

МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

УДК 330.341.2, 339.944.2, 339.565
ГРНТИ 06.51.51, 06.71.09

Теоретико-методологические предпосылки становления транзитной экономики и эволюционно-институциональное развитие транспортно-транзитных систем России и стран Центральной Азии

(Продолжение 2, начало см. в № 1 и 2 за 2016 г.)

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

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

Аннотация

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

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 15-02-00481а).

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

1.2.2. Распространение религиозных учений и развитие транзитной экономики

Функционирование транзитной экономики сопровождалось распространением религиозных учений, движением материальных и духовных культурных ценностей, передачей и освоением новой техники и технологий, способов организации производства. По этому поводу В. Хансен отмечает, что «вдоль Шёлкового пути наряду со знаниями и техническими

приёмами распространялись религиозные учения и верования. Технические приёмы, например, изготовления шёлка и бумаги, а также религиозные взгляды типа учения Заратуштры и позже ислама приходили вместе с переселенцами, приносящими с собой эти приёмы и религиозные верования своей родины на новые земли, где они селились» [23, с. 232].

Вдоль ВШП «ключевую роль в перемещении товаров играли официальные делегации; посланники, а также монахи считались одной из групп населения, совершавшей путешествия из одного места в другое». Город Хотан, например, «считался самым крупным населённым пунктом в Юго-Западном Синьцзяне и поэтому являл собой идеальный транзитный пункт для носителей религиозных учений, проникающих в Западные области из соседних земель» [23, с. 323, 325].

А. Дельнов отмечает, что по ВШП «приходили сотни буддийских миссионеров, а в обратном направлении, в Индию, отправлялись довольно уже многочисленные группы паломников – поклониться реликвиям и памятным местам, связанным с Буддой, глубже приобщиться к его учению». Однако «в 751 г. китайская армия потерпела сокрушительное поражение при Таласе от добравшихся уже до Киргизии победоносных воинов ислама – арабов. Поднебесная утратила контроль над Великим шёлковым путём» [9, с. 162, 198].

По мере того как арабские завоеватели покоряли всё более обширные пространства, соответственно увеличивалось число переселенцев, среди которых находилось много искусных мастеров металлообработки, прибывающих в Китай и оседающих в Чанане, где уже собралось множество иностранцев [23, с. 256].

Отправление религиозных культов, распространение паломничества к святым местам, поиск духовных наставников сами по себе создавали значительные пассажиропотоки, сопровождающиеся перевозкой необходимых путешественникам грузов, даров, пожертвований и подношений. Формировалась инфраструктура обеспечения передвижения паломников, охраны их караванов. Необходимо отметить, что в те времена отправление религиозных обрядов входило в число наиболее важных потребностей людей.

В годы расцвета Османской империи, как отмечает Дж. Гудвин, «большинство мусульман мира совершали всё, от начала до конца, паломничество в Мекку по территориям, находящимся под османской юрисдикцией; каждый год во главе великого каравана, пересекавшего пустыню, шли верблюды, принадлежащие османскому государству; османы снабжали паломников питьевой водой, да и вообще всю организацию мероприятия обеспечивал

османский наместник Дамаска, целиком посвящавший ей три месяца в году» [8, с. 352-353].

В свою очередь венецианцы «совершали регулярные рейсы на Святую землю на переоборудованных торговых галерах, которые... регулировались со всем возможным вниманием. Венецианцы обеспечивали оказание комплексных услуг, в которые входило обеспечение продовольствием на всем пути следования, а также перевозка от Яффы до Иерусалима» [18, с. 333].

Распространение одной религии на значительной территории сокращало транзакционные издержки торгово-транспортной деятельности, повышало степень взаимного доверия участников обменных операций и перевозочного процесса. В противоположность этому, как замечает Р. Кроули, «сделки, заключаемые через границу веры, всегда сопровождалась взаимными подозрениями, вызывающими повышенное напряжение» [18, с. 302].

1.2.3. Функционирование транзитной экономики и распространение технологических навыков, культурных традиций, концентрация художественных и религиозных ценностей в точках активности международной торговли

Формирование и функционирование транзитной экономики лежало в основе образования транзитного государства, включая политические, социальные и культурные функции его жизнедеятельности. Описывая жизнь в Венецианской республике Р. Коули замечает, что «привязанность венецианцев к Востоку имела эстетические, религиозные и коммерческие корни. ... венецианский дож возвёл в статус патриотического долга требование, чтобы торговые суда, возвращающиеся с Востока, привозили всевозможные древности, мраморы и статуи для украшения недавно восстановленной церкви Святого Марка» [18, с. 48]. И в другом месте: «Кража мощей... и разных предметов, связанных с жизнью Христа, добавила уважения городу и увеличила его потенциал к выгодной туристической паломнической деятельности» [18, с. 314].

