

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК 330.341.2: 339.944.2: 339.565
ГРНТИ 06.51.51, 06.71.09

Концептуальные подходы к моделированию роста доходов от торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов

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

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

Аннотация

В статье рассматриваются концептуальные подходы к моделированию роста доходов от торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов, как дополнения и альтернативы сырьевому экспорту. Показаны пути повышения доходности торговых путей; даны предварительные оценки величины доходов; обозначены риски их получения. Особое внимание уделено выявлению угроз развитию торговых путей, проходящих через территорию России, стран-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и государств Центральной Азии в условиях развязывания «торговой войны» между США и Китаем, выработаны рекомендации по противодействию данным угрозам.

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: торговый путь, инновационно-индустриальный пояс, международный транспортный коридор, грузопотоки, моделирование, доходы, железная дорога

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2019-2-64-72>

Введение

Развитие глобальных экономических процессов в современном мире вызывает большие опасения. Тенденция увеличения глобализации и интеграции сменяется на противоположную: реиндустриализацию в развитых странах на основе широкого применения автоматизации и роботизации производственных процессов, развития цифровой экономики, когда, например, использование 3D-принтеров сокращает потребность в перевозках, увеличение внутреннего рынка в Китае и др.

Отдельно стоит упомянуть развязывание «торговой войны» между США и Китаем, заключающейся в повышении ввозных пошлин, корректировке валютных курсов, прямом запрете на экспорт/импорт целых групп товаров. В недалёкой перспективе всё это сулит сокращение объёмов мировой торговли и, соответственно, уменьшение спроса на глобальные транспортные услуги. Наполнение грузопотоками торговых путей остаётся под угрозой.

В целях купирования этих угроз требуется концентрация усилий государства и бизнеса на развитии инновационно-индустриальных поясов торговых путей, которые будут важнее и весомее в плане доходности, чем сам перевозочный процесс. В условиях четвёртой промышленной революции развитие торговых путей должно сопровождаться применением интеллектуальных транспортных систем, безлюдных перевозочных, погрузочно-разгрузочных, перегрузочных и складских технологий.

Для России формирование и развитие торговых путей, увеличение доходов от экспорта транспортных услуг актуально ещё и потому, что позволяет снизить (не повышать) налоговое бремя на промышленные и сельскохозяйственные предприятия. Не секрет, что повышение ставки НДС и других отчислений ставит под сомнение перспективы высоких темпов экономического роста в стране.

В статье рассматриваются основные концептуальные подходы к моделированию доходности торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов, что особенно актуально в условиях поиска ухода от углеводородной зависимости в формировании экспортной базы. Однако следует учитывать, что транзитным перевозкам тоже свойственен рентный характер,

а, следовательно, на них распространяется действие закона убывающей доходности и распространение рентоориентированного (паразитического) поведения.

1. Основы формирования торгового пути и основные центры генерирования доходов от его функционирования

Торговый путь – это линейно-разветвлённая производственно-транспортная коммуникация, окружённая инновационно-индустриальным поясом и проходящая через сеть узловых точек, торговых станций, которые являются областями формирования, распределения, транзита и присвоения добавленной стоимости и рентных доходов.

Инновационно-индустриальный пояс торгового пути формируется в результате синергии экспортно-импортных, внутренних и транзитных перевозок грузов. Торговый путь и его пояс, помимо обслуживания транзитных грузопотоков, удовлетворяют транспортные потребности промышленных и сельскохозяйственных предприятий, а также обеспечивают транспортную доступность территории.

Актуальным является проблема наполнения торговых путей грузопотоками. Если эта проблема не будет решена, то большие капиталовложения в строительство, обустройство и содержание торговых путей будут омертвлены и станут приносить убытки. Для решения этой проблемы требуется работа единого оператора торгового пути, в задачи которого должны входить генерирование и распределение потоков грузов.

