

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК 330.341.2: 339.944.2: 339.565
JEL: L91, L92, R1

Институциональные основы влияния экспансии исламских государств на эволюцию транзитной экономики

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

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

Аннотация

Исследование направлено на выявление, описание и анализ институциональных основ влияния экспансии исламских государств на эволюцию транзитной экономики в них самих и во всём мире. **Цель.** Выработать систему аргументов и предложений по направлениям эволюционного развития транзитной экономики в России и других странах не только в тесном взаимодействии с исламскими государствами, но и на институциональной основе исламской экономики. **Задачи.** Выявить и изучить институциональные основы исламской экономической системы (ИЭС) и выработать научно обоснованные рекомендации по их применению в мусульманских и немусульманских странах в настоящее время, прежде всего в области развития транзитной экономики. Описать исторические предпосылки и современное состояние ИЭС как транзитной системы в самом широком понимании. Рассмотреть исламские государства Западной Азии в качестве крупных и активных участников мирового финансового рынка, источников инвестиций в российские инфраструктурные проекты. **Методология.** В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, теории производственно-технологической сбалансированности, миросистемного анализа и исторического подхода. **Результаты.** Выявлены, проанализированы и систематизированы институты ИЭС, влияющие и имеющие возможность влиять на развитие транзитной экономики в любом государстве и регионе. Отмечено, что создание и работа институтов развития, исламских промышленно-строительных банков, инвестирующих в реализацию инновационно-инфраструктурных проектов, является ключевым элементом развития транспортно-транзитных систем. Сделан акцент на том, что формирование международной исламской экономики, исламского мира, обновлённой исламской цивилизации способствует стиранию границ, облегчению товародвижения, уничтожению (резкому сокращению) расстояний. **Выводы.** Перспективно построение идеальной модели российской экономики на принципах ИЭС. Необходим тщательный анализ структурно-технологических процессов, которые будут сопровождать неизбежную реиндустриализацию экономики России на новом технологичном уровне. В русле исламской экономической модели лежит расширение объёмов торговли исламских государств между собой, рост специализации их национальных экономик с участием России. В настоящее время особое и актуальное значение имеет разработка и применение институционально-организационных инструментов разрешения противоречия между личной и общественной выгодой и установлением справедливости, формирования третьего пути социально-экономического развития современного мира, создание нецентрализованной системы с сильной регулирующей ролью государства и религиозно-моральными ограничениями.

Ключевые слова: транзитная экономика, торговые пути, инновационно-индустриальные пояса, исламская экономическая система, институты, трансакционные издержки, права собственности, Западная Азия

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».

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2020-3-59-71>

Введение

В настоящее время, как никогда, актуальна проблема поиска третьего пути развития мирового хозяйства в целом и национальных экономик в частности. Альтернативой капиталистической и социалистической моделей социально-экономического развития может стать формирование и мировое распространение исламской экономической системы (ИЭС). ИЭС снимает противоречия между частной и общественной выгодой в пользу установления общественного строя, ставящего во главу угла достижение справедливости.

В ИЭС подавляющую часть хозяйствующих субъектов составляет частный сектор национальной экономики, большое внимание уделяется институту спецификации и защите прав собственности. При этом государству принадлежит контролирующая и регулирующая функции с особым акцентом на стратегические и жизненно важные для существования и развития страны отрасли и сферы производства.

Исламская экономика – децентрализованная экономика. Однако исламское правительство контролирует, направляет, индикативно и долгосрочно планирует социально-экономическое развитие и в определенных условиях может проводить мероприятия управленческого характера в интересах всего общества.

В частности, отмечается, что «исходя из социально-политических интересов, целесообразно запретить потребление некоторых товаров, которые импортируются из неисламских стран. Это необходимо тогда, когда потребление этих товаров и торговля с этими странами может привести к политической или экономической зависимости или ослаблению мусульман» [9, с. 128].

Исторически принятие и распространение ислама, военно-политическая и экономическая экспансия исламских государств, образование мусульманских империй вело к существенному сокращению трансакционных издержек, прежде всего, в области торговли на дальние расстояния.

Исламская экономика – это транзитная экономика, которой присущи: интенсификация торгово-экономических отношений, развитие транзитных перевозок грузов и пассажиров, осуществление эффективного транзита научно-философских знаний и производственно-технологических компетенций, сравнительно низкие трансакционные издержки, гарантии относительной безопасности.

В статье выдвинута гипотеза, что эволюционное развитие транзитной экономики в России и других государствах может и должно происходить не только в тесном взаимодействии с исламскими государствами, но и на институциональной основе исламской экономической системы.

