сырьевых и низкопереловных товаров и импорте товаров с высокой добавленной стоимостью, а также массового ширпотреба.

1. Усиление интенсивности и изменение направлений глобальных перевозок грузов под воздействием факторов развития Индустрии 4.0

Реиндустриализация в США и Европе. В настоящее время в мировом хозяйстве происходят процессы переноса производства ближе к основным районам потребления. Например, производитель спортивной одежды и обуви Nike (США) начал процесс переноса производства из Азии в Латинскую Америку, а его немецкий конкурент компания Adidas – в Германию и США (завод в Атланте). Приближение производства к потребителю сократит спрос на услуги глобальных морских контейнерных сервисов.

Развитие цифровой экономики снижает потребность в личном присутствии людей; позволяет общаться и видеть друг друга на расстоянии; сокращает объёмы бумажного документооборота и, следовательно, потребности в услугах почты и служб экспресс-доставки.

Расширение применения 3D-печати позволяет производить изделия на месте, сокращает потребность не только в перевозках, но и в складских запасах. Например, расширяется применение компонентов, распечатанных на 3D-принтере, в серийном производстве транспортных средств корпорации BMW Group. В исследовании влияния 3D-печати на мировую торговлю аналитики ING Bank показали, что по разным сценариям, связанным с уровнем инвестиционной активности, в промежутке времени 2040-2060 гг. половина всей промышленной продукции будет печататься на 3D-принтерах [1].

С другой стороны, применение 3D-принтеров повышает эффективность функционирования транспортной системы, например, путём сокращения необходимости перевозок и хранения запасных деталей в депо.

Развитие ТЭ будет способствовать:

- трудоустройству в новые сектора населения, высвобождающегося из устаревающих отраслей экономики при формировании Индустрии 4.0;

- увеличению скоростных пассажирских и контейнерно-пассажирских перевозок, повышению транспортной подвижности населения и расширению рынка труда.

С другой стороны, строительство и модернизация транспортных коммуникаций и перевозочного процесса на высокотехнологичной основе приведёт к повышению доли автоматизированных технологий, малообслуживаемой инфраструктуры и транспортных средств, что сократит спрос на рабочую силу.

2. Практические аспекты функционирования транзитной экономики в России и изменение глобальных грузопотоков

Эволюционное развитие транзитной экономики в России обусловлено действием ряда факторов, среди которых следует упомянуть сам проект «Пояс и путь». Говоря о причинах роста транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом по территории России, директор Rail Cargo Logistics – RUS А. Баскаков указывает, что «этим ростом мы обязаны китайскому правительству – без программы развития Шёлкового пути таких показателей не наблюдалось бы. Сейчас рост транзита замедляется. Мы зависим от Китая и вынуждены предлагать ему то, что он хочет, а не пытаться придумать что-то своё» [4].

В Китае происходит конкуренция в борьбе за товарные ресурсы между городами отправления грузовых составов, следующих по маршруту Китай – Европа. Контейнерные поезда получают субсидии от регионов их прохождения, размеры которых определяются в ходе переговоров с операторами каждого маршрута в отдельности. Но в основном поезда субсидируются властями грузообразующих провинций. По сведениям заместителя председателя комитета по логистике Торгово-промышленной палаты РФ Л. Симоновой, «в 2017 году их объём составил почти 100 млн долл., и пока руководство страны не объявляет об их отмене» [22].

Перевозки по международному транспортному коридору (МТК) «Приморье-1» (Харбин – Гродеково – Владивосток/Находка/Восточный – порты АТР) также дотируются регионами Китая, кроме того, в 2016 г. ОАО «РЖД» предоставило отправителям 50%-ную скидку на поездные маршрутные отправки контейнерных грузов.

На рынке глобальных морских контейнерных сервисов происходят процессы концентрации деловой активности, увеличения размеров компаний, образования альянсов и слияний. Растёт контейнеровместимость новых судов-контейнеровозов: чем больше судно, тем ниже издержки на перевозку одного контейнера. Основной объём поставок новых заказанных судов планируется на период до 2019 г. включительно. При этом на суда вместимостью 18 тыс. ДФЭ и более приходится свыше 40% портфеля заказов [24]. В то же время неполная загрузка крупных судов приводит и к большим убыткам, чем в случае со средними и малыми судами.

Слияния компаний позволяют:

- сократить общефирменные расходы;
- формировать единую бухгалтерскую отчетность;
- повысить эффективность портовых операций;
- оптимально выстраивать сервисы по всему миру.

В настоящее время крупные китайские корпорации в области развития и управления портовой инфраструктурой (COSCO Shipping Ports, China Merchants Port Holdings и Qingdao Port International Development) имеют доли в 16 портах ЕС.

В транспортно-логистической области интересы Китая связаны с развитием электронной торговли; сокращением сроков доставки; появлением в районе точек входа в Европу современных распределительных центров; консолидацией крупных партий поступающих грузов; оперативным распределением мелких партий по территории Европы.

Функционирование ТЭ требует создания координационных центров государственного уровня, прежде всего, на маршруте Китай – Европа – Китай. Например, организация на постоянной основе движения контейнерных поездов Иу – Мадрид превратит столицу Испании в центр мелких товаров, распределяемых по всему ЕС.

