

МАТЕМАТИЧЕСКИЕ И ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЕ МЕТОДЫ ЭКОНОМИКИ

УДК 330.01:330.341.2:339.944.2:339.565 **ЦВЕТКОВ ВАЛЕРИЙ АНАТОЛЬЕВИЧ**
д.э.н., профессор, член-корреспондент РАН, директор
ФГБУН «Институт проблем рынка РАН»,
e-mail: tsvetkov@ipr-ras.ru

ЗОИДОВ КОБИЛЖОН ХОДЖИЕВИЧ
к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией Интеграции российской экономики
в мировое хозяйство ФГБУН «Институт проблем рынка РАН»,
e-mail: kobiljonz@mail.ru

МЕДКОВ АЛЕКСЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ
к.э.н., ведущий научный сотрудник, руководитель Центра исследований
транзитной экономики Лаборатории интеграции российской экономики
в мировое хозяйство ФГБУН «Институт проблем рынка РАН»,
e-mail: medkov71@mail.ru

ЗОИДОВ ЗАФАР КОБИЛДЖОНОВИЧ
научный сотрудник ФГБУН «Институт проблем рынка РАН»,
e-mail: zafar2608@mail.ru

DOI: 10.26726/1812-7096-2018-11-376-385

МОДЕЛИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ ФОРМИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННО- ИНДУСТРИАЛЬНОГО ПОЯСА ТОРГОВОГО ПУТИ XXI ВЕКА. ЧАСТЬ I¹

Аннотация. Предмет. В статье на основе историко-экономических исследований, анализа актуальных направлений трансформации транспортно-транзитных систем (ТТС) и моделирования их развития выдвинута гипотеза о том, что современные торговые пути могут и должны сыграть важную роль в модернизации экономики России, развитии индустрии на инновационной основе. Указано, что при формировании и использовании современных торговых путей особое внимание необходимо уделять максимально возможному расширению секторов национальной экономики, производящих товары с высокой добавленной стоимостью. **Цель работы.** В статье указано, что при моделировании инновационно-индустриального пояса торгового пути XXI века особую актуальность приобретают: поддержание эффективного баланса между свободным предпринимательством и торгово-политическими структурами, тесно связанными с государством. Отмечено, что развитие торгово-транзитной экономики (ТТЭ), увеличение доходов от экспорта транспортных услуг позволяет снизить (не повышать) налоговое бремя на промышленные и сельскохозяйственные предприятия. В целях повышения доли добавленной стоимости, остающейся в национальной экономике, выдвинуто предложение ориентироваться на развитие реэкспорта — торгового посредничества (прежде всего в виде государственной монополии, а также в виде предоставления преимущества отечественным предприятиям), а не просто на транзитный пропуск грузопотоков. **Методология проведения работы.** Работа выполнена на основе методов миросистемного анализа, системной парадигмы, эволюционно-институциональной теории с применением исторического подхода. **Результаты работы.** Выделены риски функционирования ТТЭ, опора на которую увеличивает зависимость социально-экономической ситуации в государстве, регионе, городе от развития международной торговли, усиливает влияние внешних факторов. Выяв-

¹ Исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (17-02-00482 ОГН А).

лены и внутренние угрозы ТТЭ: концентрация богатства, активов и товаров для транзитной и экспортно-импортной торговли в руках немногочисленных слоев населения, образование ренто ориентированных элит, обладающих военной силой («специалистов по насилию»), и в целом паразитический характер функционирования узловых точек торговых путей. **Выводы.** Доказано, что при осуществлении транзитных перевозок грузов и пассажиров всеми видами транспорта требуется максимальное использование национального подвижного состава, его предоставление в аренду иностранным перевозчикам, государственное финансовое участие в создании новых образцов и массовом производстве транспортных средств, предоставление частным предпринимателям общественных благ в виде обеспечения политической и военной поддержки транзитной торговли. **Область применения результатов.** Результаты исследования могут быть использованы при разработке государственных общеэкономических и отраслевых программ сопряжения глобальных инфраструктурно-интеграционных инициатив, формировании экономических поясов современных торговых путей на инновационной основе, индикативных планов высокотехнологичного развития железнодорожного и автомобильного транспорта, а также транспортного машиностроения, подготовке и реализации конкретных проектов развития транспортно-транзитных систем на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП).

Ключевые слова: торговый путь, транспортно-транзитная система, международные транспортные коридоры, моделирование, инновационно-индустриальный пояс, государственно-частное партнерство, цифровая экономика, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт.