Важно подчеркнуть, что исламская экономическая модель базируется не только на положениях Корана, но и на всех достижениях классической и современной экономической теории. Поэтому при исследовании ИЭС и определении перспектив её развития должны использоваться основные положения, последние достижения и методы эволюционно-институциональной теории, теории производственно-технологической сбалансированности, миросистемного анализа и исторического подхода.

1. Исламская экономика – транзитная экономика

Рациональность принципов исламского вероучения позволяет в полной мере применить научный анализ при изучении институциональных основ исламской экономической системы

(ИЭС) и выработать научно обоснованные рекомендации по их применению в мусульманских и немусульманских странах в настоящее время, а также делать прогнозы и разрабатывать программы развития транзитной экономики [3].

Ведь по самой своей сути и исторически ИЭС является транзитной системой в самом широком понимании.

Выделим следующие виды (маршруты) транзита:

1. Научно-философский: Греция/Римская империя/Индия/Иран – исламский мир – Европа.
2. Религиозно-культурный: иудаизм/зороастризм – христианство – ислам.
3. Техничко-технологический: Китай/Индия – мусульманский мир – Европа.
4. Торгово-транспортный: направления «Восток-Запад», «Север-Юг», др. сухопутные и морские маршруты.
5. Общественно-управленческий: частный способ производства – общественный способ производства – ИЭС и децентрализация управления – централизация управления – ИЭС.

Содержание каждого вида транзита и его маршрутов, присущих исламскому миру, приведено в таблице 1.

Таблица 1

Транзитный характер исламской экономической системы (ИЭС)

№	Виды транзита	Маршруты транзита	Содержание транзита
1.	Научно-философский	Греция/Римская империя/Индия/Иран – исламский мир – Европа.	Изучение китайских, индийских, греческих, персидских научных знаний и философии, их углубление и распространение по всему миру.
2.	Религиозно-культурный	Иудаизм/зороастризм – христианство – ислам	Провозглашение на первооснове верований людей Писания (иудеев, христиан) исламского вероучения.
3.	Техничко-технологический	Китай/Индия – мусульманский мир – Европа.	Совершенствование и передача инновационных способов производства, технологий и компетенций из Китая и Индии в Европу, благодаря арабским завоеваниям, образованию и расширению Арабского халифата.
4.	Торгово-транспортный	Направления «Восток-Запад», «Север-Юг» и др.	Географическое положение позволяло посредством караванной торговли и морских сообщений осуществлять транзитные перевозки товаров по маршрутам Индия/Китай – страны Средиземноморья. На перекрестке торговых путей располагался транзитный город – Мекка.
5.	Общественно-управленческий	Частный способ производства – общественный способ производства – ИЭС; децентрализация управления – централизация – ИЭС.	Формирование и движение по третьему пути социально-экономического развития. ИЭС – нецентрализованная система с сильной регулирующей ролью государства и религиозно-моральными ограничениями.

Ключевым фактором, определившим и сформировавшим транзитный характер мусульманского мира в первые века его существования, была исламская экспансия, расширение границ, контакты с новыми цивилизациями, государствами, народами, этносами, когда арабы в VII в. н.э. начали распространять своё военно-политическое и экономическое влияние за пределы Аравийского полуострова.

Институциональными основами *научно-философского транзита* выступали:

- 1) Стремление к учёбе, получению и углублению знаний вне зависимости от возраста и места жительства.

- 2) Институт уважительного отношения к учёным и образованным людям.
- 3) Институт конкуренции правителями исламских государств и регионов за «мозги», привлечение лучших умов из других стран.
- 4) Способность органически впитывать и развивать достижения других цивилизаций и народов.
- 5) Размеры мусульманского мира способствовали обмену знаниями посредством распространения и облегчения путешествий в научные центры, библиотеки, обеспечения их относительной безопасности.
- 6) Возникал синергетический эффект путешествий за знаниями с движением торговых караванов и передвижениями с миссионерскими целями.
- 7) снаряжение и отправление правителями научных экспедиций, которые зачастую перемещались вместе с торговыми караванами, для изучения исторических событий, упомянутых в Коране. Такие экспедиции способствовали передаче, распространению и транзиту производственных навыков (обучению ремёслам и архитектурным стилям), культурных достижений, институциональной трансплантации, расширению торгового обмена и экономической интеграции.

