

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

МОДЕЛИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ ФОРМИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННО- ИНДУСТРИАЛЬНОГО ПОЯСА ТОРГОВОГО ПУТИ XXI ВЕКА. ЧАСТЬ II¹

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 в. 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. Выявлены и

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

внутренние угрозы ТТЭ: концентрация богатства, активов и товаров для транзитной и экспортно-импортной торговли в руках немногочисленных слоев населения, образованию рентоориентированных 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, формирования 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

Dr.Econ.Sci., professor, corresponding member of RAS, director
FGBUN "Institute of problems of the market of RAS",
e-mail: tsvetkov@ipr-ras.ru

ZOIDOV KOBILZHON HODZHIYEVICH

j .t. - m of N, the associate professor, the head of the laboratory Integratsii Russian economies in the world economy of FGBUN "Institute of problems of the market of RAS",
e-mail: kobiljonz@mail.ru

MEDKOV ALEXEY ANATOLYEVICH

PhD Econ., leading researcher, head of the Center of researches of transit economies of Laboratory of integration of the Russian economy into the world economy of FGBUN "Institute of problems of the market of RAS",
e-mail: medkov71@mail.ru

ZOIDOV ZAFAR KOBILDZHONOVICH

research associate of FGBUN "Institute of problems of the market of RAS",
e-mail: zafar2608@mail.ru

MODELING OF MECHANISMS OF FORMATION OF INNOVATIVE-INDUSTRIAL BELT OF THE TRADE ROUTE IN THE XXI CENTURY. PART II

Abstract. Object. On the basis of historical and economic research, analysis of current trends in the transformation of transport and transit systems (TTS) and modeling of their development, the article put forward a hypothesis that modern trade routes can and should play an important role in the modernization of the Russian economy, the development of industry on an innovative basis. It is indicated that in the formation and use of modern trade routes, special attention should be paid to the maximum possible expansion of sectors of the national economy producing goods with high added value. **Purpose of work.** The article stated that in modeling innovation and industrial belt of the trade route of the XXI century is of particular urgency: the maintenance of an effective balance between free enterprise and trade-political structures that are closely associated with the state. It is noted that the development of trade and transit economy (TTE), the increase in income from the export of transport services can reduce (not increase) the tax burden on industrial and agricultural enterprises. In order to in-

crease the share of value added remaining in the national economy, a proposal was made to focus on the development of re – export-trade mediation (primarily in the form of a state monopoly, as well as in the form of providing advantages to domestic enterprises), and not just on the transit of cargo flows. **Methodology of work.** The work is based on the methods of world system analysis, system paradigm, evolutionary-institutional theory with the use of historical approach. **Result of work.** The risks of the functioning of the TTE, the reliance on which increases the dependence of the socio-economic situation in the state, region, city on the development of international trade, increases the influence of external factors. The internal threats of TTE are also revealed: concentration of wealth, assets and goods for transit and export-import trade in the hands of a few segments of the population, formation of rent-oriented elites with military force ("specialists in violence"), and in General the parasitic nature of the functioning of the key points of trade routes. **Summary.** It is proved that the transit of goods and passengers by all modes of transport requires the maximum use of national rolling stock, its leasing to foreign carriers, state financial participation in the creation of new models and mass production of vehicles, providing private entrepreneurs with public goods in the form of political and military support for transit trade. **The scope of the results.** The results of the study can be used in the development of the state General economic and sectoral programs of integration of global infrastructure and integration initiatives, the formation of economic zones of modern trade routes on an innovative basis, indicative plans for high-tech development of rail and road transport, as well as transport engineering, preparation and implementation of specific projects for the development of transport and transit systems on the principles of public-private partnership (PPP).

Keywords: trade route, transport and transit system, international transport corridors, modeling, innovation and industrial belt, public-private partnership, digital economy, railway transport, road transport.