Касаясь внешнеполитической и культурной экспансии Китайской империи, А. Дельнов пишет, что «вообще-то китайцы никогда не стремились к расширению внешней торговли, считая, что у них и без нее имеется все самое лучшее. Но соображения престижа им не были

чужды, и, исходя из них, они охотно экспортировали свою культуру – а при возможности не прочь были и расширить свою империю» [9, с. 123]. Такое положение соответствует политике «мягкой силы», осуществляемой КНР и в настоящее время.

Подводя итоги своего исследования ВШП, В. Хансен особо указывает на то, что «не стоит забывать его исторической роли по большому счёту потому, что народы, прошедшие весь Шёлковый путь или какую-то его часть, посеяли свои традиции наподобие семян диковинных растений, унесённых ветром в далёкие земли. ... Шёлковый путь не стал серьёзным торговым путём, зато его роль в истории народов переоценить трудно: сеть его маршрутов служила самой знаменитой на планете артерией, по которой шёл обмен между Востоком и Западом религиозными учениями, произведениями искусства, языками и техническими достижениями» [23, с. 380]. Например, «навыки промышленного разведения тутового шелкопряда и сплетения шёлка покинули Китай тем же путём, что и технология изготовления бумаги: их вывезли с собой люди, расселявшиеся вдоль Шёлкового пути» [23, с. 346].

Вразрез с весьма вялой торговлей между Востоком и Западом – сначала между Китаем и Южной Азией, а позже ещё и Западной Азией – всё-таки происходил активный культурный обмен по мере того, как разнообразные группы народа переселялись вдоль сухопутных путей через территорию Средней Азии. По этим маршрутам держали свой путь беженцы, художники, ремесленники, миссионеры, грабители и посланники. Иногда попутно они занимались торговлей, но она служила далеко не главной целью их хождения в земли соседей.

Самым важным и самым влиятельным народом вдоль Шёлкового пути, считались беженцы. Волны переселенцев несли с собой со своей родины свои технические приёмы, а потом применяли присущие им навыки на новом месте обитания. Технические приёмы изготовления бумаги и качества шёлка вывезли из Китая в то же самое время, когда в Китай завезли специальные приёмы варки стекла. Теми же путями приходили странствующие художники, приносящие альбомы с эскизами и предлагавшие художественные композиции, опробованные у них на родине [23, с. 384, 385].

А. Дельнов также указывает, что «навыки промышленного разведения тутового шелкопряда и сплетения шёлка покинули Китай тем же путём, что и технология изготовления бумаги: их вывезли с собой люди, расселявшиеся вдоль Шёлкового пути» [9, с. 346].

Важная роль технологических, религиозных, культурных обменов вдоль магистральных торговых путей обуславливает то, что национальная толерантность и веротерпимость были и есть неотъемлемыми составляющими транзитного государства и следствием функционирования транзитной экономики.

Например, в книге С. Дмитриенко указывается, что «торговля по Волжскому пути осуществлялась не только россиянами. Во всех торговых городах Волжского пути имелись кварталы, населённые персидскими, армянскими, арабскими и даже индийскими купцами» [10, с. 80]. В Османской империи «армяне составляли вторую по численности группу нетурецкого населения столицы. После превращения Стамбула в крупный перевалочный пункт они стали активно участвовать в международной торговле в качестве посредников» [19, с. 81].

1.3. Транзитная экономика: риски и негативные последствия

1.3.1. Рост военных расходов, связанных с обеспечением геополитических условий функционирования транзитной экономики

Для империй поддержание и развитие транзитной экономики, как правило, требует роста военных расходов, покрываемых за счёт повышения налогов. А для внешних государств – военное присутствие империи может приводить к дополнительным вливаниям средств в местные экономики. Например, для поддержания могущества и завоеваний в Османской империи «безудержно увеличивались чрезвычайные налоги. Так, размер одного из таких налогов, периодически взимавшегося на нужды султанского флота, на протяжении XVI в. возрос в семь-восемь раз» [19, с. 122].

С другой стороны, развитие транзитной торговли может приводить к снижению налогового бремени. Упоминая средневековый опыт короля Португалии Г. Кеймен пишет: «С тех пор как заморская торговля приносила хорошие барыши, ему не нужно было облагать налогами самих португальцев. Половина дохо-

дов португальского правительства проистекала от прибыльной азиатской торговли и третья часть – от торговли с Европой и Америкой. Благодаря развитию Бразилии переживала бум атлантическая торговля» [16, с. 426].