Необходимо учитывать, что транзитные перевозки включают и транспортировку контейнеров в *порожном состоянии*. Обратная загрузка составляет лишь половину грузопотока из Китая. Транзитные контейнеры после разгрузки могут быть задействованы в обслуживании местных перевозок. Несмотря на это перемещение порожних контейнеров в обратном направлении – большая проблема, решение которой требует от операторов дополнительных затрат.

Необходимо наращивать объёмы экспорта зерна, муки, растительного масла, бумаги, оборудования и других товаров из регионов России в Китай. Белоруссия также заинтересована во включении в поезда, следующие из Европы в Китай, вагонов с продукцией белорусского экспорта, что будет способствовать смягчению проблемы обратной загрузки.

Некоторые страны вдоль ПИП завышают транзитные тарифы в целях обеспечения роста доходов бюджета, хозяйствующих субъектов, повышения уровня занятости местного населения. В 2018 г. в связи с ростом транзитных перевозок грузов по маршруту Китай – Европа – Китай на некоторых направлениях возникал дефицит фитинговых платформ, что привело к дальнейшему росту ставок. Использование главной транзитной артерии России – Транссибирской железнодорожной магистрали осложняется факторами, повышающими расходы на её развитие и содержание.

Участие в ПИП содержит угрозу попадания в долговую ловушку по примеру Пакистана, Шри-Ланки и некоторых африканских государств. От участия в проектах, связанных с китайской инициативой (строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Куала-Лумпур – Сингапур, железнодорожной ветки East Coast Rail Line и газопровода через Сабах), отказалась Малайзия. Помимо роста долгов правительство этой страны не устроило участие в реализации инфраструктурных проектов исключительно зарубежных (китайских) компаний, применение иностранного оборудования и персонала.

В настоящее время практическое развитие ТЭ в России и других странах ЕАЭС сталкивается с наличием инфраструктурных «барьерных» мест, прежде всего, с недостаточной пропускной способностью пограничного перехода Брест (Белоруссия) – Малашевичи (Польша) и железнодорожной инфраструктуры Восточной Европы в целом.

Модернизация железнодорожной и терминально-складской инфраструктуры в Польше включает реконструкцию железнодорожного участка Седльце – Тересполь, что позволит увеличить количество передаваемых составов, использовать вагоны с нагрузкой до 22,5 тонны на ось и поезда длиной до 740 м., а также повысить скорость их движения. Ведутся переговоры о строительстве двухпутного железнодорожного моста через реку Буг параллельно существующему переходу Брест – Малашевичи. Конкурентным преимуществом Польши является возможность получения дешёвых и необременительных инвестиций из фондов ЕС.

Помимо главного пограничного перехода используются переходы Брест – Тересполь, Свислочь – Семянувка и Брузги – Кузница Белостоцкая, Высоко-Литовск – Черемха. Развивается проект по использованию ТЛЦ «Колядичи», как распределительного центра для китайских товаров, следующих в Европу, прежде всего, в рамках развития электронной торговли.

Пока польская железнодорожная инфраструктура находится в процессе модернизации целесообразно использовать маршруты транзитных грузоперевозок через:

- Калининградскую область и Литву;
- портовый комплекс «Бронка» в Санкт-Петербурге;
- другие российские порты на Балтике;
- порты стран Балтии;
- Украину (погранпереход Чоп), Словакию (терминалы Чиерна-над-Тисой, Добра, Матевце) и Чехию.

Предусматривается развитие перевозок по направлению Китай – Европа – Китай по маршруту: Китай – Польша (порты Гданьск и Гдыня) – Калининград (морской участок) – Литва – Белоруссия – Россия – Казахстан – Китай (железнодорожный участок).

Таким образом, политические разногласия не мешают сотрудничеству компаний из разных стран в развитии транзитных перевозок грузов и порожних контейнеров. Например, двигаются в направлении тесного сотрудничества ПАО «ТрансКонтейнер» (Россия) и компания Hamburger Hafen und Logistik AG (Германия). Немецкий портовый и транспортно-логистический концерн владеет сетью контейнерных терминалов в Гамбурге, Одессе, Таллине и в порту Мууга. Порт Мууга удобен для обслуживания российских маршрутов и может стать альтернативой польским портам Гданьску и Гдыни.

Страны Балтии, (как и Польша) имеют возможность привлекать средства на реализацию железнодорожных и портовых проектов из Фонда сплочения Европейского союза (ЕС). Кроме того, следует использовать заинтересованность глобальных компаний экспресс-доставки в повышении качества сервиса.

Не следует забывать и о давнем проекте продления колеи российского стандарта в Европу – строительстве железной дороги Кошице – Братислава – Вена. Кроме того, в Польше есть железнодорожная линия от Хрубешува до контейнерного терминала на станции Славкув протяжённостью около 400 км с шириной колеи 1520 мм, которая может быть задействована для транзитных перевозок грузов по маршруту Китай – Европа – Китай: из Славкува груз может быть доставлен за один день в Вену или Прагу.

Развитие железнодорожных перевозок в ЕС позволит:

- преодолеть инфраструктурные ограничения на автомобильных дорогах;
- частично решить экологические проблемы;
- выполнить нормативные акты, регламентирующие режим труда и отдыха водителей грузовых автомобилей и ограничивающие время нахождения за рулём;
- сократить дефицит водителей автотранспортных средств.

3. Развитие Московского транспортного узла в целях увеличения транзитных перевозок грузов

Кратчайший транзитный маршрут по направлению Восток – Запад проходит через Москву. В связи с закрытием грузовых дворов на большинстве входящих в столицу радиальных направлений требуются компенсационные действия, перечисленные ниже.

