

МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

УДК 330.341.2, 339.944.2, 339.565
ГРНТИ 06.51.51

**Теоретико-методологические предпосылки становления транзитной экономики и эволюционно-институциональное развитие транспортно-транзитных систем России и стран Центральной Азии
(Продолжение 1)**

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

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

Аннотация

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

Исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 15-06-06939а).

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

1.1.4. Совмещение государственной и торговой деятельности

На самом деле в развитии торговли на дальние расстояния, формировании и функционировании транзитной экономики взаимосвязь государственной и коммерческой дея-

тельности ещё теснее, чем может показаться на первый взгляд. Возвращаясь к процессам, проходившим вдоль трассы ВШП, отметим, что на протяжении всей его истории «участники посольств, доставлявших дань, в дополнение к передаче официальных даров, что

считалось их обязанностью, к тому же занимались частной торговлей, представлявшейся попутным делом. ... Члены официальных делегаций настолько верили в доходность своего участия в посольствах, что занимали деньги на аренду верблюдов для своих путешествий» [23, с. 313-314].

В. Хансен указывает, что «в документах на хотанском языке о семи князьях упомянуты разные участники их делегации: посланники высокого и низкого ранга, князья, монахи и миряне. ... Даже князья прибегали к продаже нефрита, чтобы приобрести шёлк для погашения путевых издержек. В такой ситуации всем и каждому приходилось заниматься торговлей, но тогдашняя торговля представляла собой стихийный обмен товарами местного изготовления и местного приобретения... В то беспокойное время очень немногие храбрецы отваживались на этот путь. А те, кто выходил на него, обычно присоединялись к официальным делегациям, которым полагалось особое обращение, пусть даже не всегда оказываемое» [23, с. 364].

В Китае торговые операции выполняли функцию обеспечения безопасности Империи. В ходе визитов представителей других народов в императорский дворец происходил обмен дарами. При этом ответные дары обычно намного превосходили верноподданнические подношения императору. По сути, выходило так, что своей щедрой милостью Поднебесная на самом деле откупалась от кровавых варварских набегов, сохраняя при этом «лицо» [9, с. 129].

Ситуация, когда политические и коммерческие интересы были переплетены, зачастую использовалась для проведения мошеннических операций. А. Дельнов красочно описывает подобную ситуацию: «Находилось немало прохиндеев международного пошиба, которые приводили в Пекин караван и выдавали его за якобы посланный Сыну Неба их повелителем – и грузили на своих верблюдов такую ответную милость, что ни в жизнь бы не выручили столько честной торговлей. Видимо, что-то заподозрив, китайское правительство стало квотировать изъявление покорности...» [9, с. 290].

В русско-китайской торговле также бывали случаи, когда «некоторые прибывшие в Поднебесную люди утверждали, что имели при себе царские грамоты. Китайцы им верили, а пришельцы успешно сбывали товары из при-

бывших с ними караванов, – в обход обычных правил торговли, после чего выяснялось, что никакой грамоты у них не было и нет» [9, с. 339].

1.1.5. Исторические предпосылки формирования и эволюционное развитие взаимных связей империй и государств с транзитной экономикой

На примере Византийской империи Р. Кроули показывает, что в XII в. «византийцы, которые самодовольно продолжали считать себя центром вселенной, не сомневались, что владение землёй почетнее вульгарной торговли. Они полностью оставили торговое ремесло жителям лагуны, позволили своему флоту прийти в упадок и стали зависеть от Венеции в вопросе организации морской обороны» [18, с. 34]. Как отмечает в своём исследовании Дж. Гудвин [8], «Константинополю оставалось только гнить заживо. Итальянцы из Венеции, Генуи и Флоренции использовали город в качестве перевалочного пункта на пути в Причерноморье, где вели выгоднейшую торговлю» [8, с. 33].

То же самое происходило и в татаро-монгольской империи. В новом научно-популярном исследовании Б. Акунин [1] отмечает, что «сама Орда производила немного товаров, пригодных для экспорта, но зато она находилась на пересечении торговых путей и получала большой доход от таможенных сборов и посредничества. Власти относились к купцам бережно, обеспечивали безопасность дорог и сохранность товаров. Русские «гости» скоро научились извлекать пользу из своего ордынского подданства, которое давало немало преимуществ» [1, с. 163].

Иллюстрируя подобную связку на примере Османской империи, Ф. Бродель задаёт вопрос: «А что касается султана, то если он желал наладить обмен с Европой – а для его империи это было жизненной необходимостью, – разве не был он вынужден пользоваться посредничеством Венеции? То был классический случай взаимодополняющих друг друга врагов – все их разделяло, но материальный интерес заставлял жить вместе, и все больше и больше, по мере того как распространялось османское завоевание... В 1516 и 1517 гг. оккупация Сирии и Египта дала туркам возможность закрыть двери традиционной торговли с Левантом. Чего они, впрочем, не сделают, ибо это означало бы прекратить транзит, из кото-

рого они извлекали крупные прибыли» [3, с. 125-126].