Технико-технологический транзит: Китай/Индия – мусульманский мир – Европа. Через исламский мир, благодаря арабским завоеваниям, образованию Арабского халифата, его расширению, распространению экспансии арабов в Европу, прежде всего, в Испанию (Андалузию) из Китая и Индии осуществлялся транзит доработанных и усовершенствованных передовых способов производства, технологий и компетенций таких, как:

- производство шёлка;
- изготовление и применение компаса;
- производство и применение пороха;
- изготовление и применение некоторых видов оружия;
- производство бумаги;
- начальные навыки книгопечатания;
- производство и применение некоторых ремесленных орудий;
- передовые способы добычи полезных ископаемых;
- закаливание стали;
- обработка кожи;
- изобретение и использование подъёмных механизмов;
- перевозочные технологии речного судоходства и его термины;
- производство часов с маятником;
- производство и применение новых лекарств;
- производство хлопка;
- выращивание сахарного тростника;
- выращивание и потребление цитрусовых культур;
- изготовление ряда блюд и напитков и др.

Например, в течение первого века исламской экспансии мусульмане переняли в Мавераннахре (Центральная Азия) технологию производства бумаги и осуществили её транзит во все арабские регионы. Получила развитие фармацевтическая промышленность, чему, прежде всего, способствовало распространение исламской цивилизации от границ с Китаем до западной оконечности Европейского континента, что позволило мусульманам узнавать, дорабатывать и распространять новые лекарственные средства и снабдь.

Торгово-транспортный транзит. Географическое положение Аравийского полуострова, находящегося на направлении Восток-Запад, на пересечении торговых путей, ведущих от Оманского моря до Красного и Средиземного морей, обусловило его большое транспортно-транзитное значение.

Географическое положение позволяло арабским, а затем и всем исламским государствам посредством караванной торговли и морских сообщений осуществлять транзитные перевозки товаров по маршрутам Индия/Китай – страны Средиземноморья. На перекрестке торговых путей располагался важный транзитный пункт – Мекка. Е. Беляев полагает, что «Мекка возникла

как остановочный пункт на древнем караванном «пути благовоний» у источника Замзам» [1, с. 64].

Известный в доисламский период религиозный центр языческих племен Хиджаза и Западного Неджда одновременно был и важной точкой сосредоточения торговых путей, «транспортным крестом» на пересечении караванных торговых путей, связывающих (с использованием морских сообщений) Индию, Китай, Африку и – через Йемен – Сирию, Палестину, Ирак и Египет. Кроме того, через город велась торговля с хиджазскими бедуинами.

В более поздние времена географическое положение Багдадского халифата позволило развивать в нём транзитную экономику путём обслуживания товаропотоков с Дальнего Востока и Индии в Европу. Однако в гораздо большей степени Багдад использовался для концентрации и распределения товаров, следующих в различные регионы самой обширной империи – Халифата, расположенного между Индийским и Атлантическим океанами.

В XIII в. «мусульмане-иранцы контролировали торговлю между Китаем и монгольскими владениями, и иранцы присутствовали в войске Чингисхана вплоть до завоевания Востока. По сути, иранцы-мусульмане были крупнейшими торговыми и культурными представителями тюрко-монгольского мира» [4, с. 116].

В исламе торговля – допустимый и похвальный вид экономической деятельности. А.Х. Зарринкуб отмечает, что «в торговле и в купеческом деле мусульманин в целом по обязательности, надежности и верности данному слову стоял выше христианского купца» [2, с. 157]. Даже некоторые формы семейных отношений у мусульман были вызваны и адаптированы к особенностям караванной торговли на дальние расстояния.

Организационной формой торговли на дальние расстояния у арабских племён в доисламский период было – «содружество» – в форме совместных действий по формированию торговых караванов и других мероприятий, направленных на организацию крупных торговых экспедиций [2, с. 157].

Постулируемая в исламе недопустимость ростовщичества возникла и как ответ на высокие транзакционные издержки в доисламский период, связанные с произволом, коммерческим грабежом и нечестностью ростовщиков и руководителей (организаторов) караванной торговли на дальние расстояния.

Сохранение Мекки (и в частности, Каабы) в качестве главного святого места в исламе, и признание паломничества (хаджа) одной из основных обязанностей правоверных мусульман способствовало увеличению доходов городской транзитной экономики.

В немалой степени развитию торговли на дальние расстояния способствовали достижения мусульман в области общественного благоустройства: строительства в разных частях мусульманского мира дорог, мостов, караван-сараяв, больниц и мечетей. Кроме того, строились складские помещения и зернохранилища, в частности, в Египте.

Историческая традиция заключалась в том, что в завоёванных землях арабы не проявляли особого стремления заниматься земледелием и ремёслами. С другой стороны, в ходе завоеваний арабы не уничтожали общественное производство, сохраняли структуры местного самоуправления, в т.ч. органы правопорядка, возлагали на население обязанность самим заботиться о состоянии региональной и городской транспортно-дорожной инфраструктуры и систем жизнеобеспечения.

