

## 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**

(Окончание, начало см. в № 1, 2 и 3 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 рентоориентированного поведения элит и существенной части населения, а также распространению противоправных видов деятельности: грабежей на дорогах, пиратства на море, вымогательства и поборов. В последнем разделе статьи исследованы исторические предпосылки формирования и развития транзитной экономики в странах Центральной Азии.

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

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

**1.4.3. Грузовая база транзитной экономики в странах Центральной Азии**

Грузовой базой транзитной экономики в странах ЦА были товары, обеспечивающие формирование и удовлетворение потребностей людей, принадлежащих, прежде всего, к элитным слоям общества. Этому служили следующие товары и группы товаров:

- перец и пряности (специи) для вкуса, а также делающие возможным потребление

продуктов при отсутствии действенных консервантов и холодильников;

- украшения и сырьё для ювелирной промышленности (золото, серебро, драгоценные камни (янтарь), жемчуг, слоновая кость);
- предметы парфюмерии;
- лекарственные препараты (особенно увеличивающие мужскую потенцию);
- красивая одежда из шёлка;

- дорогие безделушки, подчёркивающие общественный статус обладателя.

Как уже отмечалось, для России важнейшим товаром торговли на дальние расстояния был янтарь. В книге С. Дмитриенко указывается, что «существовали даже специальные «янтарные» дороги, по которым этот благородный минерал распространялся почти по всему свету» [10, с. 122]. Как известно, драгоценные и полудрагоценные камни обладают высокой транспортной эффективностью: высокой стоимостью при относительно малом весе и размерах. Сухопутными маршрутами на большие расстояния перевозилось относительно немного товаров; в дальний путь обычно брали мелкие по размеру, лёгкие по весу и удобные для транспортировки драгоценные ювелирные камни [23, с. 256].

Существовали и транспортно эффективные грузы, перевозимые вдоль ВШП. В. Хансен отмечает, что «в согдийских старинных письмах, отнесённых к 313 или 314 г., упоминаются: шерстяное и льняное полотно, мускус, косметические свинцовые белила, бумага, серебро и, предположительно, шёлк. Размеры партии товара указаны совсем небольшие – от полутора до 40 кг, то есть такие, что подходят для мелкомасштабной торговли силами вожака верблюжьего каравана. ... Драгоценные камни не составляло труда перевозить по сухопутным тропам благодаря малому весу и размеру» [23, с. 386-387].

Шёлковая материя «являлась всего лишь одним из товаров среди многочисленных плодов человеческого труда, следовавших по Шёлковому пути. Полноводным потоком по нему шли химические препараты, пряности, металлы, сёдла и кожгалантерея, стекло и бумага. В ряде дошедших до наших дней грузовых накладных в качестве главного товара на определённых маршрутах числится нашатырь, применявшийся в качестве присадки к металлам и для обработки шкур» [23, с. 19].

Исследователи транзитной экономики Хазарского каганата О. Ивик и В. Ключников отмечают, что «купцы вывозили из Китая не только шелк, но и другие предметы роскоши, например, серебряные зеркала, фарфор, чай... Ассортимент товаров пополнялся во время долгого пути, в Хазарию караваны входили уже обогатившись слоновой костью из Индии и бирюзой из Хорезма. А обратно, из стран Средиземноморья, купцы везли на восток

шерстяные ткани, гобелены, ковры... С севера поступали меха... И все эти товары проходили через Хазарию» [13, с. 235].

Пассажирыские перевозки представляли собой транспортировку войск, паломников, миссионеров, а главное, рабов транзитом через Центральную Азию на крупнейшие мировые невольничьи рынки тех времён. По словам В. Королёва, в период расцвета Османской империи «Стамбул представлял собой самый большой невольничий рынок Средиземноморья и Европы» [17, с. 86].