Строительство крупных терминально-логистических центров в Московской области и близлежащих регионах. Китайский порт Инкоу совместно с компанией «РЖД» участвует в реализации проекта создания терминально-логистического центра «Белый Раст», который находится в 32 км. к северу от Москвы и соединен с городом Московским малым кольцом (А107) и Центральной кольцевой автомобильной дорогой. В целях развития железнодорожной инфраструктуры ТЛЦ планируется укладка шести приемо-отправочных путей длиной 1050 м, строительство 18 складов и административного здания, инфраструктурных объектов для таможенного досмотра и т.д. Перспективный объём грузооборота составляет 720 тыс. ДФЭ в год.

ТЛЦ должен стать важнейшим транзитным узлом для мультимодальных контейнерных перевозок по маршруту Китай – Россия – Европа. Порт Инкоу стремится диверсифицировать и расширять границы своей деятельности. Совместно с корпорацией «Алибаба» создается трансграничная комплексная сервисная электронная платформа, чтобы товары, загруженные в контейнерные поезда, быстро и надежно доставлялись до последнего километра [14].

Функционирование ТЛЦ целесообразно организовать на основе широко практикуемой в европейских странах концепции «грузовой деревни», обеспечивающей полное покрытие логистической цепочки – от поступления сырья на предприятие, сборки, упаковки, погрузки-разгрузки до доставки товара к двери покупателя.

Сооружение железнодорожной инфраструктуры и организация движения, обеспечивающего быстрый пропуск грузопотоков через Москву и Московскую железную дорогу в целом. В результате организации грузового движения по третьему главному пути Московского центрального кольца (МЦК) сохранена возможность обслуживания грузовладельцев и городской промышленности, а также пропуск транзитного грузопотока по кратчайшему расстоянию. Для достижения максимальной эффективности пропуска транзитных (контейнерных) грузопотоков через Москву требуется:

- электрифицировать соединительные ветви между Малым кольцом и радиальными направлениями;
- повысить весовую норму поездов на третьем главном пути Малого кольца и на соединительных путях Кольца с радиальными направлениями за счёт применения электровозов;
- разработать предложения по укладке дополнительных съездов для обеспечения устойчивой связи Малого кольца с радиальными направлениями Московской железной дороги;
- увеличить маршрутную скорость движения;
- установить интервалы времени для беспрепятственного движения на участках, увязав их с действующим графиком движения поездов на радиальных направлениях: с часу до четырёх часов ночи будут исключены простои в ожидании ниток графика, а также скрещения маршрутов по пути следования;
- консолидировать сортировочную работу на станции Люблино-Сортировочное, передав её со станций Перово и Лосиноостровская и исключив избыточные операции по смене тяги [16].

Строительство высоко-скоростной магистрали Москва – С. Петербург высвободит пропускную способность существующей инфраструктуры для пропуска ускоренных контейнерных поездов.

4. Развитие перевозок по Полярному (Холодному) Шёлковому пути

В области развития путей сообщения приоритет должен отдаваться тем капиталоемким проектам строительства транспортной инфраструктуры, которые могут иметь транзитное значение: железной дороге Кызыл – Курагино; мосту через пролив Невельского на Сахалин с железнодорожными подходами; мосту через Лену у Якутска; железной дороге Белое Море – Коми – Урал («Белкомур») и др. Например, мост в районе Якутска в перспективе позволит соединить Транссиб и БАМ с Северным морским путём (СМП) и развивать международный транспортный коридор Европа – СМП – Тикси – Якутск – Благовещенск – Китай – страны Азиатско-Тихоокеанского региона [19].

В январе 2018 г. правительство Китая опубликовало документ, согласно которому стратегическая инициатива «Пояс и Путь» включает в себя проект развития судоходного коридора «Полярный шелковый путь» в Арктике и правительство намерено поощрять участие китайских компаний в проектах строительства инфраструктуры и запуск судоходных маршрутов по этому пути [13].

Разработана модель создания регулярной арктической контейнерной линии, которая показывает, что перевозки по СМП выгоднее, чем по южному маршруту, – это транзит контейнерных грузов между портами Северо-Восточной Азии (Китай, Япония, Республика Корея) и Северной Европой (Роттердам, Гамбург и другие). Контейнерный грузопоток на маршрутах, где использование СМП потенциально может дать существенный выигрыш грузоперевозчикам, составляет около 455 тыс. ДФЭ [17].

Норвегия позиционирует порты Киркенес и Нарвик как хабы на транспортном направлении Восток – Запад. Порт Киркенес, расположенный на границе с Россией, рядом с Мурманском, интересен тем, что он может приспособиться и к СМП, и к сухопутному евразийскому Новому Шелковому пути. По мнению Координатора программ Юго-Западной Азии Научно-исследовательского центра Schiller Institute Х. Аскари, «Китай также может стать основным рынком экспорта рыбы для Норвегии, которая экспортирует в Поднебесную примерно 40 тыс. т лосося ежегодно. По мере роста китайского среднего класса его запрос на высококачественную экологически сбалансированную рыбную продукцию возрастет. Норвегия делает ставку на этот растущий рынок» [15].

Кроме того, в связи с тем, что Балтийское море не так богато водными биоресурсами, как Тихий океан, Польша заинтересована в закупках дальневосточной рыбы (минтай, трески, лосось и др.) с организацией перевозок по СМП.