В начально-конечных точках (областях) торгового пути должны происходить сбор, консолидация, деконсолидация 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 компании. Однако не теряют своего значения и территориальные образования, в частности, город Урумчи – административный центр Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) КНР – поступательно превращается в современный собирательно-распределительный центр грузов, следующих по маршруту Китай – Европа и обратно.

Формирование и развитие торговых путей, увеличение доходов от экспорта транспортных услуг позволяет снизить (не повышать) налоговое бремя на промышленные и сельскохозяйственные предприятия. Исторически в России несравнимо меньше, чем в западных странах, была доля поступлений от таких источников доходов, как внешняя торговля, пиратство, внутренняя торговля, ремесла и промыслы. Все это вместе взятое обусловило большой податной гнет на сельское хозяйство по сравнению с лидерами мировой экономики [1, с. 234].

Важной фундаментальной задачей является разработка теоретико-методологических основ решения проблемы генерирования, распределения и присвоения («улавливания») доходов от функционирования и обслуживания торговых путей, формирования узлов создания добавленной стоимости. При развитии Индустрии 4.0 (в условиях четвёртой промышленной революции) требуется выявление взаимного влияния функционирования торговых путей и создания (внедрения) интеллектуальных транспортных систем, безлюдных перевозочных, погрузочно-разгрузочных, перегрузочных и складских технологий.

Перспективные направления повышения доходности торговых путей приведены в Таблице 1 [10-11].

Таблица 1

Перспективные направления повышения доходности торговых путей

№	Направление	Перспективы	Риски
1.	Расширение реэкспортных операций, в т.ч. развитие реэкспорта с добавленной стоимостью	Рост промышленного производства, увеличение доходов субъектов национальной экономики, подъем технико-технологического уровня хозяйства	Рентоориентированное поведение российских предпринимателей, неэффективная протекционистская государственная политика, противодействие иностранных производителей и грузовладельцев

2.	Обмен инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на право разработки месторождений полезных ископаемых	Развитие транспортно-дорожного комплекса страны без значительных первоначальных затрат государства и хозяйствующих субъектов	Закрепление сырьевой специализации хозяйства, потеря части суверенитета
3.	Организация транзитных перевозок в рамках торгово-транспортных операций	Максимальное извлечение доходов из процесса товародвижения путем оказания комплекса торговых, транспортных, финансовых услуг	Отсутствие крупных торгово-транспортных компаний (объединений), имеющих достаточный капитал и собственный подвижной состав
4.	Получение тройной ренты от развития промышленного производства, монополии на рынке важного сырья, международной торговли	Обеспечение эффективного мирохозяйственного транзита добавленной стоимости, устойчивый экономический рост, сбалансированное развитие народного хозяйства	Неэффективная промышленная политика, биржевой характер ценообразования на рынках сырья, международная торговля товарами с низкой долей добавленной стоимости и использованием иностранных перевозчиков
5.	Перевод теневых форм доходов в виде подарков, подношений и коррупционных схем в легальные поступления	Развитие обезличенных, электронных форм взаимодействия контрагентов трансграничных грузопотоков	Противодействие рентоориентированных элит (в т.ч. «специалистов по насилию»), сокращение коррупционных доходов, как одного из каналов поступления денег в экономику
6.	Распределение доходов вдоль торговых путей	Максимальное вовлечение хозяйствующих субъектов в обслуживание торгового пути, в его экономический пояс, действие механизма перераспределения доходов	Сама суть транзитных перевозок – максимальное быстрое, без переработок движение грузопотоков, недостаточная грузовая база торговых путей, неразвитость инфраструктуры путей сообщения
7.	Обслуживание паломников, туристов	Ожидаемый рост интереса к России после футбольного ЧМ-2018, популярность «красного» туризма в КНР, развитие туристических услуг в Сибири	Отсутствие в России общемировых религиозных святынь, негативный фон восприятия страны за рубежом, низкий уровень жизни и неблагоприятная криминогенная ситуация в регионах

Расширение реэкспортных операций, в т.ч. развитие реэкспорта с добавленной стоимостью позволяет увеличить доходность торгового пути. Это обеспечит рост промышленного производства, увеличение доходов субъектов национальной экономики, подъем технико-технологического уровня хозяйства. Развитию реэкспортных услуг препятствует рентоориентированное поведение российских предпринимателей, неэффективная протекционистская государственная политика, противодействие иностранных производителей и грузовладельцев.