Грузовой базой внешнеэкономических связей между Россией и Центральной Азией были, в том числе и восточные лекарственные препараты. В. Ярло, например, отмечает, что «при царе Борисе Федоровиче Годунове торговым сношениям с купцами, приходившими в Астрахань из Индии, стали покровительствовать особо, видя в приобретении восточных товаров, а в особенности «товаров для врачебных потребностей», большую важность. Эти «коренья и полезные зелья» привозили небольшими партиями армянские купцы, взявшие в свои руки торговлю с восточными странами, их же чаще всего использовали и в качестве дипломатов, для передачи грамот восточным владыкам». Другой целью было налаживание торговли перцем и другими «пахучими и жгучими травами» [28, с. 16, 48].

#### **1.4.4. Развитие транзитной экономики путём налаживания связей между Россией и Центральной Азией**

В средние века при осуществлении транзитных перевозок грузов через территорию современной России в ЦА по направлению «Север – Юг» большую роль играл внутренний водный транспорт, который мог бы стать достойным конкурентом морским перевозкам при перевозках грузов на дальние расстояния.

Как известно территория Древней Руси, изобилующая реками и озёрами, обладала значительными транзитными возможностями при осуществлении торговых связей между Европой и Азией, главным образом по направлению «Север – Юг». Как отмечает С. Дмитриенко, вместе с реками бассейна Онежского и Ладожского озер Волга составляла знаменитый Восточный трансконтинентальный путь, соединяющий Балтику с Каспием, а через них Западную и Северную Европу со Средней Азией и Кавказом, из которых шли пути на Индию и Китай. По волго-

каспийскому и днепровско-черноморскому водным путям перевозились из Азии в Европу «китайские шелка, индийские сатины, персидскую парчу и бархат, а также слоновую кость, жемчуг, кольчуги, мечи, сабли, чай, сахар, сухофрукты, специи и изделия из серебра. А в другую сторону шел поток из янтаря, стали, меда, воска, льна, кож, дерева, а также зерно и рабы» [10, с. 74, 78].

Волгу для торговых операций очень активно использовали русы – недаром арабы называли ее «Русской рекой» (ее же иногда называли «Славянской»). В верховья Волги поступали товары из Прибалтики и других стран, прилегающих к Балтийскому морю. По ней они шли на берега Каспия, а обратно на север обильно поступали арабские серебряные дирхемы. Ещё при существовании Хазарского каганата один из основных торговых путей, проходивших по Хазарии, вел в Итиль из Закавказья по западному берегу Каспия и затем поднимался вверх по Волге. В районе нынешнего Волгограда он разделялся: одна ветка продолжала идти по Волге и доходила до Волжской Булгарии, вторая через переволоку сворачивала к Дону и вела к Азовскому и Черному морям. Оба эти пути попали под хазарский контроль еще в VII веке, и каганат благополучно собирал на них пошлины до последних дней своего существования [13, с. 232- 233].

Для развития транзитной экономики правители Древняя Русь, власти Московского царства и Российской империи делали усилия для установления контроля над Волго-Каспийским водным путём и отыскания «надежных путей, ведущих в Индию и Китай» [13, с. 8].

Весьма интересна трактовка В. Ярло мотива строительства корабля «Орёл», считающегося первенцем русского флота. По мнению автора, он был предназначен для военного прикрытия транзитных перевозок по волжско-каспийскому водному пути. Развитию торговли в направлении «Север–Юг» должно было способствовать принятие герцогства Курляндского в подданство Московскому Царству.

Автор отмечает, что «для воплощения давних планов, русские совместно с голландскими купцами из Ост-Индской компании и их мастерами-кораблестроителями стали даже строить конвойный флот, заложив в 1667 году на верфи возле села Дединово, что на Оке,

корабль «Орел», предназначенный для сопровождения купеческих караванов по рекам до Каспия. Русское правительство настолько приблизилось к воплощению давней мечты об устройении торгового пути через свою территорию, что правитель герцогства Курляндского, вполне процветавшего тогда независимого государства, владевшего заокеанскими колониями (в Вест-Индии ему принадлежал остров Тобаго, а в Африке страна Гамбия), счел выгодным просить принять его герцогство в подданство русскому царю. ... Курляндский герцог Якоб соглашался пойти под власть русской короны на том условии, чтобы именно через принадлежавшие ему порты на Балтике шли товары, доставляемые через русскую территорию из Индии и Китая. В распоряжении герцога имелся собственный торговый и военный флот, который по числу кораблей тогда был больше флота Франции, а также собственные верфи, на которых эти корабли строились» [13, с. 21-22].