TSVETKOV VALERY ANATOLYEVICH

doctor of Economics, Professor, corresponding member of RAS, Director
FSBIS "Institute of market problems of RAS»,
e-mail: tsvetkov@ipr-ras.ru

ZOIDOV KOBOLJON HODGJEVIC

K. F.-associate Professor, head of the laboratory of Integration of the Russian economy
in the world economy Institute of market problems RAS»,
e-mail: kobiljonz@mail.ru

MEDKOV ALEXEY ANATOLYEVICH

Ph. D. in Economics, leading researcher, head of the research Center
transit Economics Laboratory of integration of the Russian economy
in the world economy Institute of market problems RAS»,
e-mail: medkov71@mail.ru

ZOIDOV ZAFAR KOBILDZHONOVICH

research fellow, Institute of market problems, RAS»,
e-mail: zafar2608@mail.ru

MODELING OF MECHANISMS OF FORMATION OF THE INNOVATIVE-INDUSTRIAL BELT OF THE TRADING ROUTE OF THE 21ST CENTURY. PART I

Abstract. In this manuscript based on historical-economic studies, analysis of relevant areas of focus of transformation of transport-transit systems (TTS) and modeling their development we have put forward a hypothesis that modern trading routes may and should play an important role in modernization of the economy of Russia, the development of industry based on innovations. **The study** has been completed based on methods of world-systems analysis, system paradigm, evolutionary-institutional theory with the use of a historical approach. We have distinguished risks of functioning of TTS relying on which increases the dependence of the social-economic situation in the state, region, city from the development of international trade, intensifies the impact of external factors. When forming and using modern trading routes we should put special attention to the maximum number of possible expansion of sectors of the national economy making products with a high added value.

Keywords: a trading route, the transport-transit system, international transport corridors, modeling, an innovative-industrial belt, state-private partnership, digital economy, railroad transport, automobile transport.

Введение. В Указе Президента Российской Федерации В. В. Путина от 7 мая 2018 года «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» среди прочих поставлена задача развития транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов, в том числе за счет сокращения времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, в частности, с Дальнего Востока до западной границы РФ до семи дней, и увеличения объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза, а также задача формирования узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров [13].

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

История свидетельствует о государствообразующей роли торговых путей в становлении Древней Руси, формировании центров деловой активности в Киеве, Владимире, Новгороде, Москве, Смоленске и др. городах. В те времена русы были величайшим торговосудоходным народом в мире. Современные торговые пути также могут и должны сыграть важную, первостепенную роль в модернизации России, развитии индустрии на инновационной основе.

Транспортные коммуникации не только обслуживают производственные потребности, но и создают новые промышленные объекты. Развитие путей сообщения приводит к вовлечению в рыночный оборот новых видов товаров, и прежде всего росту перевозок высокодоходных грузов. Об этом свидетельствуют исторические названия: Путь мехов, Янтарный путь, Шелковый путь и пр.

Однако следует учитывать и имеющиеся риски, главный из которых заключается в том, что выгодное географическое положение может приводить к результатам, сходным с «сырьевым проклятием», дестимулирующим производственную и инновационную активность. Э. Райнерт отмечает, что «в лотерее ресурсов везет тем, у кого нет ресурсов. Страна вынуждена искать искусственное, созданное человеком сравнительное преимущество, не давая ему пользоваться преимуществом природного происхождения, которое, как правило, несет убывающую отдачу» [17, с. 218.].

Поэтому при формировании и использовании современных торговых путей необходимо особое внимание уделять максимально возможному развитию и расширению секторов национальной экономики с высокой добавленной стоимостью. Тем более что исторически торговый путь, помимо непосредственного движения грузов и людей, давал доступ к информации и идеям, сгенерированным на большом расстоянии от места их использования.

В настоящее время речь идет в первую очередь о развитии транспортного машиностроения, включая военное судостроение, налаживании производства «умных поездов», внедрении и совершенствовании технологии раздвижных колесных пар (РКП), в том числе обеспечивающей смену колеи на высоких скоростях, привлечении программистов, IT-специалистов для реализации целого комплекса направлений цифровизации торгового пути.