2. Институциональные основы исламской экономической системы (ИЭС) и развитие транзитной экономики

Перечислим институты ИЭС, в той или иной степени, влияющие и имеющие возможность влиять на развитие транзитной экономики в любом государстве и регионе.

1. Институты недопустимости концентрации экономических благ (богатства) у небольшой группы экономических субъектов. Планирование, разработка и реализация экономической политики исламского правительства должны способствовать повышению уровня жизни людей с низкими доходами до средних показателей благосостояния.

2. Институты, требующие и стимулирующие активное потребительское поведение. Признание относительно состоятельной и даже красивой жизни правильной и естественной потребностью человека. Нежелательность наличия феномена застойной бедности. Формирование

устойчивого спроса на предметы первой необходимости и товары, соответствующие среднему уровню потребления. Посильное ограничение торговли и присвоения предметов роскоши, производство которых лишь в незначительной степени способствуют устойчивому экономическому развитию.

Так, «ислам считает красивую жизнь одной из правильных естественных потребностей человека и поэтому призывает верующих людей украшать себя и свою жизнь божественными благами и не выставлять себя бедными и грязными людьми» [9, с. 41]. В частности, улучшение условий жизни и облегчение передвижения рассматривается, как весомая причина сотворения верховых и вьючных животных (верблюдов, лошадей, мулов, ослов и др.).

3. Институты ограничения свободной конкуренции вне государственного контроля и без учёта и соблюдения мусульманских моральных ценностей, предотвращения монополистического поведения и борьбы с его проявлениями.

4. Институты соучастия финансовых организаций и владельцев капитала в производственной и коммерческой деятельности, разделения рисков между участниками производственно-коммерческого процесса.

5. Снижение издержек по администрированию и сбору налогов: ИЭС позволяет внести большой элемент добровольности в налоговый процесс.

6. Институты перераспределения доходов, богатства, сокращения неравенства и поддержания справедливости. Признание того, что достижение относительного равенства между людьми может вступать в противоречие с фундаментальным институтом соблюдения справедливости в обществе.

7. Институты защиты прав частной собственности. Ислам в равной степени признает три формы собственности: частную, государственную и общественную. При этом частная собственность человека рассматривается как часть собственности Всевышнего, что обуславливает естественный характер в случае государственной или общественной необходимости лишения права на неё или его ограничение правителем – наместником Бога на земле.

Исламское правительство имеет права на все свободные земли и другие природные ресурсы в целях недопущения их монополизации, выведения из оборота и обеспечения эффективного производственного использования. Этому способствует применяемый в ИЭС институт долгосрочного (до 15 лет) планирования.

8. Институты исключения омертвления земли, имущества, основного и оборотного капитала, противодействия образованию сокровищ. Соответственно построена и налоговая политика: кроме взимание закята¹ с неиспользуемых экономических благ, они могут быть переданы другим лицам или перейти в собственность правителя. Налоговая политика (взимание закята) направлена на стимулирование вовлечения имущества в производственные и перевозочные процессы, превращение богатства в факторы производственной деятельности.

9. Сокращение транзакционных издержек в ИЭС происходит вследствие:

- облегчения сделок;
- удовлетворения экономических субъектов небольшой прибылью;
- внедрения коммерческой практики продажи товара первому покупателю;
- соблюдения равенства между клиентами;
- допущения обмена и возврата товаров;
- неприемлемости лжи и обмана;
- недопущения появления проявления монопольного поведения продавцов и покупателей;
- запрета ростовщичества и др.

В коранических сурах содержатся призывы и рекомендации соблюдать правильность в мере и весе, быть честными при сделках и расчётах.

В систематизированном виде основные институты органически присущие ИЭС с учётом их влияния на формирование и развитие транзитной экономики приведены в таблице 2.

¹ Закят – обязательный ежегодный налог в Исламе, который исламское право предписывает выплачивать каждому мусульманину со своего имущества и доходов.