Голландская Ост-Индская компания также противилась использованию «северного пути» в Индию. Вот что по этому поводу пишет Ф. Бродель: «В 1665 г. в Амстердаме упорно говорили о часто обсуждавшемся проекте попытаться открыть проход в Индию северным путем. Ост-Индская компания старалась этому воспрепятствовать. Причина? Дело в том, ... что в случае успеха дорога сократится на полгода. И тогда у Компании не останется более времени, чтобы до возвращения экспедиции сбыть на десять миллионов флоринов товара, что скапливался ежегодно на ее складах. Изобилие на рынке сбilo бы цену наличных запасов. В конечном счете, попытка эта провалилась сама собой...» [3, с. 234].

Огромный интерес вызывает приведённая С. Дмитриенко трактовка причин и целей Северной войны и персидской политики России времён Петра I и Екатерины II. В книге подчёркивается, что «Волга соединяла средневековые торговые империи – Арабский халифат и Ганзу – в единое экономическое пространство. О размерах этих отношений можно судить по тому факту, что Ганза в пору своего расцвета (XIII в.) контролировала три четверти всей европейской торговли, оставляя всей остальной Европе, включая знаменитые Геную и Венецию, только одну четверть. И именно восточная торговля составляла основную часть доходов ганзейцев. Средневековая волжская торговля была явлением мирового

порядка, превосходя по своим масштабам и значению Великий шелковый путь» [10, с. 80].

Далее отмечается: «В подтверждение того, что Северная война своей целью преследовала именно восстановление транзитной торговли между Востоком и Западом, свидетельствует тот факт, что в 1723 г. при угрозе захвата Турцией Прикаспия по договору с персидским правительством Россия вводит свою армию в Иран и оккупирует все побережье Каспия. После расторжения договора Россия выводит войска, обсудив с Персией вопрос безопасности своей каспийской торговли. После этого стратегические цели Северной войны были выполнены полностью: Россия снова стала в центре международной торговли. И это сразу повлияло на экономическое положение страны. Начинается экономический подъем России.

При Екатерине II задача восстановления древних торговых путей была решена окончательно. Россия получила второй стратегический торговый путь – Днепровско-Черноморский, что позволило ей проводить независимую от своих южных торговых партнеров политику: если ухудшались отношения с Персией, Россия начинала интенсивнее использовать черноморские торговые пути и наоборот» [10, с. 83-84].

При осуществлении торговых связей между Азией и Европой не следует противопоставлять сухопутные и морские транспортные коммуникации: «арабские корабли трудились рука об руку с сухопутными караванами, выполняя одну и ту же задачу. Великий караванный «шелковый путь» между Ближним и Дальним Востоком арабы продублировали «морским шелковым путем», связавшим Персидский залив с Южным Китаем» [10, с. 142].

В. Хансен отмечает, что «после вывода китайских войск из оазисов пустыни Такмакан в 750-х гг. сухопутные торговые пути мало-помалу утрачивали своё значение, зато всё большая роль отводилась морскому судоходству. При всей его рискованности морское сообщение берёт начало в древние века, и многие путешественники, воспользовавшиеся судами, вышли в путь из Чанани» [23, с. 263].

Как тут не провести параллели с сегодняшним днём и не напомнить, что китайский проект «Один пояс – один путь» состоит из двух частей: сухопутной и морской?

Не следует переоценивать роль стран ЦА, которую они играли в связях России и Китая в прошлом. Вообще, как отмечает В. Хансен, «караванов из Средней Азии в Китай ходило мало; участники тех, что ходили, делали это под видом доставки дани императору династии Мин. В то время требовалось собирать мощные караваны с множеством участников. ... В XVI и XVII вв. в Синьцзян прибывало совсем немного караванов...» [23, с. 373].