По оценкам заместителя министра по развитию Дальнего Востока П. Волкова, для развития СМП потребуется 2 млрд долл. инвестиций. Большую часть заявленного объёма необходимо инвестировать в приобретение семи контейнеровозов арктического ледового класса вместимостью 5 тыс. ДФЭ и реконструкцию портов-хабов Петропавловск-Камчатский и Мурманск. СМП должен привлечь грузопоток Транссибирской магистрали. Проект по развитию Северного морского пути планируется реализовать до 2035 года [10]. Однако пока объёмы транзитных перевозок практически равны нулю.

Эффективное и доходное использование СМП произойдёт в случае обеспечения синергии внешних (экспортные перевозки угля, металлов и др.), внутренних (например, перевозок рыбы с Дальнего Востока в Европейскую часть России по маршруту Владивосток – Архангельск) и транзитных грузоперевозок грузов. Накопление судовых партий требует создания в портах-хабах новых инновационных холодильных складских мощностей.

Необходимо учитывать и *риски организации транзитных перевозок и обслуживания движения судов по СМП*. Прежде всего, речь идёт о задержке обновления ледокольного флота и строительства новых ледоколов, сроки окончания которого постоянно сдвигаются вправо. По мнению председателя совета директоров аналитического агентства ООО «ДОРН» А. Карпова, запланированное Минэкономразвития и Минпромторгом России строительство 8 ледоколов вполне достаточно для освоения Арктики и удовлетворения нужд российских нефтегазовых компаний, но для обеспечения транзита по СМП необходимо использовать 12 атомных ледоколов [12].

В ближайшее время могут стать невостребованными услуги по бункеровке судов, следующих по СМП. Топливо-энергетический комплекс России может понести миллиардные потери после запрета на заправку кораблей высокосернистым мазутом после вступления в силу с 2020 г. новых правил Международной морской организации ООН. Нововведение предусматривает запрет на заправку кораблей мазутом с содержанием серы выше 0,5%. В этом случае наибольшие потери понесет нефтегазовая сфера РФ, поставляющая топливо в более чем 100 стран мира. Как утверждает Bloomberg со ссылкой на отраслевых экспертов, российские заводы не успеют провести модернизацию к этому сроку. Также отмечается, что по состоянию на конец сентября 2018 г. РФ вообще не производила мазут, который бы соответствовал повышенным нормам. Кроме того, 2/3 выпущенного топлива содержали 2,5% и более серы. Всего, согласно расчетам Bloomberg, в 2017 г. отечественные компании заработали на поставках примерно 9 млрд долл. А по оценке инвестбанка Wood&Co. Financial Services AS, в 2020-м их доход может снизиться на 3,5 млрд долл. [3].

Для достижения синергетического эффекта целесообразно развивать пассажирские туристические маршруты в Арктике. В связи с этим можно только приветствовать проведение работ по проектированию ледокольных круизных судов, которые могут начаться в течение одного-двух лет. России могут понадобиться десятки туристических ледокольных судов. По мнению вице-президента Объединенной судостроительной корпорации Д. Колодяжного, от развития арктического морского туризма Россия потенциально может получать около 5 млрд долл. в год [23].

5. Расширение практики «увязок»

Ранее авторами было выдвинуто предложение провести комплекс мероприятий по реализации и повышению транзитного потенциала России, стран ЕАЭС и государств Центральной Азии путём осуществления стратегии и практики «увязок» [27]. Предлагались способы увеличения грузовой базы евро-азиатских транспортных маршрутов на территории постсоветского пространства путём реализации ряда экономических и политических мероприятий государства и бизнеса:

- взаимной увязки (в ходе напряжённых многосторонних переговоров) закупки иностранной техники, размещения сборочных производств на территории стран ЕАЭС и привлечения на евро-азиатские сухопутные пути сообщения дополнительных грузопотоков из стран, где располагаются головные штаб-квартиры компаний транспортного машиностроения (Германии, Франции, Китая, Южной Кореи, Японии, США);

- взаимной увязки участия компаний из неарктических государств (прежде всего, китайских) в разработке природных ресурсов в Заполярье и на шельфе арктических морей с привлечением дополнительной грузовой базы транзитных перевозок по СМП по маршрутам Азия – Россия – Европа, Европа – Россия – Америка.

Финансово-экономический кризис, необходимость экономии бюджетных расходов, напряжённая внешнеполитическая ситуация, сопровождающаяся введением режима взаимных экономических санкций, сделали отдельные предложения авторов сложно реализуемыми, однако, стратегия увязок продолжает оставаться актуальной.

Так, в 2017 г. Президент РФ В. Путин предложил обязать белорусские нефтеперерабатывающие заводы использовать российскую транспортную инфраструктуру (железную дорогу и порты на Балтике) для экспортных перевозок нефтепродуктов, полученных в результате переработки нефти, поступающей из России по льготной цене. При этом ОАО «РЖД» предоставила белорусским грузоотправителям скидку в 50% к тарифам на перевозку топлива до балтийских портов РФ. Однако в подписанных в апреле 2017 г. российско-белорусских документах, включающих и нефтяные соглашения, обязательств по увязке поставок нефти из РФ с маршрутом транспортировки нефтепродуктов не было [18].