5. Концептуальные подходы к моделированию формирования доходного торгового пути и его инновационно-индустриального пояса

5.1. Виды доходов

Развитие реэкспортной торговли. Реэкспорт – масштабный и прибыльный вид перевалочной торговли. Кроме того, реэкспорт дает большую коммерческую прибыль, а не только фискальные доходы, как при налогообложении экспортно-импортных операций. Отдельно следует упомянуть практику реэкспорта предпринимательских доходов (табл. 2).

Сделки по обмену инвестиций в развитие путей сообщения на право разработки месторождений полезных ископаемых. Это один из способов вовлечения мощностей добывающей промышленности в экономический пояс торгового пути.

Распределение денег (доходов) вдоль дорог (торговых путей). Любая страна, любая эпоха имели свои «королевские товары», более других обещавшие торговую прибавочную стоимость [7, С. 155.]. Ф. Бродель отмечает, что «деньги расходятся и распределяются вдоль дорог как среди чиновников, поставленных над транзитом в попутных городах, так и между хозяевами гостиниц, кузнецами, тележниками, шорниками и многими другими подданными короля» [7, с. 348].

Организация дальних перевозок в рамках торговой операции как одной из составляющих. Дробные акции, фьючерсные контракты, морское страхование – всё это способствовало развитию коммерции [6, С. 262].

Инновационно-индустриальный пояс торгового пути может обеспечивать получение тройной ренты. Э. Райнерт отмечает, что «в Венеции 40 тыс. человек работали только на судостроительных верфях. Венеция и Голландия контролировали важные сырьевые рынки (Венеция – соли, а Голландия – рыбы). Кроме того, Венеция и Голландия наладили крайне выгодную международную торговлю. Таким образом, первое богатство в Европе было основано на тройной ренте – тройной рыночной власти в таких видах экономической деятельности, которые явно отсутствовали в бедных европейских странах. Это были промышленное производство, почти полная монополия в одном виде важного сырья, а также прибыльная международная торговля» [20, с. 108].

Таблица 2

Перспективные направления повышения доходности торговых путей

№	Направление	Перспективы	Риски
1.	Расширение реэкспортных операций, в т.ч. развитие реэкспорта с добавленной стоимостью.	Рост промышленного производства, увеличение доходов субъектов национальной экономики, подъем технико-технологического уровня хозяйства.	Рентоориентированное поведение российских предпринимателей, неэффективная протекционистская госполитика, противодействие иностранных производителей и грузовладельцев.
2.	Обмен инвестициями в развитие транспортной инфраструктуры на право разработки месторождений полезных ископаемых.	Развитие транспортно-дорожного комплекса страны без значительных первоначальных затрат государства и хозяйствующих субъектов.	Закрепление сырьевой специализации хозяйства, потеря части суверенитета.
3.	Организация транзитных перевозок в рамках торговых-транспортных операций.	Максимальное извлечение доходов из процесса товародвижения путем оказания комплекса торговых, транспортных, финансовых услуг.	Отсутствие крупных торговых-транспортных компаний (объединений), имеющих достаточный капитал и собственный подвижной состав.
4.	Получение тройной ренты от развития промышленного производства, монополии на рынке важного сырья, международной торговли.	Обеспечение эффективного мирохозяйственного транзита добавленной стоимости, устойчивый экономический рост, сбалансированное развитие народного хозяйства.	Неэффективная промышленная политика, биржевой характер ценообразования на рынках сырья, международная торговля товарами с низкой долей добавленной стоимости и использованием иностранных перевозчиков.
5.	Перевод теневых форм доходов в виде подарков, подношений и коррупционных схем в легальные поступления.	Развитие обезличенных, электронных форм взаимодействия контрагентов трансграничных грузопотоков.	Противодействие ренториентированных элит (в т.ч. «специалистов по насилию»), сокращение коррупционных доходов, как одного из каналов поступления денег в экономику.
6.	Распределение доходов вдоль торговых путей.	Максимальное вовлечение хозяйствующих субъектов в обслуживание торгового пути, в его экономический пояс, действие механизма перераспределения доходов.	Сама суть транзитных перевозок – максимальное быстрое, без переработок движение грузопотоков, недостаточная грузовая база торговых путей, неразвитость инфраструктуры путей сообщения.
7.	Обслуживание паломников, туристов.	Ожидаемый рост интереса к России после футбольного ЧМ-2018, популярность «красного» туризма в КНР, развитие туристических услуг в Сибири.	Отсутствие в России общемировых религиозных святынь, негативный фон восприятия страны за рубежом, низкий уровень жизни и неблагоприятная криминогенная ситуация в регионах.