В. Ярло указывает, что «отношения между Россией и Китаем были довольно упорядоченными, но их не стремилась развивать китайская сторона, которая почитала всякое ощутимое присутствие иноземцев в жизни Поднебесной империи излишним. Китайские караваны шли в Россию через Сибирь, а в Индию, как показали опыты калмыцких посольств, путь через Китай был не надежен и зависел от условий китайской стороны. Таким образом, главной дорогой к богатствам Востока оставался путь через Хиву и Бухару» [28, с. 74].

Связи между Россией и Центральной Азией затруднялись тем, что, во-первых, их разделяли «дикие степи, населенные племенами, основным занятием которых, помимо скотоводства, был «промысел» на караванных путях», а в самих государствах ЦА «христиан-европейцев не жаловали». «Постоянному разорению подвергались рыбные промыслы на Каспии ... Все это почти открыто поощрялось правителями Хивы и Бухары, куда степняки привозили для продажи награбленное и рабов» [28, с. 9, 106].

Такая ситуация продолжалась длительное время. И в первой половине XIX в. «все осталось по-прежнему: русские торговые караваны пропускали по своему усмотрению, драли с христиан непомерные пошлины и всячески отваживали русских купцов от поездок в Хиву, чтобы товары, поступавшие оттуда в Оренбург и Астрахань, приносили прибыль только купцам хивинским» [28, с. 148].

#### **1.4.5. Особенности формирования и функционирования транзитной экономики в Центральной Азии**

Степные и горноклиматические условия в ЦА обусловили распространение следующих видов деятельности:

- сельскохозяйственной – преимущественно на равнинах, в долинах и на горных склонах;

- скотоводческой – в степях и в горах, связанную с сезонными миграциями людей и животных;

- торговой – по равнинным дорогам и через горные перевалы, в городах и оазисах;

- грабительской.

Распространение грабительской деятельности связано с:

- необходимостью захвата новых пастбищ;

- ограниченностью пригодной сельскохозяйственной земли в горной местности;

- неурожаем и падением скота;

- высокой доходностью грабительского «промысла» (при этом торговцев, как правило, грабили, но не убивали);

- высокой рождаемостью и процессами перенаселения;

- воинственностью горных племён, где каждый взрослый мужчина, как правило, владел оружием;

- расположением стран ЦА на пересечении торговых путей, связывающих основные центры древнего, средневекового и современного мира: Китай, Индию, Персидскую империю (Иран), Византийскую империю (Османскую империю, Турцию), Россию и Европу.

Центральная Азия долгое время была и остаётся зоной влияния, ареной соперничества, местом вооружённых столкновений и войн между различными «центрами мира».

Описывая ситуацию в Афганистане на рубеже XIX – XX вв., Ю. Тихонов отмечает, что «важной статьёй дохода для многих пуштунов являлась транзитная, в значительной мере контрабандная, торговля», которая с сезонной периодичностью, следуя за кочевыми племенами, обеспечивала перемещение товаров из Индии в равнинный Афганистан. При этом «львиную долю прибыли от реализации товаров получали вожди племён, которые в XX в. превратились в крупных купцов-оптовиков» [20, с. 11].

Практика грабежей местного населения, отдельных купцов и караванов с грузами исторически была распространена в горных районах Афганистана и Пакистана. Как отмечает Ю. Тихонов, для горных племён грабёж был «не средством обогащения, а способом выжить в суровых условиях». Далее автор отмечает, что «на Востоке купцов часто грабят, но редко убивают». В Восточной провин-

ции Афганистана существовала система бадрага (племенного рэкета купцов) [20, с. 142, 160].

Как уже отмечалось, грабёж был присущ и племенам, кочевавшим в степи, разделяющей Россию и Центральную Азию. В. Ярло пишет, что «на караванных путях свирепствовали степняки, взимавшие дань. Ходили в набеги туркмены, каракалпаки и киргиз-кайсаки (нынешние казахи), охотившиеся за русскими рабами» [28, с. 16].