Этот пример свидетельствует, что практика увязок имеет право на существование. Актуальными направлениями увязок в настоящее время могут быть:

А. Увязка содействия реализации интересов Китая и других стран в Арктике с привлечением грузов на СМП, перевозимых транзитом по маршрутам Китай – Северная Европа и Китай – восточное побережье Северной Америки.

Эволюционное развитие российско-китайского сотрудничества в Арктике имеет следующие предпосылки:

- 1) китайский Фонд Шёлкового пути является крупным акционером компании «Ямал СПГ»;
- 2) крупный глобальный контейнерный сервис – китайская компания COSCO Shipping проявляет интерес к организации транзитных перевозок грузов из Китая в Европу по СМП, что позволяет сократить время перевозки примерно на 9-10 суток по сравнению с традиционным южным маршрутом, достичь экономии топлива [26];
- 3) Китай построил и использует ледокол «Снежный дракон»;
- 4) в Китае началось строительство первого экспедиционного судна для работы в арктических водах.

Б. Увязка осуществления совместной российско-японской хозяйственной деятельности на Курильских островах с:

- 1) увеличением транзитных перевозок грузов по Транссибу по маршруту Япония – Европа – Япония;
- 2) привлечением японских инвестиций и активным участием компаний из Страны восходящего Солнца в строительство капиталоемких инфраструктурных объектов, обеспечивающих транзитные перевозки грузов и пассажиров через Сахалин: мостов (тоннелей) через проливы Невельского (между материком и о. Сахалин) и Лаперуза (между о. Сахалин и о. Хоккайдо), а также железнодорожных подходов к ним. По предварительным оценкам, сооружение железной дороги Селихин – Ныш обойдется в 540 млрд руб. [2].

В настоящее время есть только одна японская компания, которая раз в неделю совершает перевозку грузов в российские порты при условии, что судно полностью заполнено контейнерами. В связи с этим перспективным направлением является развитие воздушных перевозок грузов из Японии в порты российского Дальнего Востока.

Заключение. Основные выводы и предложения

1. В Указе Президента РФ В.В. Путина № 204 от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» большое внимание уделено вопросам государственного стимулирования проектного развития транзитной экономики (ТЭ) в России.

2. Особую актуальность развитие транзитной экономики в России приобретает в условиях взаимных ограничений и санкций (торговой войны) между США и Китаем, когда китайская инициатива «Пояс и путь» является демпфером внешнеторговых потерь, инфраструктурной основой выхода китайской продукции на новые рынки и создания рынков. Территория России всё более активно используется для перевозок грузов по направлению Китай – Европа – Китай. Развитию ТЭ в странах-членах ЕАЭС способствует и необходимость диверсификации морских перевозок сырья и готовых товаров в качестве ответа на возможное закрытие (ограничение) судоходства в узких точках Мирового океана.

3. Изменение интенсивности и направлений глобальных перевозок грузов происходит под воздействием таких факторов развития Индустрии 4.0, как процессы реиндустриализации в США и Европе, переноса производства ближе к потребителям, цифровой трансформации экономики, расширение применения 3D-печати.

4. Развитие транзитной экономики будет способствовать трудоустройству в новые сектора населения, высвобождающегося из устаревающих секторов экономики при формировании Индустрии 4.0, повышению транспортной подвижности населения и расширению рынка труда. С другой стороны, строительство и модернизация транспортных коммуникаций и перевозочного процесса на высокотехнологичной основе приведёт к повышению доли автоматизированных, роботизированных технологий и малообслуживаемых инфраструктуры и транспортных средств, что сократит спрос на рабочую силу.

5. В транспортно-логистической области Китай заинтересован в развитии электронной торговли, сокращении сроков доставки, появлении в районе точек входа в Европу современных распределительных центров, консолидации крупных партий поступающих грузов, оперативном распределении мелких партий по территории Европы.

6. В настоящее время практическое развитие транзитной экономики в России и других странах ЕАЭС сталкивается с наличием инфраструктурных «барьерных» мест, прежде всего, с недостаточной пропускной способностью пограничного перехода Брест (Белоруссия) – Малашевичи (Польша) и железнодорожной инфраструктуры Восточной Европы в целом.

7. Политические разногласия не мешают сотрудничеству компаний из разных стран в развитии транзитных перевозок грузов и порожних контейнеров. Кроме того, следует использовать заинтересованность глобальных компаний экспресс-доставки в повышении качества сервиса.

8. В России кратчайший транзитный маршрут по направлению Восток – Запад проходит через Москву. В связи с закрытием грузовых дворов на большинстве входящих в столицу радиальных направлений требуются компенсационные действия, прежде всего, строительство крупных ТЛЦ в Московской области и близлежащих регионах, сооружение железнодорожной инфраструктуры и организация движения, обеспечивающего быстрый пропуск грузопотоков через Москву и Московскую железную дорогу в целом.

9. Приоритет должен отдаваться тем капиталоемким проектам строительства транспортной инфраструктуры, которые могут иметь транзитное значение. Например, мост через Лену в районе Якутска в перспективе позволит соединить Транссиб и БАМ с Северным морским путём (СМП) и развивать международный транспортный коридор Европа – СМП – Тикси – Якутск – Благовещенск – Китай – страны АТР.