Обмен инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на право разработки месторождений полезных ископаемых обеспечит развитие транспортно-дорожного комплекса страны без значительных первоначальных затрат государства и хозяйствующих субъектов. Негативные последствия заключаются в закреплении сырьевой специализации хозяйства, потере части суверенитета.

Организация транзитных перевозок в рамках торгово-транспортных операций обеспечит максимальное извлечение доходов из процесса товародвижения путем оказания комплекса торговых, транспортных, финансовых услуг. Однако, этому препятствует отсутствие крупных торгово-транспортных компаний (объединений), имеющих достаточный капитал и собственный подвижной состав.

Получение тройной ренты от развития промышленного производства, монополии на рынке важного сырья, международной торговли обеспечит эффективный мирохозяйственный транзит добавленной стоимости, устойчивый экономический рост, сбалансированное развитие народного хозяйства. Угрозами этому направлению увеличения доходности торговых путей представляют неэффективная промышленная политика, биржевой характер ценообразования на рынках сырья, международная торговля товарами с низкой долей добавленной стоимости и использованием иностранных перевозчиков.

Переводу теневых форм доходов в виде подарков, подношений и коррупционных схем в легальные поступления будет способствовать развитие обезличенных, электронных форм взаимодействия контрагентов трансграничных грузопотоков. Однако, следует учитывать противодействие ренториентированных элит (в т. ч. «специалистов по насилию»), а также угрозу сокращения коррупционных доходов, как одного из каналов поступления денег в экономику.

Распределение доходов вдоль торговых путей должно сопровождаться максимальным вовлечением хозяйствующих субъектов в обслуживание торгового пути, его экономический пояс, действием механизма перераспределения доходов. Но следует учитывать, что суть транзитных перевозок заключается в максимально быстром, без переработок движении грузопотоков, а также ограниченность грузовой базы торговых путей, неразвитость инфраструктуры путей сообщения.

При формировании и развитии торговых путей не стоит сбрасывать со счетов и пассажирские перевозки. Как показывает исторический опыт и современная практика, наиболее доходными операциями являются те, которые связаны с обслуживанием паломников, туристов. Стоит опираться на потенциальный рост интереса к России после футбольного ЧМ-2018, популярность «красного» туризма в КНР, развитие туристических услуг в Сибири. Рисками являются отсутствие в России общемировых религиозных святынь, негативный фон восприятия страны за рубежом, низкий уровень жизни и неблагоприятная криминогенная ситуация в регионах.

2. Подходы к оценке потенциальной доходности развития транзитных перевозок грузов

Само возникновение узла торгового пути приводит к росту доходов его отдельных элементов. Так, в России в XVII – XVIII веках с идущих транзитом товаров взимались импортные и экспортные пошлины, а в отдельных случаях давались особые льготы [4, с. 217-218]. Только в 1874 г. дозволен беспошлинный транзит из Пруссии в Австрию: интересы сооруженной к этому времени сети железных дорог требовали и в России допущения свободного транзита, в особенности в Западном крае. К началу XX века почти повсеместно фискальными поступлениями проходило жертвовать в пользу сохранения транзитного движения вообще и связанных с ним доходов экономических субъектов.