Как отмечает К. Финкель, «в свои лучшие годы Османская империя простиралась на суше и на море, расположенная на пересечении важнейших торговых путей того времени. Контроль над торговыми путями Средиземного и Чёрного морей позволил устанавливать таможенные пошлины, выгодные для казны. Развёрнутая сеть доверенных лиц и посредников позволяла взимать налоги с товаров, провозимых через османские территории, равно как и с тех, которые были предназначены для внутреннего потребления. Как и его предшественники, султан Мехмед жаловал торговые привилегии иностранным купцам; основными бенефициариями в это время были итальянские государства. Такие привилегии могли прекращаться во время войны и при наличии конфликта интересов, расположение к тому или иному государству могло быть удобным оружием в руках султана. Иностранные купцы считали таможенные пошлины, взимаемые в льготном режиме, небольшой платой за доступ к сырью на всей обширной территории под властью османов» [22, с. 109].

Дж. Гудвин отмечает, что Османская империя... контролировала торговые пути между Востоком и Западом, но сама не слишком интересовалась торговлей. Хотя «сами турки почти не занимались торговлей, однако облагали её налогами (как на экспорт, так и импорт) и даровали капитуляции – нечто вроде статуса наибольшего благоприятствования – любой стране, которая обязуется регулярно поставлять на рынки свои товары» [8, с. 14-15, 159].

Началу практике заключения капитуляций положило подписание в январе 1479 г. в Стамбуле соответствующего договора между Османским государством и Венецией, после поражения последней в войне с турками. Несмотря на это, согласно договору, венецианцы получили «право беспошлинной торговли во владениях султана и неподсудность венецианских подданных турецким судебным властям. Так были заложены основы широко известных капитуляций – заключённых позднее неравноправных для Османской империи торговых договоров с европейскими державами» [19, с. 60].

Таким образом, транзитная экономика одного государства, города-государства, отдельной территории, в лице иностранных

компаний, торговых объединений, отдельных купцов, путём соответствующего институционального оформления внедряется в экономическое пространство другого государства, империи или крупного регионального образования. Как замечает Ф. Бродель, «завоевание чужого экономического пространства всегда было условием величия для какого-либо города, не имевшего равных и стремившегося, даже не сознавая этого ясно, господствовать в обширной системе. То было явление почти, что банальное в своей повторяемости: такова Венеция, проникающая в византийское пространство; такова Генуя, которой удалось проникнуть в Испанию, или Флоренция в королевстве Французском, а некогда – в королевстве Английском; такова Голландия во Франции Людовика XIV; такова была Англия в мире Индии...» [3, с. 156].

Для эффективного функционирования транзитной экономики как в империи (крупном государственном образовании), так и в государстве-посреднике необходимо формирование институциональной системы генерации, присвоения и распределения доходов от транспортно-транзитной деятельности и пропуска товаров по территории.

История указывает на весомую роль посредников в торговле на дальние расстояния, как способ их преодоления и присвоения транспортно-транзитных доходов по пути торгового маршрута. Эволюция транзитной деятельности обуславливала расцвет и запуск городов и территорий – перевалочных пунктов (по пути на ярмарки, в иные земли и пр.). В Азии осуществлялось строительство караван-сараев на главных торговых путях в целях стимулирования торговли, освоения новых маршрутов, повышения привлекательности старых, создания мест присвоения транспортно-транзитных доходов. В настоящее время такими перевалочными (посредническими, сервисными) пунктами, обслуживающими транзитные перевозки грузов, являются транспортно-логистические центры, особенно расположенные в портах, вблизи крупных городов, региональных центров и на пути основных товарных потоков.

Как уж было отмечено, зачастую государства с высокоразвитой транзитной экономикой, хозяйствующие субъекты и граждане этих государств сами не интересовались не только производственной деятельностью, но и торгово-транспортными операциями, рас-

смотря последние лишь в качестве относительно лёгкого способа получения рентных доходов. Вот что сказано в книге О. Ивика и В. Ключникова о Древней Хазарии – транзитном государстве, расположенном на берегах Волги: «Хазария производила не слишком много товаров. ... кроме клея, воска да еще разве что рыбы, хазары мало что могли предложить на международном рынке. Производство у них было развито слабо, ... даже одежду хазары закупали «за рубежом»» [13, с. 230].

Но, несмотря на то, что Хазария почти ничего не производила на экспорт, она была страной процветающей, поскольку каганат с первых лет своего существования стал контролировать важнейшие торговые пути. Сами хазары торговлей почти не занимались, во всяком случае, средневековые авторы о хазарских купцах не пишут. Зато они часто упоминают еврейских, арабских, русских, славянских купцов, возивших свои товары через каганат или же обитавших в его торговых городах, прежде всего в Итиле. Особенно широкой была география путешествий у еврейских торговцев, которые освоили едва ли не всю Евразию. Что же касается хазар, они исправно собирали торговые пошлины. Кроме того, они обслуживали купцов и их караваны, предоставляя им караван-сарай, рынки, проводников и охрану [13, с. 231].