Транзитно-сырьевое проклятие обусловлено действием закона убывающей отдачи факторов производства. Закон убывающей отдачи от факторов производства действует при осуществлении транзитных перевозок грузов и пассажиров и в транзитной экономике в целом. Повышаются риски возникновения анклавной экономики, к которой главную роль играет иностранный капитал. Замечено, что зачастую в странах, ориентированных на развитие сырьевых производств и получение рентных доходов, «технологический прогресс приводит к снижению цен для зарубежных потребителей, а не к повышению зарплат для их граждан» [20, с. 278].

Возникает актуальная задача поиска путей недопущения ситуации, когда максимизация экспорта транспортных услуг приводит к снижению благосостояния страны и ее населения. Не стоит идти по пути беднейших государств мира, которые «поступаются максимизацией благосостояния граждан ради максимизации международной торговли» [20, с. 284].

Одним из видов доходов транзитной экономики являются подарки и подношения, а также доходы от обслуживания паломников, туристов.

Развитие транзитной экономики, увеличение доходов от экспорта транспортных услуг

позволяет снизить (не повышать) налоговое бремя на промышленные и сельскохозяйственные предприятия. Исторически в России несравнимо меньше, чем в западных странах, была доля поступлений от таких источников доходов, как внешняя торговля, пиратство, внутренняя торговля, ремесла и промыслы. Все это вместе взятое обусловило большой податной гнет на сельское хозяйство по сравнению с лидерами мировой экономики [2, С. 234].

5.2. Направления мирохозяйственного транзита добавленной стоимости при формировании инновационно-индустриального пояса торгового пути

В целях развития инновационно-индустриального пояса торгового пути в России следует развивать собственное судостроение, особенно судов-контейнеровозов ледового класса. Об этом свидетельствует исторический опыт транзитных государств. В Венеции судостроение и модернизация были необъятным проектом, требовавшим бесконечного количества древесины, смолы, пеньки, канатов, парусины и железа для гвоздей, якорей и креплений [18, С. 52]. Торговые галеры, построенные в арсенале, являлись собственностью государства и ежегодно отдавались во фрахт на аукционах. Это делалось с целью контроля над предпринимательской деятельностью на благо и людей и государства и предотвращения междоусобиц [18, с. 296].

Кроме того, историко-экономический анализ говорит о необходимости и выгоды «заталкивания» товаропотоков на торговые пути и в их узловые точки, что влияет и на другие виды деятельности, например:

- финансово-кредитное обслуживание торговых путей;
- использование национальной валюты для международных расчетов;
- развитие и совершенствование компетенций в области торговых и финансовых операций.

Транзит добавленной стоимости осуществляется путем переноса в транзитную страну-производств с высокой долей добавленной стоимости, встроенных в мировые цепочки поставок. В противном случае, как уже было отмечено, включение в экономический пояс торгового пути может привести к деградации структуры хозяйства, деиндустриализации, углублению специализации на сырьевом экспорте и импорте промышленных товаров.

Следует отметить, что торговый путь сам по себе повышает эффективность традиционных хозяйств. С точки зрения институциональной теории видно, что «транспортная инфраструктура часто преобразовывает обширные области традиционно устроенных, низкодоходных и самодостаточных крестьянских хозяйств в специализированных производителей продовольствия на интегрированных региональных, национальных или международных рынках, значительно повышая как эффективность производства, так и доходы» [19, С. 216]. Однако необходимо учитывать риски и последствия смещения торговых путей.