Для стран постсоветского пространства как никогда актуальной становится задача обеспечения встроенности их национальных экономик в глобальные инфраструктурно-интеграционные проекты. Так, в Казахстане реализуется проект «51 китайский завод в РК», встроенный в китайскую инициативу развития Экономического пояса Шелкового пути. Российские компании участвуют в формировании индустриального пояса Суэцкого канала в Египте. Особая экономическая зона (ОЭЗ) «Лотос» в Астраханской области будет органически встроена в международный транспортный коридор «Север – Юг».

Перенаправление глобальных торговых потоков на направление «Север – Юг» (и с Севера на Юг) будет способствовать превращению России в экспортера преимущественно высокотехнологичных товаров с большой добавленной стоимостью. При этом страны ЦА могут стать потенциальными посредниками между развитыми и развивающимися экономиками в рамках концепции сотрудничества Север – Юг [9].

Геоэкономическое значение направления «Север – Юг» для России заключается в:

- увеличении емкости рынков сбыта продукции российских производителей;
- изменении роли страны как реципиента новых технологий и высокотехнологической продукции на противоположное, выгодное для России положение поставщика товаров с большой добавленной стоимостью, сборочных комплектов, технологий, компетенций;
- укреплении и расширении интеграционного образования – Евразийского экономического союза (ЕАЭС) по принципу ЕАЭС+, инфраструктурном обеспечении функционирования и создания зон свободной торговли;
- сопряжении инфраструктурно-интеграционных проектов ЕАЭС и сухопутной составляющей ПиП – Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП);
- тесной взаимосвязи экономических и политических интересов при превалировании последних, где Россия занимает более значимую позицию;
- реализации доказавших свою эффективность российских компетенций в области военно-политических операций, обеспечения безопасности перевозочного процесса и функционирования инновационно-индустриальных производств;
- диверсификации направления движения грузопотоков «Восток – Запад»;
- повышении транспортной связанности в ЦА, что облегчает реализацию российских интересов в регионе.

Направление «Север – Юг» исторически имело, и в настоящее время имеет большое военно-стратегическое значение, особенно когда Индия, США, Япония и Австралия задумываются над созданием и реализацией инфраструктурно-интеграционных проектов, альтернативных китайской инициативе ПиП.

Геостратегические интересы России в ЦА, их содержание и инфраструктурное обеспечение, а также альтернативные интересы других значимых геополитических игроков в регионе показаны в таблице 1.

Таблица 1

Геостратегические интересы России в ЦА и их инфраструктурное обеспечение

№	Интересы	Содержание интереса	Альтернативные интересы	Инфраструктурное обеспечение
1.	Борьба с терроризмом.	Предотвращение проникновения террористических формирований с Юга.	Действия контингента НАТО в Афганистане, размещение военных баз и ЧВК Китая в регионе.	Формирование транспортной инфраструктуры для быстрой переброски спецподразделений в ЦА и ЗА, инфраструктурное стимулирование социально-экономического развития в ЦА.
2.	Борьба с наркобизнесом.	Пресечение перевозок афганского героина через ЦА и, прежде всего через Таджикистан.	Полное попустительство со стороны основных геостратегических игроков.	Развитие хорошо контролируемых жд. перевозок вместо трудно контролируемых автоперевозок, функционирование ЕТТК.
3.	Формирование сети военных перевозок и поставок.	Решение задачи быстрой переброски военных сил и средств при острой необходимости.	Работа Северной сети поставок НАТО с использованием транспортной инфраструктуры Казахстана, Узбекистана и МТК TRACECA.	Строительство железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан.
4.	Укрепление Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ).	Удержание стран в зоне российского влияния через членство и работу в ОДКБ.	Размещение военных баз НАТО, поставки оружия и военной техники из США и стран НАТО.	Строительство железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан.
5.	Нормализация военно-политической обстановки в Афганистане.	Обеспечение безопасности южных границ России и стран ЦА, борьба с террористической угрозой.	Операции НАТО в Афганистане, борьба афганских правительственных сил с формированиями экстремистов.	Продление жд Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан в Афганистан, в т. ч. для формирования в стране транзитной экономики с широким привлечением местных вооруженных формирований к обеспечению безопасности перевозок.
6.	Нормализация военно-политической обстановки в Сирии, восстановление экономики.	Успешное завершение военных операций, разгром террористических формирований, нормализация социально-экономических процессов.	Разнонаправленные действия США, Турции, Ирана и других сил, повторение ливийского сценария.	Сооружение и организация перевозок грузов по железной дороге Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран – Ирак – Сирия; восстановление транспортной инфраструктуры САР.

По нашему мнению, при формировании новых транспортно-транзитных направлений приоритет должен быть отдан политико-религиозным и военно-стратегическим факторам.