Таким образом, при формировании и функционировании транзитной экономики возникает система взаимного партнёрства, содержащая в себе противоречия, связанные с распределением доходов от выполнения транзитных операций. Такие противоречия таят риски возникновения вооружённых конфликтов. Кроме того, сама природа получения рентных доходов, распространения ренториентированного поведения на элиты и основную массу населения неизбежно приводят к ослаблению, угасанию таких государств, рано или поздно становящихся объектами захвата и/или разграбления со стороны других народов и государств.

Например, касаясь экономической системы Хазарского каганата, О. Ивик и В. Ключников пишут, что русская ««Повесть временных лет» не упоминает ни одного конфликта между Русью и хазарами от 885 года и до войны со Святославом в 965 году. Хазария была в ту эпоху мирным торговым государством, озаченным не расширением своей территории,

а удержанием того, что от нее осталось. Что же касается русов, они охотно пользовались хазарскими торговыми путями, караван-сараями и рынками и вовсе не жаждали содержать всю эту отлаженную систему самостоятельно. ... Русы платили хазарам не только торговую пошлину – за право прохода через каганат они делились с ними военной добычей». Однако в дальнейшем «хазары не смогли устоять против русов, жаждавших оседлать ключевые торговые пути и самим получать дань со многих подвластных Хазарии народов» [13, с. 255, 273].

Однако вооружённый захват прибыльных сегментов транзитной экономики скорее исключение, чем правило. Гораздо более распространёнными были экономическая и институциональная экспансия иностранных уполномоченных представителей, торговцев и перевозчиков в транзитную экономику империй и государств.

Например, угасанию Османской империи способствовало предоставление капитуляций всё большему числу стран¹. Это привело к тому, что иностранные предприниматели стали определять характер промышленного производства и структуру внешней торговли Империи. А собственные торговцы находились в дискриминационных условиях, вынужденные нести на себе все тяжести налоговых и таможенных выплат. «Иностранные купцы могли торговать во владениях султана, уплачивая лишь трёхпроцентные импортные и экспортные пошлины с объявленной стоимости товаров, тогда как турецкие купцы уплачивали аналогичные пошлины в размере 10%. При этом иностранные купцы в отличие от местных торговцев были освобождены и от уплаты весьма обременительных внутренних пошлин» [19, с. 147].

Предоставление права заниматься торговой и транспортной деятельностью кому угодно, и даже обеспечение более выгодного положения иностранных купцов неотделимо от понятия открытой экономики, таящей в себе значительные риски. Дж. Гудвин отмечает в этой связи, что в то время как «христиан-

¹ Например, с XIII в. порт Галата – центр международной торговли, активно посещавшийся европейцами. В соответствии с получением, так называемых капитуляционных прав, там под своими флагами торговали в 1535 – 1619 гг. и с 1673 г. купцы Франции, с 1581 г. – Англии, с 1612 г. – Голландии и с 1617 г. – Австрии.

ские страны жёстко регулировали торговлю, проводимая ими с XVI века политика меркантилизма (поддержка экспорта и собственных купцов) превратила торговлю в таран для достижения богатства, – Османская империя свободно допускала в свои пределы товары со всего света» [8, с. 183].

Исследователь истории становления Испанской империи Г. Кеймен отмечает, что «порожденная империей бескрайняя торговля никогда в действительности не была под контролем Испании, несмотря на официальные поползновения в этом направлении. Как только драгоценные металлы и колониальные продукты начинали путь на полуостров, они становились добычей систематических мошенничеств. С тех пор как чужаки стали действительно контролировать экономику, золотые слитки и барыши доставались им чаще, чем Испании. Кроме того, на протяжении всего длительного срока своей торговой деятельности полуостров функционировал не в качестве экспортёра или импортёра, а как перевалочный пункт. Это было особенно верно для торговли слитками» [16, с. 412].

Отсюда следует вывод, что для устойчивого экономического и политического развития стран-транзитёров само государство и национальные предприниматели должны как можно активнее участвовать в торгово-транспортной деятельности, в том числе и в обеспечении транзитных перевозок грузов и пассажиров с использованием передовых транспортных техники и технологий.

1.1.6. Создание инфраструктуры накопления складских запасов в узловых точках транзитной экономики

Для формирования транзитной экономики ключевое значение имело установление контроля над ключевыми точками международной торговли, что позволяло, как предоставлять услуги по обеспечению безопасности торговой деятельности, так и взимать пошлины и налоги, а также развивать сопутствующие производства. В области морских перевозок на дальние расстояния важную роль играло установление и осуществления контроля стратегических (узких мест): проливов, островов, устьев рек, удобных гаваней в целях регулирования движения судов и облегчения сбора с них дани (пошлин). Кроме того, необходимо формирование инфраструктуры клю-

чевых точек международной торговли, транзитных перевалочных пунктов.