Таблица 2

**Институциональные основы исламской экономической системы (ИЭС)
и развитие транзитной экономики**

№	Институты ИЭС	Влияние на развитие транзитной экономики
1.	Институты недопустимости концентрации экономических благ (богатства) у небольшой группы экономических субъектов.	Повышение покупательной способности основной массы населения, независимость экономической политики правительства.
2.	Институты перераспределения доходов, богатства, сокращения неравенства и поддержания справедливости.	Формирование эффективных механизмов получения, распределения, перераспределения и присвоения доходов от транзитной экономики.
3.	Институты, требующие и стимулирующие активное потребительское поведение.	Повышение спроса на транспортно-логистические услуги и их доходности.
4.	Институты исключения омертвления активов, основного и оборотного капитала.	Стимулирование производственной активности, повышение спроса на транспортно-логистические услуги, в т.ч. транзитные перевозки грузов и пассажиров.
5.	Институты ограничения свободной конкуренции, предотвращения монополистического поведения и борьбы с его проявлениями.	Создание и развитие корпоративных структур в области транзитных перевозок грузов, функционирующих на принципах ГЧП.
6.	Институты соучастия финансовых организаций и владельцев капитала в производственной и коммерческой деятельности.	Создание и работа институтов развития, исламских промышленно-строительных банков, инвестирующих в реализацию инновационно-инфраструктурных проектов.
7.	Институты защиты прав собственности.	Эффективное сочетание частных, государственных и общественных интересов в целях обеспечения экономического роста на основе справедливости.
8.	Институты индикативного и долгосрочного планирования.	Проектное и планомерное развитие торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов в кратко-, средне- и долгосрочной перспективе.
9.	Сокращение транзакционных издержек.	Повышение эффективности функционирования транзитной экономики, обеспечение её устойчивого роста и развития на основе общественной справедливости.

Особое внимание в исламском мире исторически уделялось и уделяется решению **проблемы воды**. Обеспечение сельскохозяйственного производства требовало разработки организационно-институциональных механизмов ирригации, мелиорации и орошения.

Дождевые осадки хоть и давали достаточное количество влаги для полива посевов и садов, однако, их периодичность требовала создания и поддержания в рабочем состоянии системы плотин, водоёмов и оросительных каналов, обеспечивающих хранение водных ресурсов и постепенное их расходование.

Властители сами были заинтересованы в проведении ирригационных работ (строительстве новых и реконструкции старых каналов, возведении дамб и осушении болот), что приводило к увеличению посевных площадей и, как следствие, повышению платежеспособности сельскохозяйственных производителей и увеличению налоговых поступлений.

Ставки налогов зависели также от источников поступления воды на поля. Размеры подаей снижались, если земледельцы использовали для орошения своих полей каналы ими же и

построенные, а не пользовались исключительно государственной водопропускной системой. Закят с поливных земель был в два раза больше, чем с площадей естественного орошения. То же самое относилось и к скоту, пасущемуся на общественных пастбищах.

3. Компании из исламских государств Западной Азии – крупнейшие мировые инвесторы

Исламские страны Западной Азии (ЗА) – крупные и активные участники мирового финансового рынка. Такое положение обусловлено следующими факторами:

- обладанием значительными запасами углеводородного сырья, направляемого, прежде всего на экспорт;
- незначительным инвестиционным потенциалом непосредственно регионального финансового рынка;
- одновременно развитой инфраструктурой регионального финансового рынка.

Традиционно в исламских странах ЗА высока роль государства, в т.ч. и в экономике, кроме того, существенную роль играют неформальные связи, личные договорённости (прежде всего, на высшем уровне). Это сближает их социально-экономические системы с народным хозяйством России. Первостепенным фактором сближения является то, что основные доходы в государственный бюджет арабских монархий и Ирана поступают от продажи углеводородов в той или иной степени переработанности.

В связи с падением цен на углеводородное сырьё (как представляется, долгосрочным) исламские страны ЗА реализуют программы и проекты диверсификации национальных экономик, среди направлений которых – вложения в иностранные производственные, инфраструктурные и финансовые активы.

Инвестиции происходят в основном через сотрудничество с Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ), как правило, подкреплённое договорённостями на высшем уровне. Подчеркнём, большое значение неформальных связей, в т.ч. и для обеспечения неприкосновенности частной собственности.

Перспективны усилия по децентрализованному привлечению инвесторов на уровне регионов, отход от крупных сделок, уменьшение масштабов соглашений. Арабских инвесторов привлекают богатые республики с преимущественно мусульманским населением – Татарстан и Башкортостан. Исламские государства заинтересованы также в экспорте банковских услуг в Россию, где проживает более 20 млн. мусульман.

Желательно, чтобы у каждого субъекта РФ был аналог РФПИ, при этом региональные власти выступали бы не только соинвесторами проектов, но и предоставляли бы нефинансовые, на уровне личных договорённостей гарантии инвестиций для фондов и компаний из исламских государств. На региональном уровне можно рассматривать такие проекты, как продажа пресной воды (во множестве форм), аренды земли сельскохозяйственного назначения, охотничьих угодий и пр.

После событий 11 сентября 2001 г. и ограничений на прямые иностранные инвестиции суверенных фондов арабских государств, введенных конгрессом США в 2007 г. в связи с попыткой вхождения компании Dubai World (ОЭА) в капитал шести американских портов, арабские инвесторы потеряли былой аппетит к инвестициям в экономику США и осуществляют их опосредованно.