На основе историко-экономических исследований, анализа актуальных направлений трансформации транспортно-транзитных систем (ТТС) и моделирования их развития авторами выдвинута гипотеза о том, что современные торговые пути могут и должны сыграть важную, первостепенную роль в модернизации России, развитии индустрии на инновационной основе. Указано, что при формировании и использовании современных торговых путей необходимо особое внимание уделять максимально возможному расширению секторов национальной экономики с высокой добавленной стоимостью.

1. Историко-экономические предпосылки формирования торгового пути

Исторически развитие транзитной торговли на дальние расстояния приводило к формированию возможностей выбора, новых вкусов. Так, добавление в пищу пряностей делали ее более привлекательной, особенно в условиях мягкого европейского климата и отсутствия холодильных мощностей. Как замечает И. Валлерстайн, «потребность в мясе была одной из движущих сил торговли пряностями» [5, с. 51].

Само по себе осуществление торговли на дальние расстояния, транзитных торговли и перевозок, формирование торгово-транзитной экономики (ТТЭ) являются индикаторами развития и благосостояния империи, государства, территории, региона, города и сопровождаются масштабным строительством путей сообщения, инженерных сооружений, мостов, караван-сараяв, складов, обустройством мест перегруза товаров и пр.

Однако в основе развития ТТЭ, помимо выгодного географического положения, лежат уже существующие конкурентные преимущества в промышленном производстве, в сельском хозяйстве и транспорте. И. Валлерстайн отмечает, что «модель гегемонии представляется удивительно простой. Зримое превосходство в эффективности аграрно-индустриального производства ведет к преобладанию в сфере коммерческого распределения в мировой торговле, наряду с одновременным накоплением доходов от статуса перевалочного пункта для большей части мировой торговли и от контроля над "невидимыми"» сферами транспорта, коммуникаций и страхования» [6, с. 45].

Конкурентные преимущества национальной экономики и передовые перевозочные технологии формировали эффективный воспроизводственный контур, одним из ярких проявлений которого было развитие ТТЭ. Упадок государства, территории, города сопровождается преобладанием местной торговли. Однако ТТЭ может не только не способствовать созданию, но и изымать активы и добавленную стоимость из пояса торгового пути, который, например, мог быть источником рабов – важного транзитного товара.

Опора на развитие ТТЭ увеличивает зависимость социально-экономической ситуации в государстве, регионе, городе от развития международной торговли, усиливает влияние внешних факторов. Для нивелирования внешних угроз необходимо создание собственной торговой сети, стимулирование увеличения доли стратегических грузов и востребованных товаров с высокой долей добавленной стоимости в грузовой базе торгово-транзитного пути.

Внутренними угрозами являются концентрация богатства, активов и товаров для транзитной и экспортно-импортной торговли в руках немногочисленных слоев населения, образование ренты ориентированных элит, обладающих военной силой («специалистов по насилию»), и в целом паразитический характер функционирования узловых точек транзитной торговли.

Для разрешения противоречий между производственной и посреднической деятельностью, обеспечения стабильной базы налоговых поступлений требуется наличие иных источников доходов, кроме торговой и перевозочно-перевалочной деятельности. Особенно неустойчивой в плане поступления доходов является транзитная торговля. Направление и темпы социально-экономической эволюции подвержены рискам смещения торговых путей, маршруты которых зависят от геополитической обстановки, открытия новых путей и транспортных коммуникаций, технологических революций и инноваций, действия организационно-институциональных факторов.

Противоречие между развитием промышленного и торгового предпринимательства особенно ярко проявляется в России, где исторически преимущественным видом капитала был

и остается торговый. Интересы торгового капитала требовали развития существующих транспортных коммуникаций, обеспечения доступа к новым путям товародвижения, преимущественно не контролируемым посредниками, не обремененным множеством перевалочных пунктов, в которых, как правило, надо уплачивать налоги и сборы. Создание новых торговых путей проходило путем завоеваний, усилий государственной и региональных властей по выгодной маршрутизации транзитных грузо- и пассажиропотоков.

В настоящее время заинтересованность крупных российских предпринимателей в увеличении экспортных поставок угля, металла, зерна, минеральных удобрений и др. сырьевых товаров обуславливает развитие и модернизацию железнодорожной инфраструктуры по направлению из Сибири к портам Дальнего Востока, Азово-Черноморского бассейна и Северо-Запада.