Обеспечение транзита может являться косвенной военной поддержкой. Существует устойчивая связь развития транзита со свободой приграничной торговли, они должны дополнять друг друга, в том числе и для формирования лояльного отношения населения, живущего в приграничных районах к функционированию транзитной экономики. Она не должна проходить мимо, а вовлекать в себя местное население, хозяйствующих субъектов, органы власти, стимулировать их заинтересованность в своём развитии.

Направлениями расширения субъектов транзитной экономики являются:

1. Политическая, военная, культурная, религиозная экспансия крупных государств на сопредельные территории, сопровождающаяся необходимостью развития транспортных коммуникаций и перемещения товаров и людей.

2. Вовлечение национальных экономических субъектов в обеспечение производственно-технологического процесса транзитной перевозки грузов и пассажиров.

3. Развитие и стимулирование приграничной торговли с использованием общих путей сообщения и другой транспортно-логистической инфраструктуры.

4. Подкуп местного населения путём зачисления в ЧОПы.

Важным техническим преимуществом транзитных перевозок в странах ЦА было наличие такого эффективного транспортного средства, как верблюд, который отличался относительно высокой грузоподъёмностью и топливной эффективностью. По словам Дж. Гудвина, «верблюд может нести на себе 250 килограммов – вдвое больше лошади, и только одно животное из четырёх (а не одно из двух, как в случае с лошадьми) должно везти своё собственное пропитание». Караваны верблюдов шли и по ночам, избегая дневной жары, максимальная скорость движения могла составлять 40–50 км за один ночной пере-

ход. Дж. Гудвин образно отмечает, что в средние века «луна управляла движением караванов, в которых зарождался ислам, ибо по пустыне путешествовали ночью (турки называют утреннюю звезду Керван-Кыран, что значит «прерывающая путь каравана»)» [8, с. 102-103, 197].

#### **1.4.6. Военно-стратегические особенности формирования транспортно-коммуникационной системы в Центральной Азии**

В период интенсивных попыток Британской империи удержать свои колонии, на рубеже XIX – XX веков, как и сегодня, строительство путей сообщения, создание сети современных шоссейных и железных дорог на границе Афганистана и Британской Индии требовалось для обеспечения быстрой переброски английских войск в любой пограничный район. Здесь в который раз прослеживается главенствующая роль военно-стратегических факторов в развитии транспортно-коммуникационной системы региона, которая может использоваться и для транзитных перевозок грузов и пассажиров. Однако строительство транспортных коммуникаций, важных для осуществления транзитных перевозок, может, очевидно, привести и к облегчению военного вторжения на данную территорию.

На границе Афганистана и Пакистана существуют проходы между горными цепями, которые являются стратегическими и контрольными точками транспортных коммуникаций. Так ещё с колониальных времён «в фортах Хайбарского прохода размещались гарнизоны регулярной британской армии. Для быстрой переброски войск через проход было запланировано построить железную дорогу до границы с Афганистаном». «Железные дороги очень хорошо охранялись британскими войсками» [20, с. 139, 253].

Очевидно, что контроль над горными проходами и лучшими вьючными дорогами из Индии в Афганистан являлся действенным способом военно-политического доминирования как внешних, так и внутренних сил в этом регионе ЦА. Эти соображения продолжают оставаться актуальными и сегодня. Современные транспортные коммуникации неизбежно пройдут по горным проходам, для

охраны которых не потребуется слишком много военных сил и средств. Формирование в Афганистане, как и во многих странах ЦА, транспортно-транзитной системы исторически было связано с обеспечением выхода к Мировому океану.

#### **Заключение**

Проведённое исследование позволяет сделать следующие выводы:

1. Центры развития транзитной экономики в древности располагались на территории современной России, стран ЦА и в непосредственной близости от них. Причём выгодами от функционирования транзитной экономики могли пользоваться и представители других регионов и государств. Обеспечение безопасности перевозок грузов на дальние расстояния было ключевой задачей для развития транзитной экономики в ЦА [27].