6. Актуальные векторы наполнения инновационно-индустриальных поясов торговых путей на территории России

6.1. Налаживание производства российских универсальных и специализированных контейнеров, повышение контейнеризации грузов

В настоящее время развитие перевозочных технологий требует повышения контейнеризации грузов, организации перевозок в контейнерах (флекситанках) жидких и сыпучих грузов, внедрения передовых технологий загрузки-выгрузки содержимого контейнеров. Особую актуальность приобретает производство российских рефрижераторных контейнеров, рынок которых испытывает жесткое давление конкурентной среды, в частности, Китай субсидирует национальных производителей [4].

Организационно-институциональными инструментами поддержки российских производителей, собственников и пользователей рефконтейнеров могут быть следующими:

- государственное финансирование проведения НИОКР;
- выделение субсидий на покупку рефконтейнеров российского производства до уровня стоимости китайских аналогов;
- создание якорного заказчика – лидера рынка железнодорожных перевозок грузов в контейнерах;
- выравнивание тарифов на транспортировку грузов в рефрижераторных контейнерах до уровня перевозки в универсальных контейнерах;

– государственная и корпоративная (со стороны ОАО «РЖД») поддержка развития движения ускоренных рефконтейнерных поездов;

– создание сети специализированных обслуживающих пунктов на пути следования специализированного подвижного состава, в частности, предоставление услуг мобильными промывочными комплексами.

Для транзитных перевозок контейнеров требуется разработка легкого контейнерного поезда для высокоскоростных магистралей (ВСМ), который сможет перевозить товары с высокой добавленной стоимостью и почтовые отправления.

6.2. Концептуальные подходы к моделированию развития цифрового торгового пути

В Указе Президента РФ В.В. Путина от 7 мая 2018 г. дано поручение Правительству России и субъектам Федерации к 2024 г. решить задачу преобразования приоритетных отраслей экономики и социальной сферы, включая транспортную инфраструктуру, посредством внедрения цифровых технологий и платформенных решений [16].

В этой связи нельзя не согласиться с мнением В. Княгинина, что «транспортный сектор представляет собой одну из «критических» инфраструктурных отраслей в российской экономике, а значит, его цифровая трансформация потенциально способна привести к положительным эффектам по всем ключевым направлениям цифровизации национальной экономики» [25].

6.2.1. Основные составляющие элементы цифрового торгового пути в части железнодорожного транспорта

1. Цифровизация клиентских сервисов, формирование «электронных бирж» для перевозчиков и грузовладельцев («уберизация»).

2. Строительство интеллектуального пути, позволяющего отслеживать состояние инфраструктуры и искусственных сооружений на протяжении всего срока эксплуатации.

3. Внедрение безлюдных технологий содержания и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры на основе применения информационных технологий, что особенно актуально в условиях Крайнего Севера.

4. Производство умных поездов, оснащение тягового подвижного состава системами диагностики, автоведения и глобального позиционирования на базе GPS-ГЛОНАСС, системами автоматической технологической связи, применение безлюдных технологий.

5. Применение принципа интервального регулирования движения поездов без светофоров и громоздкого напольного оборудования.

6. Использование информационно-навигационных цифровых сервисов, спутниковая навигация, обеспечение наблюдаемости всех операций и возможности контроля на каждом этапе транспортировки и отправки грузов.

7. Предоставление услуг по отслеживанию транзитных международных перевозок в рамках ЕАЭС, создание геоинформационной системы (ЕАЭС Geo), информационное обеспечение прослеживаемости товаров.

8. Применение электронных идентификаторов (навигационных пломб) с использованием технологии ГЛОНАСС на железнодорожном и автомобильном транспорте.

9. Цифровизация трансграничного грузопотока.

10. Цифровизация при взаимодействии со смежными видами транспорта, в том числе при передаче грузов на межвидовых транспортных стыках.