Причиной отсталости страны может быть не оторванность от мирового хозяйства, а, наоборот, чрезмерная вовлеченность в мировую торговлю, в том числе и посредством территориальной близости к центру мира – экономике. Привлекательность мировой торговли для страны и внешних контрагентов может быть следствием отсталости производственно-технологических процессов. Возникает опасность экспортной компенсации слабости национальной экономической системы, обеспечения видимого благополучия, основанного не на внутренних, а на внешних факторах [14].

Для сохранения государственного суверенитета и обеспечения экономического развития критически важным является нахождение баланса между необходимостью привлечения новых технологий от иностранных предпринимателей и засильем иностранцев в экономическом поясе торгового пути. Выход видится в создании совместных предприятий на паритетной основе.

Для повышения доли добавленной стоимости, остающейся в национальной экономике, следует ориентироваться на развитие реэкспорта – торгового посредничества (прежде всего, в виде государственной монополии, а также в виде предоставления преимущества отечественным предприятиям), а не просто на транзитный пропуск грузопотоков.

При осуществлении транзитных перевозок грузов и пассажиров всеми видами транспорта требуется максимальное использование национального подвижного состава, его предоставление в аренду иностранным перевозчикам, государственное финансовое участие в создании новых образцов и массовом производстве транспортных средств, предоставление частным предпринимателям общественных благ в виде обеспечения политической и военной поддержки транзитной торговли.

2. Направления формирования инновационно-индустриального пояса торгового пути

Торговый путь – это линейная транспортная коммуникация, проходящая через цепь и сеть узловых точек, торговых станций, центров формирования, распределения, транзита и присвоения добавленной стоимости и рентных доходов.

Функционирование инновационно-индустриального пояса торгового пути предполагает:

1. Содержание торгового пути, поддержание товарной и путевой специализации торгово-транзитных центров (узловых точек), создание синергии внутренних, экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов и пассажиров.

2. Деятельность по устранению (ослаблению) конкурентов, расширению зон влияния, поиск и внедрение инновационных способов организации торговли и перевозок.

3. Учет и контроль грузопотоков, точек грузообразования и грузопоглощения, перевозчиков, развитие системы урегулирования взаимных претензий и обеспечения выполнения решения судов.

4. Деятельность государственно-частных компаний (ГЧП-компаний), торгово-политических организаций, преследующих как государственные, так и коммерческие цели, поддержание эффективного баланса между свободным предпринимательством и торгово-политическими структурами, тесно связанными с государством, распределение рисков среди широкого круга инвесторов.

5. Экспорт продукции транспортного машиностроения, материалов для инфраструктурного строительства, соответствующих компетенций, созданных в инновационно-индустриальных поясах торговых путей.

6. Функционирование почтовой системы, предоставление услуг по обеспечению выполнения интернет-заказов.

7. Предоставление (экспорт) услуг по обеспечению безопасности перевозок грузов и пассажиров, развитие института военного наемничества, наведение «порядка», формирование сильного единого государства.

8. Функционирование криминального сектора экономики, вплоть до образования разбойничьих государств.

9. Создание престижных, высокооплачиваемых рабочих мест. Предоставление возможности, шанса начать новую жизнь для бывшего криминального контингента, дезертиров, неугодных и пр.

10. Использование подневольного труда в целях повышения конкурентных преимуществ торговых путей и их поясов.

11. Создание территорий и сфер приложения доходов, полученных от обслуживания торговых путей.

Функционирование ТТЭ зачастую приводило к формированию пояса городов. Государства с большим количеством городов имели преимущества перед теми странами, где преобладало сельское население. Процесс сбора налогов занимал гораздо меньше времени и был более эффективным, так как скорость коммерческого обмена в городах гораздо выше, чем в сельской местности [18]. Цепь перевалочных пунктов возникала и при создании и функционировании морских торговых путей. При караванной торговле станции и пути отдыха должны были располагаться равномерно. Желательно, чтобы торговые пути скрещивались на территории того или иного государственного образования.

3. Организационно-институциональное оформление создания и функционирования инновационно-индустриального пояса торгового пути

В исторической ретроспективе важную роль в формировании торговых путей играл институт традиционных навыков местного населения. В частности, одной из причин развития транзитной торговли у славян было наличие у них компетенций в использовании водных путей сообщения. По мнению Л. Грот, «только местные народы, жившие по этим рекам из поколения в поколение и накопившие благодаря этому знания о восточноевропейской гидросистеме, об особенностях режима рек, об оптимальных маршрутах, могли быть пользователями речных систем в качестве транспортных магистралей» [8, с. 341].