Развитие транзитной экономики, обеспечивающей поступления дополнительных доходов в казну, может предотвратить распространение системы кормлений, что было бы так актуально для опыта Московского государства и Российской империи. Не говоря уже о современной ситуации.

С другой стороны, затраты на содержание армии и военных гарнизонов могут стать и были локомотивом экономического развития транзитной экономики. В. Хансен приводит пример китайского гарнизона в расположенном на ВШП городе Турфане, который «в 742 г. насчитывал 5 тыс. солдат, однако за счёт налоговых поступлений от местных жителей покрывалось всего лишь 9% затрат на их содержание. Тем временем за счёт государственных дотаций на военные нужды, поступавших при династии Тан, в местную экономику оазисов на Шёлковом пути в виде шёлка вливались громадные деньги». Но когда после 755 г. случился вывод китайских войск, местная экономика вернулась к состоянию натурального хозяйства. Из этого исследования автор делает справедливый вывод о том, что «торговля вдоль Шёлкового пути по большому счёту велась за счёт китайских государственных расходов на сохранение рубежей, а не внешней торговли с дальними странами, осуществлявшейся частными купцами, как об этом многие думали» [23, с. 182, 190].

1.3.2. Распространение болезней, занесение чужих видов растительного и животного мира, угрожающих стабильному состоянию местной экосистемы

Указанные в названии заголовка явления были неизбежной платой за интенсификацию взаимных контактов между различными частями света со своими особенностями состояния биосферы. Из-за неразвитости медицины и естественнонаучных знаний по странам Европы периодически прокатывались эпидемии чумы, которые во многом определяли большие циклы социально-экономического развития Старого Света и его отдельных частей.

Дж. Гудвин отмечает, что «социальные и демографические изменения, по всей видимости, нашли отражение в более быстром, чем

раньше, распространении эпидемий из города в город (заразу разносили войска и торговые караваны). ... Чума обычно начиналась в Константинополе в апреле или в мае, достигала пика в августе и прекращалась; корабли везли её в Каир и Александрию, караваны – в балканские города» [8, с. 311-312].

Р. Кроули пишет, что «безудержный материализм, расширение торговых путей, коммерческие связи с далекими странами дали не только шелка и специи, слоновую кость и жемчуг, зерно и рыбу, но также и бациллу чумы, дожидавшуюся своего часа где-то в глубинах Азии. Вышло, что именно итальянские морские республики привезли смерть в Европу, и эпидемия стала наказанием свыше за алчность и грехи» [18, с. 201].

Новые виды растений и животных могли повлиять на состояние биосферы в регионе, куда они были завезены. Таким образом, внешняя торговля и функционирование транзитной экономики во многом определяли направления всего социально-экономического развития стран и территорий, состояние традиционных секторов хозяйства (животноводства, растениеводства, рыболовства, лесного хозяйства и пр.).

1.3.3. Рост транзитных перевозок наркотических средств

При этом имеется в виду транзит наркотических средств как таковой, а также используемый для преодоления дисбалансов во внешней торговле по примеру поставок опиума в Китай в обмен на китайские товары, пользующиеся спросом в Европе.

Эти угрозы безопасности жизни людей и состоянию общества не только продолжают оставаться актуальными до нашего времени, но и приобретают ещё большую остроту, что связано с развитием транспортных коммуникаций, ростом потребления наркотических веществ, подрывом основ социально-экономического развития Афганистана, возникновением очагов безвластия на территории непризнанных государственных образований и в регионах, неподконтрольных центральному правительству, общей слабости государственного администрирования в странах ЦА.

Существование и актуальное значение данного риска обуславливает необходимость повышенного внимания, которое государственные и надгосударственные органы должны

уделять контролю транзитных перевозок грузов и пассажиров, в том числе и с внедрением организационно-хозяйственных инноваций.

1.3.4. Формирование рентоориентированного поведения элит и существенной части населения, распространение противоправных видов деятельности: грабежей на дорогах, пиратства на море, вымогательства и поборов

Существенную часть доходов в транзитной экономике составляют поступления рентного характера, связанные с использованием выгодного географического положения, прежних завоеваний, созданных ранее путей сообщения и других инфраструктурных объектов, строительством транспортных коммуникаций за счёт иностранных инвесторов и при участии зарубежных компаний, как на этапе строительства, так и эксплуатации.

Ещё раз подчеркнём, что для эффективного и устойчивого функционирования транзитной экономики как основы благосостояния общества необходимо существование сильной государственной власти, перераспределяющей доходы, создаваемые в основном в точках концентрации транспортно-транзитной деятельности. Кроме того, и это главное, государственные усилия должны быть направлены на развитие производств с высокой добавленной стоимостью, обслуживающих транспортно-транзитный сектор экономики.