11. Внедрение технологии интеллектуального контейнерного терминала.

12. Цифровизация внутренних технологических процессов ОАО «РЖД».

13. Цифровизация метеорологического обеспечения перевозочного процесса.

14. Транспортное обеспечение интернет-торговли.

6.2.2. Основные элементы цифрового торгового пути в части автомобильного транспорта

1. ГЛОНАСС-мониторинг движения автотранспортных средств.

2. Внедрение государственных информационных систем контроля за деятельностью автотранспортчиков:

– системы автоматической видеофиксации нарушений правил дорожного движения (ПДД);

– сбора платы за проезд грузовых автомобилей по федеральным трассам общей массой свыше 12 тонн «Платон»;

– автоматического весогабаритного контроля (АСВГК);

– системы экстренного реагирования при авариях ЭРА-ГЛОНАСС.

3. Применение системы «умных» весов.

4. Оснащение грузовых автомобилей бортовыми системами контроля взвешивания (принцип «весы всегда с собой»).

5. Цифровизация контроля труда, отдыха и состояния водителей автотранспортных средств («умные» тахографы).

6. Оформление онлайн-заявок на получение спецразрешений для перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов по федеральным дорогам через портал «Госуслуги».

7. Внедрение электронной товарно-транспортной накладной при оформлении грузовых перевозок. Переход от бумажных документов на цифровые ресурсы в режиме онлайн, что даст перевозчикам возможность получать необходимые разрешения и согласования, оплачивать пошлины, оформлять путевые листы, получать отметки о доставке в товарной накладной.

8. Работа сайта «Карта убитых дорог», где на основе заявок водителей большегрузных автомобилей ведется учет предложений грузоперевозчиков при формировании программы дорожных работ.

Цифровизация торгового пути, масштабирование применения информационных технологий в транспортно-транзитной системе обеспечит повышение эффективности использования факторов производства (экономических ресурсов) в перевозочном процессе, ускорит оборачиваемость оборотных средств компаний, сократит транзакционные издержки, повысит пропускную способность транспортной инфраструктуры.

С другой стороны, посредством развития информационных технологий происходит перенос в цифровую среду функций и работ, ранее выполнявшихся людьми и организациями, что обостряет проблему занятости населения и повышает требования к качеству человеческого капитала. Внедрение цифровых технологий делает актуальными вопросы обеспечения кибербезопасности. Не исключено лоббирование производителями электронного оборудования сбыта своей продукции в ущерб интересам транспортных компаний.

Заключение. Основные выводы и предложения

Инновационно-индустриальный пояс торгового пути формируется и в результате синергии экспортно-импортных, внутренних и транзитных перевозок грузов. Торговый путь и его пояс, помимо обслуживания транзитных грузопотоков, удовлетворяют транспортные потребности промышленных и сельскохозяйственных предприятий, а также обеспечивают транспортную доступность территории [12-13, 23-24].

В начально-конечных точках (областях) торгового пути должны происходить сбор, консолидация, деконсолидация и распределение грузов. Требуется наличие своеобразных грузовых «пылесосов» и «распылителей», какими в Средние века были экономический союз торговых городов северо-западной Европы – Ганза и Хазария (Итиль), что и обусловило формирование грузовой базы Волго-Каспийского (Хазаро-Ганзейского) водного пути.

В настоящее время роль грузовых «пылесосов» и «распылителей» выполняют крупные транспортно-логистические компании. Однако не теряют своего значения и территориальные образования, в частности, город Урумчи – административный центр Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) КНР – поступательно превращается в современный собирательно-распределительный центр грузов, следующих по маршруту Китай – Европа и обратно.

Моделирование инновационно-инфраструктурного пояса торгового пути предполагает построение системы моделей, отражающих:

1. Движение товаров с высокой добавленной стоимостью («королевских товаров»), обладающих высокой транспортабельностью.

2. Развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры, необходимой, в том числе (а иногда и прежде всего), для военно-стратегических нужд и нужд государственного управления.