Однако, кризис 2008-2009-х гг. продемонстрировал уязвимость фондовых рынков развитых государств, в связи с чем, диверсификация инвестиционной активности стала осуществляться в направлении азиатских стран, преимущественно Индии и Китая.

Россия долгие годы не уделяла должного внимания диверсификации источников инвестиций и ориентировалась на западные рынки капитала. Положение изменилось в 2012 г., и особенно после кризиса 2014 г., усугублённого введением экономических санкций, которые стимулировали Россию к диверсификации источников инвестиций. Тогда в Россию пришли следующие арабские инвестиционные фонды:

- Limitless (ОАЭ), входящая в группу Dubai World;
- Mubadala (ОАЭ) и Министерство финансов Абу-Даби;
- Qatar Investment Authority (Катар);

➤ Public Investment Authority (Саудовская Аравия) и др.

Жизненно важная зависимость арабских стран от импорта продовольствия, связанная и с поиском решения проблемы воды², открывает большие перспективы у совместных предприятий в сфере агропромышленного комплекса (АПК), особенно в области создания узловых портов (хабов) для концентрации экспортных партий зерна и других сельскохозяйственных товаров для поставок в страны ЗА и северной Африки.

В области реализации крупных инфраструктурных проектов в феврале 2018 г. РФПИ, ДСК «Автобан» и турецкая строительная компания Makyol сформировали консорциум для реализации концессионного соглашения по строительству, и эксплуатации 4-го комплекса Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) в Московской области. ЦКАД является составной и важной частью международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай».

Интересы арабских инвесторов лежат в сфере портового хозяйства России, вертолётостроения, реализации крупных, значимых инфраструктурных проектов, реализуемых или планировавшихся к реализации на принципах ГЧП (ЦКАД, ВСМ Казань – Москва), транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) и других. В проектах с длительным сроком окупаемости исламские финансовые и фондовые институты могут стать реальной и эффективной альтернативой российским частным инвесторам.

Оман на первоначальном этапе был участником Каспийского трубопроводного консорциума. Саудовская Аравия выражала готовность инвестировать около 5 млрд. долл. в проект добычи и производства сжиженного газа за Полярным кругом «Арктик СПГ-2». Суверенный фонд Саудовской Аравии Public Investment Fund (PIF) планировал осуществление инвестиций в капитал одного из крупнейших операторов железнодорожного наливного подвижного состава в России – компанию «Нефтетранссервис» [5].

Иранские компании также наметили своё присутствие в капитале российских портов. В 2016 г. компания «Насим Бахр Киш» (Иран) получила разрешение ФАС России на покупку 53,1% акции ПАО «Астраханский порт». Иранские бизнесмены выражали заинтересованность в приобретении акций Махачкалинского международного торгового порта (ММТП) – единственного российского незамерзающего глубоководного порта на Каспийском море [6].

У арабских инвесторов уже есть опыт работы над проектами государственно-частного партнёрства (ГЧП) со странами из бывшего СССР. Так, в Казахстане компания DP World (ОАЭ) участвовала в сооружении и обустройстве СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» [8].

Перспективы транзита грузов из Таджикистана через иранский порт Чабахар сократят затраты на экспортные поставки таджикских товаров. Цель – сделать порт Чабахар крупным транзитным хабом Евразии. В рамках Ашхабадского соглашения формируется субрегиональный транспортный коридор Россия – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман – Индия.

Развитию коридора будет способствовать реализация второго этапа строительства национальной сети железных дорог ОАЭ Etihad Rail, что приведёт к формированию главного трансаравийского маршрута: Эль-Гувейфат (граница с Саудовской Аравией) – эмират Эль-Фуджайра (на побережье Оманского залива) протяжённостью 605 км. Железнодорожную систему Etihad Rail планируется развивать как часть трансаравийской железнодорожной магистральной сети Кувейт – Саудовская Аравия – Бахрейн – Катар – ОАЭ – Оман протяжённостью 2,1 тыс. км. В 2017 г. Россия планировала принять участие в создании трансаравийской железнодорожной сети [7].

Заключение

Дальнейшее исследование требует проведения критического анализа существующих интеграционных и политических объединений и проектов (ШОС, ЭПШП, ЕАЭС, АТР, Союзное государство России и Белоруссии и др.) с точки зрения развития российской экономики. На

² Выращивание и импорт зерновых и прочих сельскохозяйственных культур – эффективный способ восполнения недостатка воды в исламских государствах региона.