В 2017 г. доходы от транзитных перевозок грузов по железной дороге в целом и в контейнерах в частности составили 41,5 млрд. руб. (более 3% от общих доходов компании) и 9 млрд. руб. соответственно. Как сообщил первый заместитель генерального директора РЖД А. Мишарин, основным направлением для контейнерного транзита стал коридор «Восток – Запад». В данном направлении перевезено 67% всего контейнерного транзита – 277 тыс. ДФЭ [6].

Доходы от транзитных перевозок по итогам 2018 года находятся на уровне 48,7 млрд. руб. (прирост на 17%), причём это будет обусловлено как ростом объёмов перевозок (рост прогнозируется на уровне 11%, до 24 млн. тонн), так и индексацией тарифов.

А. Мишарин также отметил необходимость создания «единого центра ответственности по транзитным перевозкам в холдинге» [6].

Генеральный директор ОАО «РЖД» О. Белозёров прогнозирует, что в перспективе до 2025 года доход от транзита может быть увеличен в 5 раз. Кроме того, в 8 раз планируется увеличить доходы от зарубежных инфраструктурных проектов [5]. Подготовленная холдингом Стратегия зарубежного бизнеса до 2025 г. предполагает, что к этому сроку объём выручки от зарубежной деятельности (включает в себя транзит, логистику, управление активами и доходы от проектов в иностранных государствах) достигнет 22% от выручки всего холдинга. Высокий уровень доходов от зарубежной деятельности характерен для европейских железнодорожных компаний. Например, у немецкой Deutsche Bahn он составляет 40% (18,4 млрд. евро), а у французской SNCF – 22% [5].

Однако существуют противоречия между развитием зарубежной деятельности и повышением доходов от транзитных перевозок грузов. Например, участие дочерней компании ОАО «РЖД» – ООО «РЖД Интернешнл» в модернизации железнодорожной линии Белград – Будапешт стимулирует развитие альтернативного входа в Южную Европу для китайских грузов.

Выступая в рамках международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа» в Вене О. Белозёров отметил, что «в ближайшие 20 лет объем евро-азиатского железнодорожного транзита может увеличиться на 3 млн ДФЭ: около 2,5 млн. ДФЭ возможно переключить с морского транспорта и порядка 0,5 млн ДФЭ – с авиатранспорта» [8].

По предварительным прогнозам, объем перевозок между Китаем и Евросоюзом к 2040 г. должен достигнуть 40 млн. ДФЭ. В силу новых инфраструктурных возможностей и качества сервиса эксперты прогнозируют и переключение значительного объема грузов на железную дорогу [11].

Вице-президент группы компаний «Транспортная интеграция» С. Воронцова указывает на то, что «транспортные услуги составляют 10% от стоимости товарооборота» [1]. Если товарооборот между Китаем и Россией составляет 70 млрд. долл. в год, то товарооборот между КНР и странами ЕС в 10 раз больше. Но если этот товарооборот будет проходить транзитом через Россию, то РФ сможет получить до 70 млрд долл. доходов в год [1].

В докладе экспертов Центра интеграционных исследований (ЦИИ) ЕАБР указывается на то, что в 2017 г. суммарные двухсторонние поставки по маршруту Китай – Европа составили 262 тыс. ДФЭ, что почти в 1,8 раза превышает показатель 2016 г. (большая часть прироста пришлась на маршрут через Казахстан). Удвоение числа поездов и объема перевозок было связано преимущественно с субсидированием со стороны Китая, оценивая объем такой господдержки в 2016 г. в 88 млн. долл.

Тариф на провоз контейнера по территории КНР при экспорте был фактически обнулен, в среднем это снизило стоимость перевозки на 40% – с 9 тыс. долл. до 5,5 тыс. долл. за сорокафутовый контейнер (FEU).