Для превращения городов и портов в процветающие перевалочные пункты строились рынки, караван-сарай, общественные бани и здания таможи. Богатство торговых народов состояло в том, что они использовали всех, кто пользуется торговыми путями, в качестве данников, плательщиков таможенных платежей и прочих сборов [7]. В свою очередь контроль над транзитными потоками товаров являлся стимулом к дальнейшим завоеваниям для финансирования возрастающих государственных расходов, прежде всего, на военные нужды.

Например, в хазарском городе Саркеле «с самого начала был построен большой караван-сарай, в котором имелось все, что по тем временам требовалось заезжим купцам. Здесь были пять гостевых комнат, помещение для скота и огороженный со всех сторон двор, а в нем – гончарная мастерская и кузница» [13, с. 232].

Обеспечение хранения товаров, накопление складских запасов – естественный и доходный сегмент транзитной экономики, наличие которого было обусловлено необходимостью поддержания стабильного товарооборота в условиях сезонного характера доставки отдельных грузов, несовершенства перевозочного процесса. Именно наличие складов и пакгаузов было одним из основных факторов формирования транзитной экономики в средневековой Голландии.

Ф. Бродель отмечает, что «нагромождения, скопления товаров в те времена и в самом деле соответствовали медлительности и нерегулярности обращения. Они были решением торговых проблем, которые все, или почти все, проистекали из прерывистого характера поступлений и отправок, из задержки и ненадежности информации и распоряжений. Купец, если он мог себе позволить сохранить свои запасы, был в состоянии сразу же реагировать на какой-либо просвет на рынке, едва только тот образовывался. И если Амстердам был дирижером оркестра европейских цен, что отмечают все документы, то именно по причине обильных запасов товаров, сбыт которых он мог регулировать по своему усмотрению» [3, с. 235].

Французский автор отмечает и другие города – международные перевалочные пункты. Он пишет: «Сравнение с ярмаркой банально,

но им сразу же, сказано главное о роли Амстердама: собирать, складировать, продавать, перепродавать товары всего мира. Уже Венеция проводила подобную же политику; уже Антверпен к 1567 г. был, по словам Людовико Гвичардини, «постоянной ярмаркой». Нет никакого сомнения, что по масштабам того времени эта складская мощь казалась баснословной, да и ненормальной, потому что такое притяжение порой завершалось откровенно нелогичными транзитными перевозками. Еще в 1721 г. Чарльз Кинг в своем «*Британском купце*» удивлялся, что английские товары для Франции забирали голландские корабли, что товары эти выгружались в Амстердаме и оттуда отправлялись по Маасу или по Рейну! За них будет выплачена пошлина при ввозе и вывозе из Голландии, затем дорожные сборы на Рейне или на Маасе и, наконец, пошлина на таможне на французской границе. Очевидно, что движение через Амстердам удлиняло и усложняло кругооборот. Прямая торговля, в конце концов, возобладает, когда в XVIII в. у Амстердама больше не будет такой притягательной и перевалочной мощи» [3, с. 233-234].

1.1.7. Способы создания добавленной стоимости и главные источники доходов в транзитной экономике

В наилучшем для функционирования транзитной экономики положении находились мировые торговые города-государства. Они были достаточно небольшими, чтобы распределение и присвоение транспортно-транзитной ренты обеспечивало высокий уровень жизни большинства граждан этих государств. Но они были достаточно населены, чтобы сформировать эффективную систему осуществления и обслуживания транспортно-транзитной деятельности, обеспечить необходимое разделение труда, включая поддержание безопасности перевозок и торговли.

Например, Р. Кроули указывает на то, что «венецианцы мастерски владели всеми существующими системами налогообложения, усовершенствуя и используя модели, перенятые у византийцев. Они установили прямые налоги ... на домовладения, землевладения и животных, косвенные налоги ... на продажи масла и вина, экспорт сыра и железа, на шкуры и соленую рыбу, а также причаливание кораблей (в соответствии с их функциями и тоннажем), а еще на перевозку вина даже в пределах Крита и еще многие товары, и эко-

номические функции». В самой Венеции «ни один тюк не мог быть выгружен, пока не уплачена импортная пошлина (между тремя и пятью процентами), о чем свидетельствовала поставленная на него печать, хотя нарушения, конечно, случались» [18, с. 212, 309-310].

Развитие транзитной экономики приводит и должно приводить к росту занятости местного населения. Формирование доходов от обслуживания транспортно-транзитной деятельности в ЦА происходило путём продажи перевозчикам необходимых товаров и оказания услуг. При движении каравана вдоль ВШП и вхождении в новый город, «его погонщиков встречали владельцы постоянных дворов, которые к тому же хранили для купцов оставленные ими товары; лекари, готовые помочь в случае свалившегося недуга, а также проститутки, о существовании и деятельности которых сохраняется (впрочем, как и в наши дни) совсем немного документальных свидетельств» [23, с. 178].