этой основе необходимо формирование системы аргументов в пользу расширения и углубления взаимодействия по направлению «Север-Юг» и Россия – Исламский мир.

Перспективы этих направлений экономического и транспортно-транзитного сотрудничества подкрепляются как значительной долей мусульман в составе населения РФ, так и схожестью менталитетов. В частности, можно упомянуть обострённое чувство справедливости, присутствующее русскому народу, подсознательную ненависть к ростовщикам, например, к кулакам-мироодам в российской деревне.

Запрет на взимание ростовщического процента может и должен стать экономической и духовной основой образования и функционирования Исламского промышленно-строительного банка (ИПСБ) – института развития, действующего на принципах исламской экономики и активно инвестирующего в создание и модернизацию современных торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов. В пассивы ИПСБ могут поступать средства из вакфных³ фондов и сбережения физических лиц (не обязательно мусульман).

При этом из хозяйственной практики должны быть исключены институты привилегированных акций, государственных гарантий возврата и доходности инвестиций: **все участники производственно-коммерческого процесса должны нести экономические риски, а в случае успеха получать справедливое вознаграждение.**

Для формирования Индустрии 4.0 особое значение имеет институт морального, материального и транспортного стимулирования образовательной сферы, уважительного отношения к обучению в любом возрасте и учёным, образованным людям. Институт вакфа можно рассматривать как инвестиционный двигатель научно-технического прогресса (НТП).

Важно, что экономическое взаимодействие и организация международной торговли на основе исламской справедливости и мусульманской этики снижают уровень транзакционных издержек. В этом же направлении действует и дух ислама. Формирование международной исламской экономики, исламского мира, обновлённой исламской цивилизации способствует стиранию границ, облегчению товародвижения, уничтожению (резкому сокращению) расстояний, иными словами, повышению транспортной доступности. В русле исламской экономической модели лежит расширение объёмов торговли исламских государств между собой, рост специализации их национальных экономик с участием России по примеру действовавшего в 1949-1991 гг. Совета экономической взаимопомощи (СЭВ).

Перспективно построение идеальной модели российской экономики на принципах ИЭС. Необходим тщательный анализ структурно-технологических процессов, которые будут сопровождать неизбежную реиндустриализацию экономики России на новом технологическом уровне. Критически важным является определение соотношения автоматизации, роботизации, цифровизации производственных процессов, с одной стороны, и количества и качества трудовых ресурсов, с другой.

Нельзя не согласиться с утверждением, что «истина заключается в том, что при любой системе, свободной от государственного контроля и морально-религиозных ценностей, между личными и общественными интересами всегда будет существовать множество противоречий» [6, с. 9].

В настоящее время особое и актуальное значение имеет разработка и применение институционально-организационных инструментов разрешения противоречия между личной и общественной выгодой и установлением справедливости, формирования третьего пути социально-экономического развития современного мира, создание нецентрализованной системы с сильной регулирующей ролью государства и религиозно-моральными ограничениями.

Литература

1. Беляев Е. Арабский халифат в раннее Средневековье / Евгений Беляев. – М.: Ломоносовъ, 2018. – 224 с.

³ Вакф – в мусульманском праве имущество, переданное государством или отдельным лицом на религиозные или благотворительные цели.

2. Зарринкуб А.Х. Исламская цивилизация. Великие открытия и достижения человечества. – СПб.: «Издательство «ДИЛЯ»», 2011. – 224 с.
3. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Концептуальные основы теории, методологии и практики транзитной экономики // Проблемы рыночной экономики. – 2018. – № 3. – С. 49-58.
4. Исламская цивилизация. История и современность: Сб. статей / пер. с перс. И. Гибадуллина; ред.-сост. М. Аль-Джанаби. – М.: ООО «Садра», 2016. – 276 с.
5. Россия и Саудовская Аравия подписали соглашения по инвестициям. Коммерсантъ. 14.10.2019. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4125578> (Дата обращения: 04.09.2020).
6. Скорлыгина Н. Что представляет из себя экономика Ирана. Коммерсантъ от 16.01.2017. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3193941> (Дата обращения: 04.09.2020).
7. Сотников К. Магистраль двух заливов. Гудок. 13.12.2018. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1446361&archive=2018.12.13> (Дата обращения: 08.09.2020).
8. Фроловский Д. Чем Россия может привлечь арабских шейхов. Forbes. 31.08.2016. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.forbes.ru/mneniya/mir/327231-chem-rossiya-mozhet-privlech-arabskikh-sheikhov> (Дата обращения: 04.09.2020).
9. Ценности и принципы исламской экономики / пер. с перс. Дж. Мирзоев; науч. ред. В.С. Автономов. – М.: ООО «Садра», 2017. – 176 с.