Однако вместо такого устойчивого государства может создаться политическая система присвоения доходов от транспортно-транзитной деятельности узким кругом элитарных слоёв общества с элементами благотворительности в виде прямой помощи остальному населению (или его части) и косвенного перераспределения доходов. При этом стимулов для развития высокотехнологичных производств может и не быть.

Дж. Гудвин отмечает, что в поздней Османской империи «турки, обладавшие хоть каплей честолюбия, были по натуре своей рантье: вечно мечта о повышении по службе и о благах, которые это повышение принесёт, они использовали все свои деньги для того, чтобы получить должности, позволяющие им наложить руку на часть богатств, которые создавались у них под носом» [8, с. 313].

Таким устройством Османской империи пользовались средиземноморские торговые

республики. Венецианская республика, как пишет Р. Кроули, училась дипломатическому искусству у византийцев, поэтому для налаживания торговых связей с мусульманским миром, венецианцы «создали специальные фонды для выплаты взяток султану и старались умилостивить его богатыми дарами и впечатляющей демонстрацией авторитета» [18, с. 306].

Одним из видов рентоориентированного поведения, связанного с функционированием транзитной экономики, является, как это не покажется странным, распространение грабежей на дорогах, горных перевалах, караванных тропах, морских путях. Это касается и российских международных путей сообщения. Например, в средние века между Россией и Индией лежала Великая степь, населенная дикими кочевниками, которые паразитировали на караванных путях. Из-за этого транспортное направление из России и Центральную Азию очень долгое время было неразвитым.

Вообще, торговля на дальние расстояния и грабительское поведение, как правило, неразделимы. Дж. Гудвин отмечает, что «все мореплаватели принадлежали к единому братству, жившему по своим собственным законам; каждый корабль, выходящий в море, испытывал искушение заняться пиратством и часто ему поддавался; моряки то и дело переходили с одной стороны на другую» [8, с. 165-166].

Можно даже расширить понимание этого вопроса: исторически транзитные перевозки, торговля на дальние расстояния, военное дело, вымогательства государственных чиновников и грабёж пиратами мореплавателей часто переплетались и дополняли друг друга. Ю. Петросян замечает, что в эпоху Средневековья внешняя торговля в Османской империи представляла собой «дело нелёгкое и даже опасное. Пираты на море, разбойники на караванных тропах, местные власти с их поборами и вымогательством – всё это лишало торговцев уверенности в безопасности их имущества и жизни. Административный произвол, таможенные пошлины, сбор которых часто производился через откупщиков, бесчисленные злоупотребления при взимании внутренних пошлин замедляли развитие внешней торговли, а соответственно и рост благосостояния многих городов империи». С другой стороны, «в военное время флот султана обычно усиливался кораблями турецких корсаров» [19, с. 110-111, 151].

Г. Кеймен отмечает, что в последние годы XVI века во время противостояния с Испанией «в Англии купцы и моряки вкладывали свои средства в акционерные общества, соединявшие торговлю и грабеж. Этот новый бизнес, доведенный до совершенства англичанами, был известен под именем каперства и породил на морях Европы и Америки волну мелких рискованных предприятий, действовавших вполне законно под прикрытием войны. Довольно часто каперами были единичные корабли, но наиболее эффективной оказалась организация официальных компаний. Они увеличивали богатство Англии через коммерцию, а более всего стимулировали огромный рост кораблестроительства...» [16, с. 430].

В истории прослеживается связь между купеческой, дипломатической, исследовательской и шпионско-разведывательной деятельностью. Получение звания торговца (коммерсанта) – распространенный способ прикрытия агентов, особенно в ЦА. В годы Второй мировой войны «часть оружия, предназначенного для передачи пуштунам «независимой» полосы Британской Индии, переправлялась в Афганистан с промышленным оборудованием из Германии. Особенно активно ввозом вооружения занималась немецкая транспортная фирма «Шенкер», которая была фактически филиалом Абвера» [20, с. 316]. Стоит отметить, что эта компания и по сей день является одним из крупнейших транспортных операторов на евро-азиатском пространстве.

1.4. Исторические предпосылки формирования и развития транзитной экономики в Центральной Азии

1.4.1. Великий Шёлковый путь (ВШП)

Особенности и перспективы функционирования транзитной экономики на территории России, а в особенности в странах ЦА продемонстрировал Великий Шёлковый путь (ВШП) [21]. Как отмечают О. Ивик и В. Ключников, «особо значимым для Хазарии, да и для всей евразийской торговли был проходивший через каганат Великий шёлковый путь. Так называли грандиозную по тем временам торговую магистраль, которая связывала Китай с Ближним Востоком и странами Восточного Средиземноморья. Она более или менее сложилась к рубежу эр, меняла маршруты, разветвлялась, одна из основных трасс шла через

Персию, вдоль южного берега Каспия к византийским владениям в Малой Азии и к Средиземному морю. Но поскольку Персия, а потом и арабы непрерывно воевали или, во всяком случае, находились не в самых теплых отношениях с Византией, путь этот стал считаться не самым удобным. Если им и пользовались, то, миновав Каспийское море, возможно, сворачивали на север, к Дербенту и далее в Хазарию» [13, с. 233-234].