При сохранении тарифов поток контейнеров может увеличиться в два раза, до 400–500 тыс. ДФЭ к 2020 г., однако затем темпы роста резко замедлятся. Максимально возможный поток в центре оценивают примерно в 1 млн. ДФЭ – рост поставок из КНР ограничен, в том числе проблемой загрузки поездов в обратном направлении. Грузы из ЕАЭС в Китай здесь не помогут, поскольку на 98% их нельзя перевезти контейнерами (энергоресурсы, нефтепродукты, лес). Но и для такого увеличения потребуется развитие инфраструктуры, упрощение процедур (в частности, сейчас его ограничивают недостаточные мощности пунктов пропуска на белорусско-польской границе), а также проведение скоординированной тарифной политики стран транзита [3].

Однако в последнее время крайне опасные тенденции заложены в развязывании «торговой войны» между США и Китаем, заключающейся в повышении ввозных пошлин, корректировке валютных курсов, прямом запрете на экспорт/импорт целых групп товаров. Сокращение взаимной торговли между США, Китаем, Европейским союзом, Японией, Турцией, странами Юго-Восточной Азии и другими государствами приведет к резкому сокращению мировых грузопотоков и снижению спроса на транспортные услуги.

В этих условиях возрастает значение развитие инновационно-индустриальных поясов торговых путей, которые будут важнее и весомее в плане доходности, чем сам перевозочный процесс.

3. Инфраструктурное и производственно-технологическое наполнение российских инновационно-индустриальных поясов торговых путей

Общая политика развития торговых путей заключается в предоставлении приоритета инвестициям, направленным на повышение и реализацию транспортно-транзитного потенциала страны на высокотехнологичной основе, создание как можно большего объема добавленной стоимости. 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.

В области развития путей сообщения приоритет должен отдаваться тем капиталоемким проектам строительства железнодорожной инфраструктуры, которые могут иметь транзитное назначение.

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.

Особое внимание следует уделить формированию и наполнению грузопотоками торговых путей, связывающих Россию и страны Центральной Азии (ЦА). Геостратегические и геоэкономические интересы России в ЦА имеют глубокие природно-географические и историко-экономические корни. Идея превратить Россию в транзитный пункт мировой торговли с помощью железной дороги и таким образом по-новому позиционировать Российскую Империю на карте глобальных товаропотоков появилась в начале масштабного строительства железнодорожной сети еще во второй половине XIX в.

Реализация инфраструктурных проектов в рамках китайской инициативы «Пояса и пути» (ПиП) неизбежно приведет к росту влияния Китая в ЦА, что требует от России активизации усилий по сохранению своего присутствия в регионе. Активное участие российских инвесторов и компаний в железнодорожном строительстве позволит прокладывать новые линии с шириной колеи российского стандарта.

С другой стороны, не следует проводить слишком жесткую политику в отстаивании применения колеи российского стандарта. Если проект сулит увеличение грузопотоков и доходов от их пропуска и обработки, то можно в отдельных случаях пойти и на сопряжение транспортных коммуникаций, построенных по российским стандартам, с железнодорожной инфраструктурой колеи европейского стандарта (1435 мм).

Различные виды санкций и угроз со стороны США и их союзников в отношении России и Ирана, «торговые войны» с Китаем, нагнетание напряженности в Южно-Китайском море, напряженные отношения с Пакистаном, активизации движения «Галибан» в Афганистане и другие процессы открывают и новые возможности. В частности, повышают заинтересованность государств и хозяйствующих субъектов в развитии альтернативных транспортных маршрутов, прежде всего, сухопутных, а также повышают транспортно-транзитное значение ЦА.

Следует, несмотря на внешнеполитические разногласия, использовать заинтересованность правительств, государственных органов и компаний из стран Балтии (Латвии, Литвы и Эстонии) в развитии международного транспортного направления «Север – Юг».

Для наполнения грузопотоками транспортного направления «Север – Юг», проходящего через ЦА, его необходимо рассматривать, как комплексную инновационную промышленно-технологическую зону создания добавленной стоимости – российско-центральноазиатско-ирано-индийский экономический коридор «Индо-Европейский (Норманно-Арийский) торговый путь XXI века».