Кроме того, поскольку различать различные маршруты вдоль трассы ВШП было затруднительно, «путешественники практически всегда нанимали провожатых, которые показывали им конкретный участок маршрута. Когда встречались препятствия, подчас приходилось переходить на другую тропу» [23, с. 23-24].

Ю. Петросян указывает, что «порт османской столицы был также значительным центром транзитной торговли. Через него шёл в Европу поток товаров, доставлявшихся из Малой Азии. Это обстоятельство, как и само местоположение города, разделённого морскими водами на три части, привело к созданию целой армии лодочников. Переброской людей и грузов через Босфор и Золотой Рог было занято в XVI–XVII вв. около 15 тыс. лодочников» [19, с. 96].

Исследователь истории военных экспедиций донских и запорожских казаков во владения Османской империи В. Королёв [17] указывает, что населённые пункты, расположенные на берегах пролива Босфор, специализировались на обслуживании морских коммуникаций. Так, «Еникёй получил известность производством припасов для турецких судов и их экипажей, в первую очередь морских сухарей. Согласно Эвлии, все эти сухари изготавливались только в Галате и в данном селении, где на берегу пролива располагались 100 домов «сухарных пекарей». ... Сухари производились и в Арнавуткёе» [17, с. 65].

В. Королёв отмечает, что Галата, бывшая генуэзская колония, включенная в состав

османской столицы, впоследствии значительно расширилась за счет возникновения арсеналов Касымпаша и Топхане с их кварталами и являлась крупнейшим и богатейшим торговым районом, центром морской торговли и производства всего необходимого флоту. Большинство военных судов османского флота создавалось и спускалось на воду именно в Касымпаше. Современники-наблюдатели насчитывали там от 120 до 150 площадок для строительства судов. В арсенале работали турецкие и отчасти зарубежные мастера-судостроители. Специалистами по железу были генуэзцы, по веслам – греки. В случае необходимости дополнительно призывались местные ремесленники. Арсенал обслуживали также рабы и заключенные [17, с. 81-82].

На обоих берегах залива Золотой рог «сохранились громадные производственные склады, жили и имели свои мастерские ремесленники, производившие всевозможные предметы и материалы, которые были необходимы для обслуживания и ремонта судов: мачты и реи, паруса, такелаж, конопать и т.д., проживали мастера и работные люди, специализировавшиеся на судовых работах» [17, с. 84].

В середине XVII в. в Стамбуле «насчитывалось более 23 тыс. мастерских с 80 тыс. трудившихся там ремесленников. Галата специализировалась на производстве снастей, парусов и многих других разнообразных материалов и припасов, необходимых для ремонта и содержания судов. На южном берегу Золотого Рога свои многочисленные мастерские имели плотники, конопатчики, производители пеньковых канатов, такелажа и парусов. 1630-х гг. в Стамбуле работали 45 компасных мастеров с их 10 мастерскими, 15 мастеров и 8 мастерских по изготовлению географических карт и множество других мастеров, связанных с морем и флотом» [17, с. 87].

В свою очередь, сокращение занятости в транспортно-транзитной деятельности может даже привести к росту протестных настроений, иной раз перерастающих в народные восстания. Так, после подписания в августе 1842 г. Нанкинского мирного договора между Англией и Китайской империей для иностранной торговли открывались города Гуанчжоу, Амой, Фучжоу, Нинбо, Шанхай – англичане могли постоянно проживать в них, туда могли свободно заходить британские военные корабли. Китайское торговое объединение Гунхан ликвидировалось, все негодянты двух стран могли вести теперь дела напрямую. Таможенный сбор устанавливался в

размере 5%. Однако при этом, как пишет А. Дельнов, «центр иностранной торговли из низовой Янцзы, в будущем одного из главных районов восстания, сместился на юг, и множество бедняков, привыкших жить за счет транспортных, погрузочно-разгрузочных и всяких вспомогательных работ, оказалось не у дел» [9, с. 368, 370].

1.1.8. Эволюционное развитие транзитной экономики в контексте институциональной эволюции таможенной, тарифной и протекционистской политики государства

Говоря о Венецианской республике, Р. Кроули пишет: «Все везлось прямо в лагуну, при этом соблюдались очень строгие условия: любая торговля, даже между колониями, велась только через Венецию, и грузы могли перевозиться только на венецианских судах. Все товары подвергались внимательному досмотру и облагались тяжелыми сборами; каждый судозаход приносил средства в государственную казну». «Венеция определяла, где, когда, что и по какой цене может перевозиться по Эгейскому морю и Адриатике» [18, с. 287, 288].

Взимание пошлин, получение доходов – является необходимым условием и стимулом развития транспортно-транзитной системы. Как уже было отмечено, необходимы разработка и функционирование механизма генерации, присвоения и распределения доходов от транспортно-транзитной деятельности в виде пошлин, сборов, подношений, доходов от посреднической деятельности и обслуживания транспортных потоков, предоставления перевозочных средств, обеспечения безопасности и пр. Для роста благосостояния транзитного государства доходы от этой деятельности должны распределяться и перераспределяться среди широких слоёв населения, преимущество в виде оплаты предоставления товаров и услуг, создаваемых на высокотехнологической основе.