Об авторах

Зоидов Кобилжон Ходжиевич, к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией, Институт проблем рынка РАН, Москва.

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

Для цитирования

Зоидов К.Х., Медков А.А. Институциональные основы влияния экспансии исламских государств на эволюцию транзитной экономики // Проблемы рыночной экономики. – 2020. – № 3. – С. 59-71.

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2020-3-59-71>

Institutional foundations of the influence of the expansion of Islamic States on the evolution of the transit economy

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 research aims to identify, describe and analyze the institutional foundations of the impact of the expansion of Islamic States on the evolution of the transit economy in them and around the world. **Goal.** Develop a system of arguments and proposals for the evolutionary development of the transit economy in Russia and other countries, not only in close cooperation with the Islamic States, but also on the institutional basis of the Islamic economy. **Tasks.** Identify and study the institutional foundations of the Islamic economic system (IES) and develop evidence-based recommendations for their application in Muslim and non-Muslim countries at the present time, primarily in the field of transit economy development. Describe the historical background and current state of the IES as a

transit system in the broadest sense. Consider the Islamic States of Western Asia as major and active participants in the global financial market and sources of investment in Russian infrastructure projects. **Methodology.** The research uses the methods of evolutionary and institutional theory, the theory of production and technological balance, world-system analysis and historical approach. **Results.** We have identified, analyzed and systematized the IES institutions that influence and have the ability to influence the development of the transit economy in any state and region. It was noted that the creation and operation of development institutions, Islamic industrial and construction banks that invest in the implementation of innovative infrastructure projects is a key element of the development of transport and transit systems. It is emphasized that the formation of an international Islamic economy, the Islamic world, and a renewed Islamic civilization contributes to the erasing of borders, the facilitation of commodity movement, and the destruction (sharp reduction) of distances. **Conclusions.** It looks prospective to build an ideal model of the Russian economy based on the principles of the IES. A thorough analysis of the structural and technological processes that will accompany the inevitable reindustrialization of the Russian economy at a new technological level is necessary. In line with the Islamic economic model is the expansion of trade between the Islamic States, the growth of specialization of their national economies with the participation of Russia. At present, the development and application of institutional and organizational tools for resolving the contradiction between personal and social benefits and establishing justice, the formation of a third way of socio-economic development of the modern world, the creation of a non-centralized system with a strong regulatory role of the state and religious and moral restrictions is of particular and urgent importance.

Keywords: *transit economy, trade routes, innovation and industrial belts, Islamic economic system, institutions, transaction costs, property rights, West Asia*

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».

References

1. Belyaev E. The arab caliphate in the early Middle ages / Evgeny Belyaev. – Moscow: Lomonosov, 2018. – 224 p. (In Russian).
2. Zarrinkub A.H. Of the Islamic civilization. Great discoveries and achievements of mankind. – St. Petersburg: «DILYA publishing House», 2011. – 224 p. (In Russian).
3. Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Zoidov Z.K. Conceptual foundations of the theory, methodology and practice of transit economy // Market economy problems. – 2018. – No. 3. – Pp. 49-58. (In Russian).
4. Islamic civilization. History and modernity: collection of articles / trans. from the Persian I. Gibadullina; ed.- comp. M. Al-Janabi. – M.: LLC «Sadra», 2016. – 276 p. (In Russian).
5. Russia and Saudi Arabia signed investment agreements. Kommersant. 14.10.2019. [Electronic resource]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4125578> (Access date: 04.09.2020, In Russian).
6. Skorlygina N. What is the economy of Iran. Kommersant from 16.01.2017. [Electronic resource]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3193941> (Access date: 04.09.2020, In Russian).
7. Sotnikov K. Highway of two bays. Gudok. 13.12.2018. [Electronic resource]. – URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1446361&archive=2018.12.13> (Access date: 08.09.2020, In Russian).
8. Frolovsky D. Than Russia can attract Arab sheikhs. Forbes. 31.08.2016. [Electronic resource]. – URL: <https://www.forbes.ru/mneniya/mir/327231-chem-rossiya-mozhet-privlech-arabskikh-sheikhov> (Access date: 04.09.2020, In Russian).
9. Values and principles of the Islamic economy / trans. with Persian J. Mirzoev; scientific ed. V.S. Avtonomov. – M.: LLC «Sadra», 2017. – 176 p. (In Russian).

About authors

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

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

For citation

Zoidov K.Kh., Medkov A.A. Institutional foundations of the influence of the expansion of Islamic States on the evolution of the transit economy // Market economy problems. – 2020. – No. 3. – Pp. 59-71. (In Russian).

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2020-3-59-71>