Этническая и национальная специализация транзитной торговли является способом минимизации транзакционных издержек. Формирование торгового пути и его инновационно-индустриального пояса неразрывно связано с новыми завоеваниями, расширением государств, образованием империй.

Различные навигационные акты – это институциональное закрепление монопольного положения национальных перевозчиков, торговых и перевалочных пунктов с учетом того, что «прибыльность относительно монополизированных процессов намного выше прибыльности рыночных» [7, с. 87].

Кроме того, увеличение количества транспортных средств требовало обеспечения их эффективного использования, для чего было необходимо развивать новые виды торговли и перевозочной деятельности, например, трехстороннюю торговлю, оказание транспортных услуг иностранным государствам.

Развитию торговли на дальние расстояния и транзитным перевозкам грузов исторически было свойственно стремление к монополизации, поддерживаемое проведением жесткой государственной транспортной политики. Монополизация (полная или частичная) торговой деятельности (создание системы гильдий) необходима для минимизации транзакционных издержек, усиления конкурентных преимуществ национальных торговцев и перевозчиков.

4. Развитие инновационно-индустриального пояса торгового пути на основе государственно-частного партнерства

История и современность указывают на взаимное влияние торговли и государственной деятельности. Так, развитые пути сообщения повышают эффективность выполнения функций федеральных властей: обеспечение военной безопасности, работу почтовой связи, управление обширным государством (империей). Возникает кумулятивный эффект от эко-

номического превосходства национальной экономики в рамках мирохозяйственной системы [5, с. 262].

Подчеркнем большое военно-стратегическое значение торговых сетей, разрушение которых, как правило, наносит существенный вред противнику, использование торговых путей в качестве инструмента внешней политики, а дипломатических миссий – для достижения торгово-политических целей. Исторически сложившаяся конфигурация российской транспортно-коммуникационной системы служила выполнению преимущественно военно-стратегических задач. С другой стороны, для полной реализации транспортно-транзитного потенциала (ТПП) страна должна иметь не только военный, но и торговый флот.

В. Хансен отмечает, что «экономика Шелкового пути строилась отнюдь не на международной торговле по инициативе и за счет частных купцов, а в основном за счет китайских военных гарнизонов. Когда в Средней Азии разместили китайские войска, вслед за ними в этот район пришли деньги в виде монет, зерна и ткани» [19, с. 142]. Историко-экономический анализ показывает, что торговый путь был и остается артерией для перемещения технико-технологических навыков (компетенций).

В современное нестабильное время особую актуальность приобретает взаимная увязка развития инновационно-индустриальных поясов торговых путей с решением иных важнейших задач, прежде всего касающихся обеспечения национальной безопасности. Так, в свое время руководитель Госнарконтrolля России В. Иванов писал: «следует, на наш взгляд, в обмен на предоставление Россией транспортных коридоров для сил НАТО в Афганистане взять с них обязательства по уничтожению посевов, лабораторий, складов и прочей инфраструктуры афганского наркобизнеса...» [11, с. 61].

Таким образом, развитие торговых путей может и должно происходить в увязке с уничтожением отдельных видов деятельности. Однако развитие путей сообщения может привести к ликвидации не только противоправных форм предпринимательства, бизнесов, вредных для общества, но и к деградации и исчезновению отдельных отраслей национальной промышленности вследствие развития внешней торговли, обеспеченного функционированием эффективных перевозочных технологий. Необходимо также отметить, что транзитная экономика может намного эффективнее развиваться в небольших странах, городах-государствах и отдельных узловых точках.