10. Эффективное и доходное использование СМП произойдёт в случае обеспечения энергии внешних (экспортные перевозки СПГ, угля, металлов и др.), внутренних (например, перевозок рыбы с Дальнего Востока в Европейскую часть России по маршруту Владивосток – Архангельск) и транзитных грузоперевозок грузов. Необходимо учитывать и риски организации транзитных перевозок и обслуживания движения судов по СМП. Прежде всего речь идёт о задержке обновления ледокольного флота и строительства новых ледоколов, сроки окончания которого постоянно сдвигаются вправо.

11. В целях развития ТЭ в России и достижения целей, поставленных в майском (2018 г.) Указе Президента РФ, необходимо шире применять стратегию и практику «увязок». Актуальными направлениями увязок в настоящее время могут быть:

А. Увязка содействия реализации интересов Китая в Арктике с привлечением китайских грузов на СМП, перевозимых транзитом по маршрутам Китай – Северная Европа и Китай – восточное побережье Северной Америки.

Б. Увязка осуществления совместной российско-японской хозяйственной деятельности на Курильских островах с:

1) увеличением транзитных перевозок грузов по Транссибу по маршруту Япония – Европа – Япония;

2) привлечением японских инвестиций и активным участием компаний из Страны восходящего Солнца в строительство капиталоемких инфраструктурных объектов, обеспечивающих транзитные перевозки грузов и пассажиров.

Главная задача состоит в том, чтобы не допустить анклавизации узловых точек ТЭ, которые как составляющие мирового хозяйства могут иметь слабые экономические связи с остальной национальной экономикой.

Литература

1. 3D-печать убьет торговлю и перевозки //РЖД-Партнер. - 10.10.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/other/news/3d-pechat-ubet-torgovlyu-i-perevozki> (Дата обращения: 13.10.2017).

2. Белов П. Для загрузки перехода материк – Сахалин предлагается построить два глубоководных порта в районе Поронайска /РЖД-Партнер. - 19.11.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/dlya-zagruzki-perekhoda-materik-sakhalin-predlagaetsya-postroit-dva-glubokovodnykh-porta-v-rayone-po> (Дата обращения: 19.11.2018).

3. Борисова Е. Bloomberg прогнозирует потери РФ из-за новых правил заправки судов /РЖД-Партнер. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/bloomberg-prognoziruet-poteri-rf-iz-za-novykh-pravil-zapravki-sudov> (Дата обращения: 16.11.2018).

4. Бородаевская М. Трафик в коридоре. Интервью с директором Rail Cargo Logistics – RUS Александр Баскаков //Гудок. - 07.11.2018. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1441759&archive=11.07.2018> (Дата обращения: 15.11.2018).

5. Гичиев Н.С. Инвестиционная составляющая человеческого капитала и его институциональные компоненты //Вопросы структуризации экономики. - 2010. - № 2. - С. 176-182.
6. Гичиев Н.С. Внешние и внутренние факторы экономического роста в субъектах Северо-Кавказского Федерального округа //Региональная экономика: теория и практика. - 2012. - № 46. - С. 10-20.
7. Гичиев Н.С., Суракатов Н.С. Внешнеэкономическая стратегия развития регионов //Современные проблемы науки и образования. - 2014. - № 2. - С. 478.
8. Гичиев Н.С. Детерминанты экономического роста: внешняя торговля, иностранные инвестиции, технический прогресс //Региональные проблемы преобразования экономики. - 2013. - № 4 (38). - С. 94-99.
9. Гичиев Н.С. Каспийский вектор интеграции Шанхайской организации сотрудничества: экзогенные и эндогенные факторы развития Северного Кавказа //Экономика региона. - 2012. - № 4 (32). - С. 249-253.
10. Даниелян Ш. Для развития Северного морского пути (СМП) потребуется \$2 млрд инвестиций //РЖД-Партнер - 05.12.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/dlya-razvitiya-severnogo-morskogo-puti-smp-potrebuetsya-2-mlrd-investitsiy> (Дата обращения: 06.12.2017).
11. Елисеев Д.О., Наумова Ю.В., Омарова З.К. Оценка уровня жизни населения России //Региональные проблемы преобразования экономики. - 2013. - № (37). - С. 39-45.
12. Карпов А. Для развития транзита через Арктику постройки восьми новых ледоколов недостаточно //РЖД-Партнер. - 07.08.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/dlya-razvitiya-tranzita-cherез-arktiku-postroyki-vosmi-novykh-ledokolov-nedostatochno> (Дата обращения: 09.08.2017).
13. Китай строит первое экспедиционное судно для Полярного шелкового пути //РЖД-Партнер. - 19.03.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/kitay-stroit-pervoe-ekspeditionnoe-sudno-dlya-polyarnogo-shelkovogo-puti> (Дата обращения: 23.03.2018).
14. Ключевая точка транзита //РЖД-Партнер, 01.09.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/klyuchevaya-tochka-tranzita> (Дата обращения: 06.09.2017).
15. Конкуренция глобальных игроков в Арктике обострилась – эксперт. Интервью с Координатором программ Юго-Западной Азии Научно-исследовательского центра Schiller Institute Х. Аскари /Портал «Евразия. Эксперт», 26 ноября 2018 г. URL: <http://eurasia.expert/konkurensiya-globalnykh-igrokov-v-arktike-obostrilas-ekspert> (Дата обращения: 09.01.2019).
16. Ленский И. Через Малое кольцо – без смены тяги //Гудок, 29.08.2017. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1384734&archive=2017.08.29> (Дата обращения: 07.09.2017).
17. Лобов В. Круг сотрудничества / № 43 (1006) 23 – 29 октября 2017 года. URL: <http://transportrussia.ru/item/3944-krug-sotrudnichestva.html> (Дата обращения: 05.12.2017).
18. Минск готов на транзит через порты РФ //РЖД-Партнер. - 15.09.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/minsk-gotov-na-tranzit-через-porty-rf> (Дата обращения: 15.09.2017).
19. Мост через Лену улучшит транспортную доступность Дальнего Востока /РЖД-Партнер, 20.12.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/most-через-lenu-uluchshit-transportnuyu-dostupnost-dalnego-vostoka> (Дата обращения: 27.12.2018).
20. Омарова З.К. Механизмы правового регулирования деятельности корпоративных объединений //Региональные проблемы преобразования экономики. - 2012. -№ 4 (34). - С. 183-189.
21. Омарова З.К. Управление развитием процессов корпоративной интеграции предприятий в регионе //Региональные проблемы преобразования экономики. - 2010. - № 2 (24). - С. 7-11.
22. Плетнёв С. Mercedes вписался в колею /Гудок. - 27.11.2018. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1444142&archive=2018.11.27> (Дата обращения: 06.12.2018).
23. Полноценное проектирование круизных ледоколов может начаться в течение 2 лет /РЖД-Партнер, 26.11.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/polnotsennoe-proektirovanie-kruiznykh-ledokolov-mozhet-nachatsya-v-techenie-2-let> (Дата обращения: 26.11.2018).
24. Предложение на рынке морских контейнерных перевозок между Азией и Европой вырастет к 2020 году на 23% //РЖД-Партнер, 22.08.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/predlozhenie-na-rynke-morskiykh-konteynernykh-перевозок-между-азией-и-европой-вырастет-к-2020-году-на-23>