Таким образом, один из маршрутов огибал Каспийское море с севера, проходил по Хазарии и переваливал через Кавказ, выходя к Черному морю. Вообще говоря, не вполне понятно, почему купцы, вместо того чтобы сплавиться по Волге и Дону и спокойно доплыть до моря, предпочитали карабкаться через горы. Возможно, в низовьях Дона, несмотря на хазарское присутствие и хазарские же крепости, пошаливали кочевники, а в горах порядка было больше. Впрочем, путь вдоль Дона (будь он водным или сухопутным) тоже существовал – он вел в Приазовье и Прикубанье (Тамань и Крым). Таким образом, купцы, везшие товары из Китая, могли попасть в Хазарию двумя путями, обогнув Каспий с юга или с севера, и далее тоже имели несколько возможных маршрутов. Большинство из них пересекались в Саркеле, тем более что здесь существовали не только крепость и караван-сарай (где, кстати, были обнаружены кости верблюдов), но и переправа через Дон.

На Кавказе крупным перевалочным пунктом, через который шли китайские товары, стало место в верховьях реки Большая Лаба (приток Кубани), которое сегодня называется «Мошечья балка». При этом, «Мошечья балка была не единственным перевалочным пунктом для торговцев из Китая. Археологи находят шёлковую одежду во многих могильниках, расположенных возле перевалов Северо-западного Кавказа» [13, с. 234, 235].

Чрезвычайно интересное и важное понимание места и роли ВШП в истории человечества изложено в уже цитированном исследовании В. Хансен «Великий шёлковый путь. Портовые маршруты через Среднюю Азию. Китай–Согдиана–Персия–Левант». На основе многочисленных исторических свидетельств и

археологических находок, автор книги показывает, что «сам Шёлковый путь как некая «дорога», собственно, не был никакой «дорогой», а представлял собой отрезки маршрутов, ничем не обозначенную тропу, пролегающую через громадные просторы пустынь и горных массивов. Количество грузов, в сущности перевезившихся по таким коварным путям, оказывается совсем небольшим. Но при всём при этом Шёлковый путь на самом деле послужил изменению культурных основ народов и Востока, и Запада» [23, с. 19].

За сотню лет археологических исследований так и не удалось обнаружить чётко обозначенной мощёной дороги через Евразию – ничего даже отдалённо напоминающего Аппийскую дорогу между Римом и Капуей. Вместо этого исследователи обнаружили разрозненные теряющиеся торные дороги и ничем не обозначенные пешие тропы. Поскольку различать эти пути удавалась редко, путешественники практически всегда нанимали провожатых, которые показывали им конкретный участок маршрута. Когда встречались препятствия, подчас приходилось переходить на другую тропу [23, с. 23-24].

В. Хансен отмечает, что во всех изученных ею материалах, «за исключением официальных документов с перечислением огромных выплат войскам, расквартированным на северо-западе, находим указание на мелкотоварную, местную торговлю, и никакой речи о процветающей внешней торговле нигде не идёт» [23, с. 321-322].

Анализируя использование ВШП, А. Дельнов отмечает, что «особенно оживлёнными были торговые связи с Согдианой (большим среднеазиатским государством, столицей которого была Мараканда – нынешний Самарканд) и сасанидским Ираном. В Лояне проживало около 10 тысяч уроженцев этих стран. В Китай поступали отсюда шерстяные ткани, ковры, стеклянная посуда, оружие, кони». Как уже было отмечено, вдоль Шёлкового пути происходило и передвижение людей с политическими, экономическими, а главным образом, религиозными целями, «приходили сотни буддийских миссионеров, а в обратном направлении, в Индию, отправлялись довольно уже

многочисленные группы паломников – поклониться реликвиям и памятным местам, связанным с Буддой, глубже приобщиться к его учению» [9, с. 161-162].

По словам Т. Исаева, «отношения между узбекским и китайским народами неразрывно связаны с историей Великого шёлкового пути. Наши национальные ценности и традиции оказали огромное воздействие на развитие мировой цивилизации, а торговые связи послужили широкому распространению во всем мире уникальных открытий той эпохи. Такие необходимые предметы повседневного спроса, как чай, хлопок, шёлк и бумага, – это лишь небольшая их часть» [15].