3. Производство инновационного (для своего времени) подвижного состава.
4. Формирование и развитие логистической сети, обустройство узловых транспортно-логистических центров (хабов), где будут концентрироваться (для промежуточного хранения) грузы, следующие по международным транспортным коридорам, прежде всего по направлению Китай – Европа, моделирование схемы размещения быстровозводимых складов – перспективного направления модернизации складского комплекса ОАО «РЖД» [1].
5. Динамики производства обслуживающих предприятий, отраслей, видов производств.
6. Процессы в финансовом секторе, соответствующем торговому пути.
7. Преимущества и риски формирования цифрового торгового пути.

Исследование показало, что:

- отсутствие благоприятных возможностей для развития сельского хозяйства или отраслей промышленности, зависящих от близости месторождений полезных ископаемых, стимулирует города и народы развивать торговые пути;
- функционирование торгового пути предполагает наличие в достаточном количестве людей, подвижного состава, капиталов и компетенций;
- в целях развития транзитной экономики необходимо не просто развивать транспортные коммуникации, а строить и моделировать доходные торговые пути, прежде всего, переходя от транзита товаров к реэкспорту с созданием добавленной стоимости;
- необходимо формирование и построение бизнес-модели новой монополии – Российской транспортно-транзитной компании (РТТК) – для создания конкурентной среды на рынке глобальных транспортных сервисов;
- следует воспринимать инновационно-индустриальный пояс торгового пути, как буферную зону между различными составляющими мирового хозяйства, что содержит риски превращения страны в посредника – транзитера – паразита, как связующего звена между центром мира-экономики и его периферийной зоной.

В настоящее время для России необходимость иметь собственного транзитного перевозчика – РТТК – обусловлена ещё и актуальной задачей обхода западных экономических санкций.

В задачи РТТК входит размещение заказов, авансирование и кредитование через свой экзитивный банк предпринимательской активности хозяйствующих субъектов, составляющих инновационно-индустриальный пояс торгового пути. РТТК должна заняться созданием открытой, распределенной и масштабируемой цифровой платформы в рамках реализации транспортно-транзитного потенциала страны и государств-членов ЕАЭС.

Накопленный российскими государственными и частными структурами опыт военных действий делает востребованными их услуги по обеспечению безопасности перевозок и хранения грузов в нестабильных регионах, в том числе и с привлечением частных военных компаний (ЧВК).

Литература

1. Агабабян К. Ориентир на клиента. Интервью с начальником Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом А. Бельским // Гудок, 05.02.2018. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1403497&archive=2018.02.05> (дата обращения: 15.02.2018).
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. Аносова Л.А., Кабир Л.С. Приоритеты налогового стимулирования инновационной деятельности и поддержки инвестиций // Экономика и управление. 2013. № 5 (91). С. 12-16.
4. Аносова Л.А., Кабир Л.С. Китай в глобальном мире: технологии управления будущим // Экономика и управление. 2015. № 1 (111). С. 4-9.
5. Аносова Л.А., Кабир Л.С. Российская система налоговых льгот, направленных на стимулирование инновационной деятельности и поддержку инвестиций: структурные элементы // Экономика и управление. 2013. № 10 (96). С. 3-25.
6. Бернштейн У. Великолепный обмен. История мировой торговли / пер. с англ. И. Летберга – Москва: АСТ, 2014. – 508 с.
7. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т.2. Игры обмена / 2-е изд.; пер. с фр. Л.Е.Куббеля. – М.: Издательство «Весь мир», 2007. – 672 с.
8. 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.