Литература

1. Агабабян К. Ориентир на клиента. Интервью с начальником Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом А. Бельским // *Гудок*, 05.02.2018. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1403497&archive=2018.02.05> (дата обращения: 15.02.2018), свободный. – Загл. с экрана.
2. Амосов А. И. *Последствия сверхускорения эволюции экономики и общества в последние столетия: Закономерности социального и экономического развития*. – М.: Издательство ЛКИ, 2009. – 312 с.
3. Бернстайн У. *Великолепный обмен. История мировой торговли* / пер. с англ. И. Летберга. – Москва: АСТ, 2014. – 508 с.
4. Бродель Ф. *Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII века*. – Т. 2. *Игры обмена* / 2-е изд.; пер. с фр. Л. Е. Куббеля. – М.: Издательство «Весь мир», 2007. – 672 с.
5. Валлерстайн И. *Мир-система модерна. Том I. Капиталистическое сельское хозяйство и истоки европейского мира-экономики в XVI веке* / Предисл. Г. М. Дерлугьяна, пер. с англ., литер. редакц., комм. Н. Проценко, А. Черняева. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Русский фонд содействия образованию и науке, 2016. – 552 с.
6. Валлерстайн И. *Мир-система Модерна. Том II. Меркантилизм и консолидация европейского мир-экономики, 1600–1750 гг.* / Пер. с англ., литер. редакц., комм. Н. Проценко. – М.: Русский фонд содействия образованию и науке, 2016. – 528 с.
7. Валлерстайн Иммануил. *Мирсистемный анализ. Введение*. Пер. с англ. / Вступ. Ст. и прил. Г. М. Дерлугьяна. Изд. 2-е испр. – М.: УРСС: ЛЕНАНД, 2018. – 304 с.
8. Грот Л. П. *Призвание варягов, или Норманны, которых не было* / Лидия Грот. – М.: Алгоритм, 2013. – 368 с.
9. Зоидов К. Х., Медков А. А. *Формирование глобальных и региональных транзитных узлов в Центральной Азии как направление интеграции экономики Республики Таджикистан в Большое Евразийское пространство* / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М.: ИПР РАН, 2018. – 133 с.
10. Зоидов К. Х., Медков А. А., Зоидов З. К. *Государственно-частное партнерство – основа инновационного развития и безопасности транзитной экономики: Монография* / Предисловие и науч. ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветков. – Москва: Экономическое образование, 2017. – 528 с.
11. Иванов В. П. *Афганский наркоузел* / Виктор Иванов. – М.: CVG-art, 2010. – 208 с.

12. Источник: [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1415454&archive=2018.04.16>, (дата обращения: 28.04.2018), свободный. – Загл. с экрана.
13. Источник: [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/news/57425>, свободный. – Загл. с экрана.
14. Кагарлицкий Б. Ю., Сергеев В. . История России: Миросистемный анализ: Учебное пособие. Изд. 2-е. – М.: ЛЕНАНД, 2014. – 432 с.
15. Кроули Роджер. Венецианская республика. Расцвет и упадок великой морской империи. 1000–1503 / Пер. с англ. Л. А. Игоревского. – М.: ЗАО Издательство Центр-полиграф, 2015. – 446 с.
16. Норт Д., Уоллис Д., Вайнгаст Б. Насилие и социальные порядки. Концептуальные рамки для интерпретации письменной истории человечества / пер. с англ. Д. Узланера, М. Маркова, Д. Раскова, А. Расковой. – М.: Изд. Института Гайдара, 2011. – 480 с.
17. Райнерт Э. С. Как богатые страны стали богатыми, и почему бедные страны остаются бедными / пер. с англ. Н.Автономовой; под ред. В.Автономова; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – 2-е изд. – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2014. – 384 с.
18. Франкопан, Питер. Шелковый путь / Питер Франкопан; [пер. с англ. Ю.В. Шаршуковой]. – М.: Издательство «Э», 2018. – 688 с.
19. 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.
20. 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.
21. Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А., Зоидов З. К. Моделирование процессов сопряжения и инновационного развития транспортно-транзитных систем России и стран Западной и Южной Азии / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова, к. ф.-м. н., доцента К. Х. Зоидова. – М.: ИПР РАН, 2017. – 475 с.
22. Чеченова Б. Экономика доверия и кооперации. Интервью с научным директором Центра цифровой трансформации Московской школы управления «Сколково», вице-президентом ЦСР, председателем правления Фонда ЦСР «Северо-Запад» В. Княгининым // Гудок, 16.04.2018.

References:

1. Aghababayan K. A Guide to the customer. Interview with the head of the Central Directorate for management of the terminal warehouse complex Belsky // Gudok, 05.02.2018. [An electronic resource]. Access mode: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1403497&archive=2018.02.05> (date accessed: 15.02.2018), free. Heading from the screen.
2. Effects of over-acceleration of the evolution of the economy and society in recent centuries: patterns of social And economic development. - М.: Publishing LKI, 2009. 312 p.
3. Bernstein. William a Splendid exchange. History of world trade / translated from English. I. Letberg-Moscow: AST, 2014. 508 p.
4. Braudel F. Material civilization, economy and capitalism XV–XVIII centuries. vol.2. Exchange games / 2nd ed.; TRANS. with FR. L. E. Kubala. M.: publishing house «the Whole world», 2007. 672 p.
5. Wallerstein I. World-Modern system. Volume I. Capitalist agriculture and the origins of the European world-economy in the sixteenth century / Pref. G. M. Derlugian, TRANS. from English., liter. editor., comconsoles'. N. Protsenko, A. Chernyaev. 2nd ed., ISPR. and DOP. M.: Russian Foundation for the promotion of education and science, 2016. 552 p.
6. Wallerstein I. World-Modern system. Volume II. Mercantilism and consolidation of the European world economy, 1600–1750 gg. / Per. with English., liter. editor., comconsoles'. N. Protsenko. M.: Russian Foundation for the promotion of education and science, 2016. 528 p.
7. Wallerstein Immanuel. World-system analysis. Introduction. Per. with English. / Intro. St. and ADJ. G. M. Derlugian. Ed. 2-e ISPR. M.: URSS: LENAND, 2018. 304 p.
8. Grotto L. P. the call of the Varangians, or Normans, which was not / Lydia Groth. M.: Algorithm, 2013. 368 p.
9. Zoidov K. Kh., Medkov A. A. Formation of global and regional transit hubs in Central Asia as a direction for integrating the economy of the Republic of Tajikistan into the Greater Eurasian space / Under the editorship of corresponding member RAS V.A. Tsvetkov. M.: MEI RAS, 2018. 133 p.
10. Zoidov K. Kh., Medkov A. A., Zoidov Z. K. Public-private Partnership – the Basis of innovative Development and Security in the Transit Economy: Monograph / Foreword and ed.: RAS Corr. Member V.A. Tsvetkov. Moscow. Economic Education Publishing House. 2017. 528 p.
11. Ivanov V. P. the Afghan narcosis / Victor Ivanov. Moscow: CVG-art, 2010. 208 p.
12. Source: [An electronic resource]. Access mode: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1415454&archive=2018.04.16>, (date of application: 28.04.2018), free. Heading from the screen.
13. Source: access Mode: URL: <http://www.kremlin.ru/acts/news/57425>, free. Heading from the screen.
14. Кагарлицкий Б. Ю., Сергеев В. Н. История России: world-system analysis: textbook. Ed. 2. Moscow: LENAND, 2014. 432 p.
15. Crowley, Roger. Venetian Republic. The rise and decline of the great Maritime Empire. 1000-1503 / Per. with English. L. A. Igorevskaya. - М.: CJSC publishing Center-polygraph, 2015. 446 p.
16. North D., Wallis D., Weingast B. Violence and social orders. A conceptual framework for interpreting recorded human history / translated from English. D. Uzlaner, M. Markov, D. Raskova, A. Raskova. M.: Izd. Gaidar Institute, 2011. 480 p.

17. Reinert E. S. *how rich countries have become rich, and why poor countries remain poor* / TRANS. N. Avtonomova; ed. by V. Avtonomov; NAT. trace. University «Higher school of Economics». 2nd ed. M.: Ed. house of Higher school of Economics, 2014. 384 p.
18. Frankopan, Peter. *Silk road* / Peter Frankopan; [lane. from English. V. Sheshukova]. M.: Publishing House «E», 2018. 688 p.
19. Hansen, Valerie. *Great silk road. Port routes through Central Asia. China-Sogdiana-Persia-Levant / Per. with English. S. A. Belousov. M.: ZAO Publishing house tsentrpoligraf, 2014. 477 p.*
20. Tsvetkov V. A., Zoidov K. Kh., Medkov A. A. *the formation of the evolutionary model of the transport and transit system of Russia in the conditions of integration and globalization. M.: MEI RAS; SPb.: Nestor-History, 2014. 800 p.*
21. Tsvetkov V. A., Zoidov K. Kh., Medkov A. A., Zoidov Z. K. *Modeling of conjunction and innovative development processes of transport-transit systems of Russia and countries of West and South Asia / Under the editorship of corresponding member RAS V.A. Tsvetkov, PhD in Physics and Mathematics, Associate Professor K.Kh. Zoidov. M.: MEI RAS, 2016. 475 p.*
22. Chechenova B. *Economics of trust and cooperation. Interview with scientific Director of the center for digital transformation of the Moscow school of management «SKOLKOVO», Vice-President of the CSR, Chairman of the Board of the CSR «North-West» V. Knyaginina // Gudok, 16.04.2018.*