В древности ВШП брал начало из китайского города Сиан. В настоящее время правительство КНР создает в этом городе Китайский континентальный («сухой») порт со своей инфраструктурой и логистическим парком. Ряд объектов уже сдан в эксплуатацию, а функциональная часть порта заработает в ближайшие годы. Несмотря на название, порт обслуживает исключительно сухопутные маршруты по автомобильной и железной дорогам. В дальнейшем будет открыто и воздушное сообщение [14].

1.4.2. Транзитная экономика татаро-монгольской империи

На пути торговых, экономических и транспортных связей между Европой и Азией с отличительной закономерностью формировались, развивались и исчезали (угасали) государства с преимущественно транзитной экономикой. Транзитные государства, в которых получило распространение рентоориентированное поведение элитных слоёв населения, были желанной целью завоевателей всех типов.

Так, разгром Хазарии привел к тому, что процветающая территория, служившая рынком и торговым трактом для множества народов Европы и Азии, превратилась в безлюдную степь. На эти пустующие земли, ринулись с востока половцы, а потом и татаро-монголы [13, с. 279]. Вообще, по нашему мнению, основной целью завоевательных походов относительно немногочисленных татаро-монгольских войск были захват транзитных государств и установление контроля над международными торговыми путями.

Примечательно, что в 1209-1210 гг. «первой мишенью Чингисхана стало царство тангутов, тибетского народа, создавшего большое, сильное и богатое государство, выгодно расположенное на Великом Шёлковом пути, по которому шел основной товаропоток между Китаем и Передней Азией» [1, с. 67-68].

Управляя завоёванными территориями, татаро-монголы способствовали развитию транзитной экономики, открывая новые горизонты и направления торговой деятельности, обеспечивая безбарьерный режим и безопасность перевозок, предоставляя сопутствующие услуги, осуществляя крупные инфраструктурные проекты. Так, в Китае при хане Хубилае была начата реконструкция Великого Канала, приведена в образцовый порядок и расширена сеть дорог и почтовых станций.

При инфраструктурном строительстве военно-стратегические, политические и экономические интересы сливались воедино. Как справедливо отмечает А. Дельнов, «без хороших дорог нельзя было управлять огромной империей». Кроме того, «к торговле монгольские правители относились с большим интересом, чем их ханские предшественники (кочевник – это зачастую еще и караванщик)» [9, с. 263].

К 1241 г. монголы покорили практически всю Евразию и создали обширнейшую по протяжённости в истории человечества империю. Как отмечает В. Хансен, «на всём протяжении монгольского единства, иногда называемого на Западе *Rex Mongolica*, появилась возможность, заметьте – впервые в мировой истории – путешествия на всём протяжении от Европы до Китая по самой восточной границе Монгольской империи. ... Подавляющее большинство путешественников начинали свой путь с Крымского полуострова и пересекали обширный океан нетронутых степей на всём протяжении от Евразии до современной Монголии» [23, с. 368-369].

Б. Акунин отмечает, что «монголы впервые сумели объединить Китай, самый большой и населённый регион планеты. Торговые караваны путешествовали по континенту, не опасаясь разбойников – для защиты было довольно монгольской пайцзы, охранительной таблички». При этом, «тот, кто не повиновался

пайцзе, совершал преступление против великого хана. Табличка защищала ее носителя (им мог быть не только военачальник или чиновник, но купец или чужеземный посол) лучше любой охраны. Кроме того, статус пайцзы соответствовал разряду обслуживания на дорогах» [1, с. 53].

На пространстве в десятки миллионов квадратных километров установился единый закон и порядок. Караваны переправляли товары и технические знания с Востока на Запад и с Запада на Восток. Для коней и вьючных животных на всех путях был заготовлен корм, купцам было, где остановиться на отдых [1, с. 154, 213].

Р. Кроули указывает, что «монголы создали объединённое государство, которое протянулось от Китая на запад на пять тысяч миль. Старые шёлковые пути были вновь открыты, стали появляться торговые поселения. Путешественники могли беспрепятственно перемещаться, не боясь бандитизма и взимания необоснованной дани. Монгольские ханы стремились к налаживанию контактов с Западом. Начиная примерно с 1260 года, стала действовать прямая дорога в сердце Азии, создавшая новые возможности для трансконтинентальной торговли. У европейских купцов появился чрезвычайно заманчивый шанс, наконец, избавиться от арабских посредников и перейти к прямым поставкам предметов роскоши с Дальнего Востока» [23, с. 184].