9. Валлерстайн И. Мир-система Модерна. Том II. Меркантилизм и консолидация европейского мир-экономики, 1600-1750 гг. / Пер. с англ., литер. редак., комм. Н. Проценко. М.: Русский фонд содействия образованию и науке, 2016. – 528 с.
10. Валлерстайн Иммануил. Миросистемный анализ. Введение. Пер. с англ. / Вступ. Ст. и прил. Г.М.Дерлугьяна. Изд. 2-е испр. – М.: УРСС: ЛЕНАНД, 2018. – 304 с.
11. Грот Л.П. Призвание варягов, или Норманны, которых не было / Лидия Грот. – М.: Алгоритм, 2013. – 368 с.
12. 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.
13. 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.
14. Иванов В.П. Афганский наркоузел / Виктор Иванов. – М.: CVG-art, 2010. – 208 с.
15. Источник: Режим доступа: URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1415454&archive=2018.04.16>, (дата обращения: 28.04.2018), свободный. – Загл. с экрана.
16. Источник: Режим доступа: URL: <http://www.kremlin.ru/acts/news/57425>, свободный. – Загл. с экрана.
17. Кагарлицкий Б.Ю., Сергеев В.Н. История России: Миросистемный анализ: Учебное пособие. Изд. 2-е. – М.: ЛЕНАНД, 2014. – 432 с.
18. 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.
19. 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.
20. Райнерт, Э.С. Как богатые страны стали богатыми, и почему бедные страны остаются бедными / пер. с англ. Н.Автономовой; под ред. В.Автономова; Нац. нсслед. ун-т «Высшая школа экономики». – 2-е изд. – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2014. – 384 с.
21. Франкопан, Питер. Шелковый путь / Питер Франкопан; [пер. с англ. Ю.В. Шаршуковой]. – М.: Издательство «Э», 2018. – 688 с.
22. 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.
23. 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.
24. 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.
25. 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. Aghababyan 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. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1403497&archive=2018.02.05> (date accessed: 15.02.2018).
2. Effects of over-acceleration of the evolution of the economy and society in recent centuries: patterns of social And economic development. - M.: Publishing LKI, 2009. - 312 p.
3. Anosova L. A., Kabir L. S. Priorities of tax incentives for innovation and investment support // Economics and management. 2013. № 5 (91). P. 12-16.
4. Anosova L. A., Kabir L. S. China in the global world: technologies of future management. Economics and management. 2015. № 1 (111). C. 4-9.
5. Anosova L. A., Kabir L. S. Russian system of tax benefits aimed at stimulating innovation and investment support: structural elements // Economics and management. 2013. № 10 (96). P. 3-25.
6. Bernstein, William a Splendid exchange. History of world trade / translated from English. I. Letberg-Moscow: AST, 2014. - 508 p.
7. 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.
8. 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.
9. 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.
10. Wallerstein Immanuel. World-system analysis. Introduction. Per. with English. / Intro. St. and ADJ. G. M. Derlugian. Ed. 2-e ISPR. – M.: URSS: LЕНАНД, 2018. - 304 p.

11. Grotto, L.P. *the call of the Varangians, or Normans, which was not* / Lydia Groth. - M.: Algorithm, 2013. - 368 p.
12. 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.
13. 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.
14. Ivanov V. P. *the Afghan narcosis* / Victor Ivanov. - Moscow: CVG-art, 2010. - 208 p.
15. Source: access Mode: URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1415454&archive=2018.04.16>, (date of application: 28.04.2018), free. The title. from the screen.
16. Source: access Mode: URL: <http://www.kremlin.ru/acts/news/57425>, free. The title. from the screen.
17. Kagarlitsky B.Yu., Sergeev V.N. *History of Russia: world-system analysis: textbook. Ed. 2.* – Moscow: LENAND, 2014. - 432 p.
18. Crowley, Roger. *Venetian Republic. The rise and decline of the great Maritime Empire. 1000-1503 / Per. with English. L. A. Igorevskaya.* - M.: CJSC publishing Center-polygraph, 2015. - 446 p.
19. 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.*
20. 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.
21. Frankopan, Peter. *Silk road / Peter Frankopan; [lane. from English. V. Sheshukova].* - M.: Publishing House E,"2018. - 688 p.
22. 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.
23. 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.
24. 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.
25. 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.*