Как свидетельствует история, эффективная таможенная и транспортная политика может быть основой становления и устойчивого развития высокотехнологичной экономики с возрастающей отдачей от факторов производства. Так, становление промышленности Великобритании происходило в условиях функционирования жёсткой таможенной политики, направленной на протекционистскую защиту

перспективных отраслей, прежде всего, производства текстиля, а также транспортных компаний. Как отмечает Дж. Голдстоун, «огромная армия таможенных инспекторов устанавливала размеры пошлин во всех крупнейших портах страны. ... Целый ряд пошлин и налогов на главные статьи импорта и экспорта Британии сохранились на высоком уровне вплоть до XIX века. Кроме того, строгий контроль над грузоперевозками гарантировал, что только британские торговцы могли участвовать в торговле из британских портов и с британскими колониями» [6, с. 199].

Р. Аллен также указывает, на то, что успех новых тканей в Англии зависел от экспортного налога на шерсть-сырьё, который обеспечивал экспорт из Англии камвольного полотна, а не мешков с шерстью. Экспорт шерстяных тканей был двигателем английской экономики [2, с. 191]. Развитие Великобритании в качестве ведущей промышленной страны требовало функционирования экономики высоких доходов, стимулирующих потребительский спрос и процессы замещения труда капиталом. Указывая на границы зоны экономики высоких зарплат, Р. Аллен отмечает, что «центральными в этой зоне всегда были морские порты: Лондон и города исторических Нидерландов» [2, с. 73]. К началу XVIII века четверть рабочего населения Лондона была занята в транспортировке грузов, в портовых или сопутствующих услугах [2, с. 163].

Британский экономист особо указывает на то, что «расцвет межконтинентальной торговли был ключевым обстоятельством, способствующим стремительному развитию Северо-Западной Европы» [2, с. 188]. Действие экономического механизма заключается в том, что «межконтинентальная торговля ... способствует росту городов, а рост городов ведёт к росту производительности сельскохозяйственного производства и так далее» [2, с. 182-183].

Однако, важнейшие узлы транспортно-транзитной экономики могут функционировать и без тесных экономических связей с близлежащими территориями, в большей степени являясь элементами международной торговли, чем национальной экономики. Например, Ф. Бродель пишет: «Нетрудно предположить, что даже в XI и XII веках крупные торговые центры, большие города, куда люди съезжались на ярмарки, порты развиваются в основном не за счёт кормящих их

деревень, но за счёт торговли, в том числе с дальними странами. Торговля с дальними странами, контролируемая королевской властью, со времён Каролингов становится оживлённой» [4, с. 129].

Французский экономист и историк особо подчёркивает опасность, связанную с развитием международной торговли и заключающуюся в анклавизации точек притяжения глобальных грузопотоков. Он отмечает, что во времена образования первых городов во Франции, «привилегированное положение имели города, стоявшие вблизи моря – не в самом устье рек, но выше по течению, там, где успокаивается волнение и корабли могут спокойно приставать к берегу; таковы Руан, Бордо, ... они зато испытывали иностранное притяжение, жили одними лишь связями с заграницей и слишком часто вообще отворачивались от внутренних областей Франции» [5, с. 190]. А Дж. Гудвин приводит пример Константинополя, который, «казалось, насколько не зависел от прилегающих к нему районов: его сети были раскинуты по всей империи до самых дальних её уголков» [8, с. 155].

1.2. Внеэкономические факторы функционирования транзитной экономики

1.2.1. Военно-политическое обеспечение становления и функционирования транзитной экономики

Для формирования и эффективного функционирования транзитной экономики государства и народы должны были приложить значительные усилия, направленные на захват, владение и удержание выгодных в природно-географическом отношении территорий, расширение подвластных границ до их соприкосновения с другими народами, выхода к важным транспортным точкам. Установление контроля над ключевыми точками происходило и с применением военной силы.

Дж. Гудвин отмечает, что «хотя, как известно, торговые маршруты в Восточном Средиземноморье проложили венецианцы, настоящую жизнь в них вдохнули турки, регулирующие и регламентирующие движение по ним» [8, с. 155]. Ф. Бродель пишет: «Взятие Константинополя в 1453 г., прозвучавшее, как удар грома, поставило турок как бы в сердце морских путей, в городе, созданном, чтобы повелевать морем. ... Турецкая столица вскоре стала двигателем навязанной султаном

морской политики, и Венеция в этом убедилась на горьком опыте» [3, С. 125].