Однако ликвидация посредников в торговле между Азией и Европой не означала исключения других народов из транспортно-транзитной деятельности. Как и в Османской империи, при монгольском правлении преимуществами в торговле пользовались иностранцы, в основном мусульмане – персы и таджики. «Они объединялись в крупные компании – уртаки, и вели торговлю как по старым караванным путям, проходящим через Монголию, Южную Сибирь, Среднюю и Переднюю Азию, так и осваивая новые необъятные горизонты, открытые им монгольскими завоеваниями. Принадлежащие уртакам огромные караваны состояли из тысяч людей и вьючных животных. Важнейшим торговым центром стал Пекин» [9, с. 263].

Функционирование транзитной экономики татаро-монгольской империи приводило к

концентрации хозяйственной жизни в отдельных географических точках и возникновению крупных городов – мест сосредоточения торгово-транспортной деятельности. Например, в годы существования империи помимо Сарай-Берке (Большого Сарая) важным торговым центром и огромным городом-рынком был Малый Сарай, или Сарайчик, расположенный в северо-западном Казахстане, на тогдашней дороге в Хорезм [1, с. 166].

При татаро-монгольском хане Менгу-Тимуре «важным рыночным центром стал Крым, где хан покровительствовал генуэзским купцам, которые создали в Каффе (Феодосии) главный пункт всей черноморской коммерции, соперничавший с Константинополем. ... Особое внимание Менгу-Тимур проявил к Новгороду, северному пункту волжско-балтийского транзитного пути. Хан, с одной стороны, следил за тем, чтобы новгородцы не выходили из-под контроля владимирского великого князя, ближайшего вассала Орды, с другой стороны, не давал Владимиру слишком притеснять купеческую республику. Он заставил Византию, где после полувека западноевропейской оккупации восстановилась власть греческих императоров, обеспечить хорошие условия для крымской торговли; приструнил активизировавшуюся Литву; вернул к покорности аланов, которые пользуясь ссорой хана Берке с ханом Хулагу, отложились от Орды и препятствовали движению караванов через Кавказ» [1, с. 172, 173-174].

Функционирование транзитной экономики неотделимо от возникновения синергетического эффекта транзитных и экспортно-импортных грузопотоков, вовлечения местных производств в международный товарообмен. Б. Акунин указывает, что во времена «татаро-монгольского ига» «Русь включилась в оживленный товарооборот большого государства и – шире – всего евразийского пространства. В Одре можно было купить и сбыть все что угодно; изделия русских мастеров и продукция русского хозяйства беспрепятственно достигали самых отдаленных рынков. Оживилась речная торговля, стало крепнуть купеческое сословие. В особенно выигрышном положении были новгородцы, находившиеся между Европой и Азией; с защитным ханским ярлыком они развозили пришедшие через Балтику товары по всей ордынской территории, не тратясь на охрану караванов» [1, с. 217].

Внешние военные воздействия и внутренние неурядицы влекли за собой изменение маршрутов транзитных перевозок. Завоевательные походы Тамерлана привели к смещению путей международной торговли. Как замечает Б.Акунин, «разрушив Сарай-Берке и другие центры ордынской торговли, Хромец не только уничтожил местные ремесла, но и, что важнее, сместил товарные маршруты, которые отныне стали проходить много южнее, через владения самого Тамерлана» [1, с. 321].

Подводя итог функционированию транзитной экономики татаро-монгольской империи, Р. Кроули пишет: «Сто лет монгольская трансасиатская дорога и рынки Персии отклоняли поток грузов к северу. К концу XIV века монгольская империя распалась, в Китае ее сменила династия Мин, повернувшаяся спиной к внешнему миру. Грузопоток специй вернулся на свой обычный южный маршрут. Индийские суда перевозили свои грузы в Джидду на аравийском берегу, оттуда их переправляли через Красное море на Синайский полуостров и навьючивали на верблюдов» [23, с. 292].

(Продолжение следует)

Литература

1. Акунин Борис. Часть Азии. История Российского государства. Ордынский период. - Борис Акунин. – Москва: АСТ, 2014. – 393 с.
2. Аллен Р.С. Британская промышленная революция в глобальной картине мира. Пер. с англ. Н.В. Автономовой; науч. ред. перевода В.С. Автономов. – М.: Изд-во Гайдара, 2014. – 448 с.
3. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т.3. Время мира. - Фернан Бродель. - Пер. с фр. Л.Е. Куббеля. – 2-е изд. – М.: Издательство «Весь мир», 2007. – 752 с.
4. Бродель Ф. Что такое Франция? Книга вторая: Люди и вещи, ч. 1. – Пер. с фр. - М.: Изд-во Сабашниковых, 1995. – 244 с.
5. Бродель Ф. Что такое Франция? Книга вторая: Люди и вещи, ч. 2: «Крестьянская экономика» до начала XX в. – Пер. с фр. - М.: Изд-во Сабашниковых, 1997. – 511 с.
6. Голдстоун Дж. Почему Европа? Возвышение Запада в мировой истории, 1500-1850. - Пер. с англ. М. Рудакова; под ред. И. Чубарова. – М.: Изд-во Института Гайдара, 2014. – 224 с.