transport/news/predlozhenie-na-rynke-morskikh-konteynernykh-perevozok-mezhdu-aziey-i-evropoy-vyrastet-k-2020-g-na-2 (Дата обращения: 22.08.2017).

25. Президент подписал Указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/news/5742> (Дата обращения: 24.02.2019).

26. Ту Дэмин, генеральный директор ООО «КОСКО Шиппинг Лайнс (Раша)». В 2017 году выросли евроазиатские грузопотоки в контейнерах //РЖД-Партнер, 08.09.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/v-2017-godu-vyrosli-evroaziatskie-gruzopotoki-v-konteynerakh> (Дата обращения: 12.09.2017).

27. 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.

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.

Для цитирования

Зоидов К.Х., Медков А. А., Зоидов З.К. Эволюционная транзитная экономика: проблемы и перспективы развития в свете майского (2018 г.) Указа Президента России //Проблемы рыночной экономики. - 2019. № 1.- С. 67-79.

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2019-1-67-79>

Evolutionary transit economy: problems and prospects of development in the light of the May (2018) decree of the President of Russia

Kobiljon Kh. Zoidov, Cand. of Sci. (Phys.&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

The article considers perspective directions of organization of transit transportation of goods through the territory of Russia as important components of the strategy of socio-economic development of the country; the influence of factors of evolutionary development of the national transit economy. Much attention is paid to the actual problems of international trade. The changes in the intensity and direction of global freight traffic are analyzed from the perspective of the influence of factors of Industry 4.0: the processes of reindustrialization in the US and Europe, the transfer of production closer to consumers, the digital transformation of the economy, the expansion of the use of 3D printing. The important aspects of intensification of transit transportation of goods by the Northern sea route and through the Moscow transport hub are highlighted. Practical recommendations for increasing the cargo base of Euro-Asian transit routes through the development and application of the strategy and tactics of mutual "linkages" are given.

The article was prepared in the framework of the state task of the MEI RAS, the theme of research "Modeling of socio-economic dynamics and structure of economic growth factors of the EAEU and other countries in the context of modernization".

Keywords: *transit economy, evolutionary development, international transport corridor, digital transformation, railway, container, border crossing, port*