Как происходило установление контроля над ключевыми точками транзитной экономики показано в исследовании истории Османской империи, выполненном Ю. Петросяном, цитаты, из книги которого уже приводились ранее. Во времена захвата турками Константинополя султан Мехмед «отдал приказ подвергать таможенному досмотру проходящие через Босфор суда, а корабли, уклоняющиеся от досмотра и уплаты пошлины, уничтожать пушечным огнём. Вскоре был потоплен большой венецианский корабль, а его экипаж был казнён за неподчинение приказу о досмотре» [19, с. 45-46].

В. Королёв пишет: «Полный контроль над Азово-Черноморским бассейном Османская империя установила только после покорения Восточного Причерноморья, и о фактическом османском владении всем Черным морем можно говорить применительно к периоду, начинающемуся с 1570-х гг. В этот период доступ в море для иностранных судов был совершенно закрыт, и плавать можно было только под турецким флагом; местное, «туземное» судоходство разрешалось лишь на основе признания соответствующими территориями османского сюзеренитета и под контролем турецких властей» [17, с. 10].

Ещё раз подчеркнём, что для эффективного функционирования транзитной экономики большое значение должно уделяться обеспечению безопасности перевозки грузов и пассажиров. Во все времена военный флот патрулировал морские пути и защищал торговые суда (свои и иностранные) от пиратов. В Венецианской республике, как отмечает Р. Кроули, «система *muda*, при которой торговые галеры шли группами – конвоями, была введена для обеспечения должного уровня взаимной защиты. Их большие команды – более двухсот человек – были средством устрашения для всех, кроме эскадры гинуэзских военных галер» [18, с. 330].

Средневековые крепости выступали в качестве мест наблюдения за торговыми судами и взимания с них таможенных пошлин. Города содержали войска (даже специализированные) для охраны караванных путей, что предопределяло их значимость и право претендовать на часть торговых доходов.

Важно также ещё раз указать на тесную связь торговли с присутствием войск. Например, как отмечает А. Дельнов, «продление на запад Великой китайской стены обеспечивало

защиту караванов до самой пустыни Такла-Макан – что сделало возможным регулярные торговые связи с Восточным Туркестаном» [9, с. 123].

Не то ли мы наблюдаем в настоящее время, когда развитие транзитных перевозок по Северному морскому пути неотделимо от возобновления российского военного присутствия в Арктике?

Исследуя движение караванов вдоль трансы Великого Шёлкового пути, В Хансен отмечает, что «до объединения Китайской империи при династии Суй, когда путешествия на большие расстояния считалось делом опасным; ради надёжности своего предприятия купцы собирались в большие ватаги и часто нанимали охрану. Сохранившиеся кучанские путевые пропуска служат указанием на упрощение в VII в. караванного сообщения, так как дороги сделались свободными, и путешественники получили возможность собираться группами поменьше» [23, с. 136].

Как уже отмечалось военные гарнизоны – были важным фактором активизации товарообменных операций в регионах, городах и населённых пунктах. В Хансен делает вывод, что «экономика Шёлкового пути строилась отнюдь не на международной торговле по инициативе и за счёт частных купцов, а в основном за счёт китайских военных гарнизонов. Когда в Средней Азии разместили китайские войска, вслед за ними в этот район пришли деньги в виде монет, зерна и ткани. После вывода отсюда китайских воинских формирований возобновилась лишь только мелкая торговля, поддерживаемая по большому счёту местными путешественниками и корабельниками» [23, с. 142].

(Продолжение следует)

Литература

1. Акунин, Борис. Часть Азии. История Российского государства. Ордынский период. Борис Акунин. – Москва: АСТ, 2014. – 393 с.
2. Аллен, Р.С. Британская промышленная революция в глобальной картине мира. Пер. с англ. Н.В. Автономовой; науч. ред. перевода В.С. Автономов. – М.: Изд-во Гайдара, 2014. – 448 с.
3. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т.3. Время мира. - Фернан Бродель; Пер. с фр. Л.Е. Куббеля. – 2-е изд. – М.: Издательство «Весь мир», 2007. – 752 с.
4. Бродель. Ф. Что такое Франция? Книга вторая: Люди и вещи, ч.1. – Пер. с фр. М.: Изд-во Сабашниковых, 1995. – 244 с.