Структурой, обеспечивающей формирование грузовой базы транспортного направления и развитие инновационно-индустриального пояса Индо-Европейского (Норманно-Арийского) торгового пути XXI в., должна стать наднациональная государственно-частная транспортно-транзитная компания – Евразийская транспортно-транзитная компания (ЕТТК).

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). Контролировать и пресекать перевозку оружия, взрывчатых, наркотических и других запрещенных веществ гораздо легче, если большинство грузов следует железнодорожным транспортом.

Заключение

Основной угрозой для моделирования формирования доходной базы торгового пути и его экономического пояса является её рентный характер, что неизбежно приводит к действию закона убывающей отдачи от факторов производства. Закон убывающей отдачи от факторов производства действует при осуществлении транзитных перевозок грузов и пассажиров. Повышаются риски возникновения анклавной экономики, в которой главную роль играет иностранный капитал. Замечено, что зачастую в странах, ориентированных на развитие сырьевых производств и получение рентных доходов, «технологический прогресс приводит к снижению цен для зарубежных потребителей, а не к повышению зарплат для их граждан» [7]. В этих условиях актуален поиск путей недопущения ситуации, когда максимизация экспорта транспортных услуг приводит к снижению благосостояния страны и ее населения.

Литература

1. Амосов А.И. Последствия сверхускорения эволюции экономики и общества в последние столетия: Закономерности социального и экономического развития. – М.: Издательство ЛКИ, 2009. – 312 с.
2. Безгодова Е. Россия заработает \$70 млрд, если станет транзитным путем между Китаем и ЕС //РЖД-Партнер, 14.03.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/rossiya-zarabotaet-70-milliardov-dollarov-esli-stanet-tranzitnym-putem-mezhdu-kitaem-i-es/> (Дата обращения: 23.03.2019).
3. Едовина Т. Транзит по «Шелковому пути» растет на китайских субсидиях //Коммерсантъ, 29.03.2018. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3586957> (Дата обращения: 06.04.2019).
4. Кулишер М.И. Основные вопросы международной торговой политики /И.М. Кулишер. – М.; Челябинск: Социум, 2016. - С. 217-218.
5. Можаровская А. К 2025 году РЖД планируют увеличить доход от транзита в 5 раз //РЖД-Партнер, 23.11.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/k-2025-godu-rzhd-planiruyut-uvelichit-dokhod-ot-tranzita-v-pyat-raz/> (Дата обращения: 01.05.2019).
6. Мозговой К. Контейнеры обгоняют прогнозы //Гудок, 30.01.2018. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1402829&archive=2018.01.30> (Дата обращения: 31.01.2019).
7. Райнерт, Э.С. Как богатые страны стали богатыми, и почему бедные страны остаются бедными /Пер. с англ. Н. Автономовой; под ред. В. Автономова; НИУ «Высшая школа экономики». – 2-е изд. – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2014. – 384 с.
8. Солнцев А. Евро-азиатский транзит вырастет на 3 млн TEU. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/evroaziatskiy-tranzit-vyrastet-na-3-mln-teu/> (Дата обращения: 05.03.2019).
9. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Моделирование механизмов формирования инновационно-индустриального пояса торгового пути XXI века. Часть I-Часть II //Региональные проблемы преобразования экономики, 2018. - № 11(97). - С. 376-385. - № 12 (98).
10. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А., Чернышов М.М. Формирование глобальной Евразии: проблемы сопряжения транзитных систем /Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова, к.ф.-м.н., доцента К.Х. Зоидова. – М.: ИПР РАН, 2018. – 131 с.
11. Черешнев С. Дорога в Вену стала ближе //Гудок, 22.02.2018. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1405901&archive=2018.02.22> (Дата обращения: 05.03.2019).

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.