References

1. 3D printing will kill the manufacturing and transportation //RZD-Partner. - 10.10.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/other/news/3d-pechat-ubet-torgovlyu-i-perevozki/> (Access date: 13.10.2017, In Russian).
2. Belov P. To load the mainland-Sakhalin transition, it is proposed to build two deep-water ports in the Poronaysk /RZD-Partner area. - 19.11.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/dlya-zagruzki-perekhoda-materik-sakhalin-predlagaetsya-postroit-dva-lubokovodnykh-porta-v-rayone-po/> (Access date: 19.11.2018, In Russian).
3. Borisova E. Bloomberg predicts Russia's losses due to new rules of refueling / Russian Railways-Partner. - 30.10.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/bloomberg-prognoziruet-poteri-iz-za-novykh-pravil-zapravki-sudov/> (Access date: 16.11.2018, In Russian).
4. Borodaevsky M. Traffic in the corridor. Interview with Director of Rail Cargo Logistics-RUS Alexander Baskakov //Gudok. - 07.11.2018. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1441759&archive=11.07.2018> (Access date: 15.11.2018, In Russian).
5. Gichiev N. The investment component of human capital and its institutional parts //Issues of economy structuring. - 2010. - № 2. - P. 176-182 (In Russian).
6. Gichiev N. External and internal factors of economic growth in the regions of the North Caucasus Federal district //Regional economy: theory and practice. - 2012. - № 46. - P. 10-20 (In Russian).
7. Gichiev N., Surakatov N. Foreign economic development strategy of the region //Modern problems of science and education. - 2014. - № 2. - P. 478 (In Russian).
8. Gichiev N. Determinants of economic growth: foreign trade, foreign investment, technology development //Regional problems of transformation of the economy. - 2013. - № 4 (38). - P. 94-99 (In Russian).
9. Gichiev N. Caspian vector of integration of the Shanghai cooperation organization: exogenous and endogenous factors in the development of the North Caucasus //The region's Economy. - 2012. - № 4 (32). - P. 249-253 (In Russian).
10. Danielyan Sh. For the development of the Northern sea route (NSR) will require \$2 billion investment //RZD-Partner - 05.12.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/dlya-razvitiya-severnogo-morskogo-puti-smp-potrebuetsya-2-mlrd-investitsiy/> (Access date: 06.12.2017, In Russian).
11. Eliseev D.O., Naumova Y.V., Omarova Z.K. Assessment of living standards of the population of Russia //Regional problems of economic transformation. - 2013. - № 3 (37). - P. 39-45 (In Russian).
12. Karpov A. For the development of transit through the Arctic, the construction of eight new icebreakers is not enough //RZD-Partner. - 07.08.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/dlya-razvitiya-tranzita-cherez-arktiku-postroyki-vosmi-novykh-ledokolov-edostatochno/> (Access date: 09.08.2017, In Russian).
13. China builds first expedition ship to the Arctic silk road //RZD-Partner. - 19.03.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/kitay-stroit-pervoe-ekspeditsionnoe-sudno-dlya-polyarnogo-shelkovogo-puti/> (Access date: 23.03.2018, In Russian).
14. Key transit point //RZD-Partner, 01.09.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/klyuchevaya-tochka-tranzita/> (Access date: 06.09.2017, In Russian).
15. Competition of global players in the Arctic has intensified-expert. Interview with the Coordinator of Programs of South-West Asia research center Schiller Institute H. Askari / portal " Eurasia. Expert", 26 November 2018: URL: <http://eurasia.ahhh!expert/konkurentsiya-globalnykh-igrokov-v-arktike-obostrilas-ekspert/> (Access date: 09.01.2019, In Russian).
16. Lensky I. Using the Small ring without a change/pull/Tone, 29.08.2017. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1384734&archive=2017> (Access date: 07.09.2017, In Russian).
17. Lobov V. Circle of cooperation № 43 (1006) October 23–29, 2017. URL: <http://transportrussia.ru/item/3944-krug-sotrudnichestva.html> (Access date: 05.12.2017, In Russian).
18. Minsk is ready for transit through the ports of the Russian Federation //RZD-Partner. - 15.09.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/minsk-gotov-na-tranzit-cherez-porty-rt/> (Access date: 15.09.2017, In Russian).

19. Bridge over Lena will improve transport accessibility of the Far East //RZD-Partner, 20.12.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/most-cherez-lenu-uluchshit-transport-nuyu-dostupnost-dalnego-vostoka/> (Access date: 27.12.2018, In Russian).

20. Omarova Z.K. Management of development of processes of corporate integration of enterprises in the region //Regional problems of economic transformation. - 2010. - № 2 (24). - P. 7 -11 (In Russian).

21. Omarova Z.K. Mechanisms of legal regulation of corporate associations //Regional problems of economic transformation. - 2012. - № 4 (34). - C. 183-189 (In Russian).

22. Pletnev S. Mercedes fit into the track //Horn. - 27.11.2018. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1444142&archive=2018.11.27> (Access date: 06.12.2018, In Russian).

23. Full design of cruise icebreakers can start within 2 years //RZD-Partner, 26.11.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/polnotsennoe-proektirovanie-kruiznykh-ledokolov-mozhet-nachatsya-v-techenie-2-let/> (Access date: 26.11.2018, In Russian).

24. Supply in the market of sea container transport between Asia and Europe will grow by 2020 by 23% //RZD-Partner, 22.08.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/predlozhenie-na-rynke-morskikh-konteynernykh-perevozok-mezhdu-aziey-i-evropoy-vyrastet-k-2020-g-na-2/> (Access date: 22.08.2017, In Russian).

25. The President signed a Decree On national goals and strategic objectives for the development of the Russian Federation until 2024. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/news/57425> (Access date: 24.02.2019, In Russian).

26. T. Damin, General Director of LLC "KOSCO shipping lines (Russia)". In 2017, Euro-Asian cargo flows in containers increased //RZD-Partner, 08.09.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/v-2017-godu-vyrosli-evroaziatskie-gruzopotoki-v-konteynerakh/> (Access date: 12.09.2017, In Russian).

27. Tsvetkov V.A., Zoidov K.H., Medkov A.A. Formation of evolutionary model of transport and transit system of Russia in the conditions of integration and globalization. – M.: IEPER Russian Academy of Sciences; SPb.: Nestor-History, 2014. - 800 p. (In Russian).

About authors

Kobilzhon Kh. Zoidov, Candidate of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor, Head of Laboratory, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

Alexey A. Medkov, Candidate of Sci. (Econ.), Head of the Center, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

Zafar K. Zoidov, Researcher, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

For citation

Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Zoidov Z.K.. Evolutionary transit economy: problems and prospects of development in the light of the May (2018) decree of the President of Russia //Market economy problems. - 2019. - № 1. - P. 67-79 (In Russian).

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2019-1-67-79>