5. Бродель Ф. Что такое Франция? Книга вторая: Люди и вещи, ч.2: «Крестьянская экономика» до начала XX в. – Пер. с фр. М.: Изд-во Сабашниковых, 1997. – 511 с.
6. Голдстоун Дж. Почему Европа? Возвышение Запада в мировой истории, 1500-1850. Пер. с англ. М. Рудакова; под ред. И. Чубарова. – М.: Изд-во Института Гайдара, 2014. – 224 с.
7. Грот Л.П. Призвание варягов, или Норманны, которых не было. - Лидия Грот. – М.: Алгоритм, 2013. – 368 с. – (Исторические сенсации).
8. Гудвин Дж. Величие и крах Османской империи: Властелины бескрайних горизонтов. - Джейсон Гудвин; пер. с англ. М.Шарова. – М.: КоЛибри, Азбука-Аттикус, 2013. – 416 с.
9. Дельнов А.А. Китайская империя. От Сына Неба до Мао Цзедунa. - Алексей Дельнов. – М.: Алгоритм, 2013. – 560 с.
10. Дмитриенко С.Г. Морские тайны древних славян. - С.Г. Дмитриенко. – М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб.: ООО «Издательство «Полигон»», 2004. – 413 с.
11. Зоидов К.Х. Экономическая эволюция и эволюционная экономика. – М.: ИПР РАН, 2003. – 156 с.
12. Зоидов К.Х., Медков А.А. Эволюционно-институциональный подход при исследовании реализации крупных энергетических проектов и решении водных проблем в странах Центральной Азии // Электронный журнал ИПР РАН. Проблемы рыночной экономики. – 2015. - № 1. – С. 54 – 68. [Электрон. ресурс]. – 2015. - URL: <http://www.market-economy.ru>
13. Ивик О., Ключников В. Хазары /Олег Ивик, Владимир Ключников. – М.: Ломоносовъ, - 2013. – 336 с.
14. Исаев Т. Из Китая в Центральную Азию отправится настоящий чайный караван //АН Podrobno.uz., 17.05.2014. [Электрон. ресурс]. - URL: http://podrobno.uz/cat/obchestvo/4ainiy-karavan/?sphrase_id=40440
15. Исаев Т. Страны ЦА привлекут \$23 млрд. на развитие регионального сотрудничества //АН Podrobno.uz., 31.10.2012. [Электрон. ресурс]. - URL: http://podrobno.uz/cat/economic/strani-centralnoi-azii-privlecut-23-mlrd-narazvitie-regionalnogo-sotrudnichestva/?sphrase_id=40440
16. Кеймен Г. Испания: дорога к империи: [пер. с англ.]. - Генри Кеймен. – М.: АСТ: АСТ Москва: Хранитель, 2008. – 764 с.
17. Королёв В.Н. Босфорская война. - В.Н. Королёв. – М.: Вече, 2013. – 640 с.
18. Кроули Роджер. Венецианская республика. Расцвет и упадок великой морской империи. 1000–1503 / Пер. с англ. Л.А. Игоревского. – М.: ЗАО Издательство Центрполиграф, 2015. – 446 с.
19. Петросян Ю.А. Османская империя. - Юрий Петросян. – М.: Алгоритм, 2013. – 304 с.
20. Тихонов Ю.Н. Афганская война Сталина. Битва за Центральную Азию. – М.: Яуза, Эксмо, 2008. – 704 с.
21. Турсунова Г.Н. Эволюция рынка и рыночных отношений в древней и средневековой Центральной Азии. Москва – Худжанд: Ношир, 2014. – 550 с.
22. Финкель, Кэролайн. История Османской империи: Видение Османа: [пер. с англ.]. - Кэролайн Финкель. – Москва: АСТ, 2014. – 831 с.
23. Хансен Валери. Великий шелковый путь. Портовые маршруты через Среднюю Азию. Китай–Согдиана–Персия–Левант / Пер. с англ. С.А. Белоусова. – М.: ЗАО Издательство Центрполиграф, 2014. – 477 с.
24. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Разработка теории транзитной экономики в условиях интеграции и глобальной нестабильности. Часть I //Региональные проблемы преобразования экономики. - 2014. - № 11(49). – С. 190-207.
25. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Разработка теории транзитной экономики в условиях интеграции и глобальной нестабильности. Часть II //Региональные проблемы преобразования экономики. - 2014. - № 12(50). – С. 121-136.
26. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. – М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014. – 800 с.
27. Цветков В.А., Борталевич С.И., Логинов Е.Л. Стратегические подходы к развитию энергетической инфраструктуры России в условиях интеграции национальных энергосистем и энергорынков. – М.: ИПР РАН, 2014. – 511 с.
28. Шевченко К.И. Пути формирования интегрированной рыночной инфраструктуры и регулирования производства и товарооборота в рамках ЕАЭС / Под ред. к.э.н. А.А. Медкова. – М.: ЦЭМИ РАН / ИПР РАН, 2015. – 141 с.
29. Якубовский А.Ю. Феодалное общество Средней Азии и его торговля с Восточной Европой в X–XV вв. //Труды историко-археологического института и института востоковедения. Материалы по истории народов СССР, вып.3. Материалы по истории Узбекской, Таджикской и Туркменской ССР. Ч.1.– Лг.: АН СССР, 1933.
30. Ярло В. Из варяг в Индию //Валерий Ярло. – М.: Ломоносовъ, 2013. – 208 с.

**Theoretical and methodological prerequisites of becoming a transit economy
and evolutionary and institutional development of transport and transit
systems in Russia and Central Asia
(Continuation 1)**

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

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

Abstract

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

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

Об авторах

Зойдов Кобилжон Ходжиевич, к.ф.-м.н., доцент, зам. директора института, зав. лабораторией, Институт проблем рынка РАН, Москва.

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