Для цитирования

Зоидов К.Х., Медков А.А. Концептуальные подходы к моделированию роста доходов от торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов // Проблемы рыночной экономики. - 2019. № 2.- С. 64-72.

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2019-2-64-72>

Conceptual approaches to modeling income growth from trade routes and their innovative and industrial zones

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*

Abstract

The article discusses the conceptual approaches to modeling the growth of income from trade routes and their innovative and industrial zones, as a supplement and alternative to commodity exports. The ways of increasing the profitability of trade routes are shown, preliminary estimates of the amount of income are given, the risks of obtaining them are indicated. Particular attention is paid to the identification of threats to the development of trade routes passing through the territory of Russia, the member states of the Eurasian Economic Union (EAEU) and Central Asian states, in the context of the outbreak of a "trade war" between the United States and China, developed recommendations to counter these threats.

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: *trade route, innovative industrial zone of international transport corridor, traffic flows, modelling, revenue, railways*

References

1. Amosov A.I. Consequences of over-acceleration of the evolution of economy and society in recent centuries: Patterns of social and economic development. – M.: Publishing LKI, 2009. – 312 p (In Russian).
2. Bezgodova E. Russia will earn \$70 billion if it becomes a transit route between China and the EU // RZD-Partner, 14.03.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/rossiya-zarabotaet-70-milliardov-dollarov-esli-stanet-tranzitnym-putem-mezhdu-kitaem-i-es/> (Access date: 23.03.2019, In Russian).
3. Edovina T. Transit on the "silk road" is growing on Chinese subsidies /Kommersant, 29.03.2018. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3586957> (Access date: 06.04.2019, In Russian).
4. Kulisher M.I. Main issues of international trade policy / I. M. Kulisher. – M.; Chelyabinsk: Socium, 2016. Pp. 217-218. (In Russian)
5. Mozharovskaya A. By 2025, RZD plans to increase the income from transit by 5 times //RZD-Partner, 23.11.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/k-2025-godu-rzhd-planiruyut-uvlechit-dokhod-ot-tranzita-v-pyat-raz/> (Access date: 01.05.2019, In Russian).
6. Brain K. Containers overtake forecasts //Gudok, 30.01.2018. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1402829&archive=2018.01.30> (Access date: 31.01.2019, In Russian).
7. Reinert, E.S. How rich countries got rich and why poor countries stay poor / Transl. from English by N. Avtonomova; ed. by V. Avtonomov; NAT. SRU "Higher school of Economics". – 2nd ed. – M.: Publ. house of Higher school of Economics, 2014. – 384 p. (In Russian)
8. Solntsev A. Euro-Asian transit will grow by 3 million TEU //Russian Railways Partner, 21.02.2018. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/evroaziatskiy-tranzit-vyrastet-na-3-mln-teu/> (Access date: 05.03.2019, In Russian).
9. Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Zoidov Z.K. Modeling of mechanisms of formation of innovative-industrial belt of the trade route of the XXI century. Part I-Part II // Regional problems of economic transformation, 2018. – No. 11(97). - Pp. 376-385. – No. 12 (98). (In Russian)
10. Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Chernyshov M.M. The formation of a global Eurasia: the problems of interfacing transit systems /Ed. by Corresponding Member of RAS V.A. Tsvetkov and Cand. of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor K.Kh. Zoidov. – M.: MEI RAS, 2018. – 131 p. (In Russian).
11. Chereshev S. The Road to Vienna became closer //Gudok, 22.02.2018. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1405901&archive=2018.02.22> (Access date: 05.03.2019, In Russian).

About authors

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

Medkov Alexey Anatolevich, Cand. of Sci. (Econ.), Leading Researcher, Head of the Center, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

For citation

Zoidov K.Kh., Medkov A.A. Conceptual approaches to modeling income growth from trade routes and their innovative and industrial zones //Market economy problems. - 2019. – No. 2. - Pp. 64-72 (In Russian).

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2019-2-64-72>