7. Грот Л.П. Призвание варягов, или Норманны, которых не было. - Лидия Грот. - М.: Алгоритм, 2013. - 368 с. - (Исторические сенсации).
8. Гудвин Дж. Величие и крах Османской империи: Властелины бескрайних горизонтов. - Джейсон Гудвин. - Пер. с англ. М.Шарова. - М.: КоЛибри, Азбука-Аттикус, 2013. - 416 с.
9. Дельнов А.А. Китайская империя. От Сына Неба до Мао Цзедуна. - Алексей Дельнов. - М.: Алгоритм, 2013. - 560 с.
10. Дмитриенко С.Г. Морские тайны древних славян. - С.Г. Дмитриенко. - М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2004. - 413 с.
11. Зоидов К.Х. Экономическая эволюция и эволюционная экономика. - М.: ИПР РАН, 2003. - 156 с.
12. Зоидов К.Х., Медков А.А. Эволюционно-институциональный подход при исследовании реализации крупных энергетических проектов и решении водных проблем в странах Центральной Азии //Электронный журнал ИПР РАН. Проблемы рыночной экономики. - 2015. - № 1. - С. 54 - 68. [Электрон. ресурс]. - 2015. - URL: <http://www.market-economy.ru/>.
13. Ивик О., Ключников В. Хазары. - Олег Ивик, Владимир Ключников. - М.: Ломоносовъ, 2013. - 336 с.
14. Исаев Т. Из Китая в Центральную Азию отправится настоящий чайный караван //АН Podrobno.uz., 17.05.2014. [Электрон. ресурс]. - 2014. - URL: http://podrobno.uz/cat/obchestvo/4ainiy-karavan/?sphrase_id=40440.
15. Исаев Т. Страны ЦА привлекут \$23 млрд. на развитие регионального сотрудничества // АН Podrobno.uz., 31.10.2012. [Электрон. ресурс]. - URL: http://podrobno.uz/cat/economic/strani-centralno-i-azii-privlecut-23-mlrd-na-razvitie-regionalnogo-sotrudnichestva/?sphrase_id=40440.
16. Кеймен Г. Испания: дорога к империи: [пер. с англ.]. - Генри Кеймен. - М.: АСТ: АСТ Москва: Хранитель, 2008. - 764 с.
17. Королёв В.Н. Босфорская война. - В.Н. Королёв. - М.: Вече, 2013. - 640 с.
18. Кроули Роджер. Венецианская республика. Расцвет и упадок великой морской империи. 1000–1503. - Пер. с англ. Л.А. Игоревского. - М.: ЗАО Издательство Центр-полиграф, 2015. - 446 с.
19. Петросян Ю.А. Османская империя. - Юрий Петросян. - М.: Алгоритм, 2013. - 304 с.
20. Тихонов Ю.Н. Афганская война Сталина. Битва за Центральную Азию. - М.: Яуза, Эксмо, 2008. - 704 с.
21. Финкель Кэролайн. История Османской империи: Видение Османа: [пер. с англ.]. - Кэролайн Финкель. - М.: АСТ, 2014. - 831 с.
22. Хансен Валери. Великий шёлковый 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. Разработка теории транзитной экономики в условиях интеграции и глобальной нестабильности. Часть I //Региональные проблемы преобразования экономики. - 2014. - № 11(49). - С. 190-207.
24. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Разработка теории транзитной экономики в условиях интеграции и глобальной нестабильности. Часть II //Региональные проблемы преобразования экономики. - 2014. - № 12(50). - С. 121-136.
25. 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.
26. Эволюция рынка и рыночных отношений в древней и средневековой Центральной Азии. - Москва – Худжанд: Ношир, 2014. - 550 с.
27. Якубовский А.Ю. Феодалное общество Средней Азии и его торговля с Восточной Европой в X–XV вв. //Труды историко-археологического института и института востоковедения. Материалы по истории народов СССР, вып.3. Материалы по истории Узбекской, Таджикской и Туркменской ССР. Ч. 1.– Лг.: АН СССР, 1933.
28. Ярло В. Из варяг в Индию. - Валерий Ярло. - М.: Ломоносовъ, 2013. - 208 с.

**Theoretical and methodological prerequisites of becoming a transit economy
and evolutionary and institutional development of transport and transit
systems in Russia and Central Asia
(Continuation 2)**

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

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

Abstract

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

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

Об авторах

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

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