2. Функционирование транзитной экономики предполагает формирование и увеличение спроса на товары из дальних стран. Для успешного развития транзитной экономики целесообразно монополизировать торговлю отдельными товарами и/или по отдельным направлениям. Монопольное положение позволяет получить тот уровень доходов, который стимулирует предпринимательскую активность, оправдывает большие затраты на техническое перевооружения и открытие новых территорий, приводит к повышению добавленной стоимости в экономике.

3. Формирование кластеров транзитной экономики происходит:

А. На пересечениях торговых путей. Например, после завоевания татаро-монголами огромных территорий этот «кочевой народ, у которого в Монголии не было даже деревень, на новом месте и в новых условиях существования быстро обзавелся собственными городами, без которых было невозможно управлять государством и вести серьёзную торговлю». Город Сарай-Берке, в котором проживало не менее 100 тыс. человек, «стоял на перекрещении двух великих товарных магистралей – Волжской речной и северной ветви Шелкового Пути. Будучи резиденцией могущественного владыки и важным промежуточным рынком, город стремительно рос и к началу четырнадцатого столетия стал самым крупным мегаполисом всего европейского континента – больше хиреющего Константинополя, Парижа, Лондона или

Рима, не говоря уж о Новгороде или Владимире» [1, с. 164].

В. В местах смены видов транспорта. Транзитное значение города, населённого пункта или местности обуславливается не только выгодным положением на оживлённых торговых магистралях, а тем более на их пересечении, но и в местах смены вида транспорта. Например, в Османской империи город Сараево был богатым торговым и ремесленным городом не только потому, что был расположен на пути, ведущим из Рагузы на восток, в центральные области империи. Дж. Гудвин отмечает, что «там кончался путь верблюжьих караванов из Анатолии: товары перегружали на мулов и лошадей, поскольку после Сараева климат становится для верблюдов неподходящим, они начинали болеть» [8, с. 152].

С. Путём принятия нормативно-правовых актов. В транзитной экономике практикуется официальное (в результате международных соглашений) назначение определённых городов (территорий, населённых пунктов) в качестве мест, где (через купцов) могли осуществляться торговые связи между государствами, которые должны получать пошлины от торговли. Возможно, институциональное закрепление не только необходимости доставлять товары в один или несколько пунктов пропуска, но и обязанности перегружать их на транспортные средства национальных (местных) перевозчиков.

4. Обеспечение хранения товаров, накопление складских запасов – естественный и доходный сегмент транзитной экономики, наличие которого было обусловлено необходимостью поддержания стабильного товарооборота в условиях сезонного характера доставки отдельных грузов, несовершенства перевозочного процесса.

5. Формирование транзитной экономики неотделимо от построения и эффективного функционирования государственных образований разных типов. Их правители обеспечивали безопасность перевозок, контролировали места концентрации оказания важных услуг перевозчикам (оазисы, запасы фуража, продуктов питания, ремесленных производств и пр.), сами выступали в качестве потребителей перевозимых товаров.

6. Функционирование транзитной экономики может и должно стать основой развития промышленности, сельского хозяйства, оказа-

ния сопутствующих услуг на высокотехнологичной основе, роста занятости местного населения. Для устойчивого экономического и политического развития стран-транзитёров само государство и национальные предприниматели должны как можно активнее участвовать в торгово-транспортной деятельности, в том числе и в обеспечении транзитных перевозок грузов и пассажиров с использованием передовых транспортных техники и технологий.

7. Важным фактором устойчивого развития транзитной экономики является установление контроля над местами образования грузопотоков. Дж. Гудвин отмечает, что «в XVII веке, когда в Азии утвердилась власть голландцев и англичан, перенесших торговые маршруты в открытый океан, Турция практически полностью лишилась внешней торговли» [8, с. 207-208].

8. Транзитная экономика одного государства, города-государства, отдельной территории, в лице иностранных компаний, торговых объединений, отдельных купцов, путём соответствующего институционального оформления может внедряться в экономическое пространство другого государства, империи или крупного регионального образования.

9. Для эффективного функционирования транзитной экономики как в империи (крупном государственном образовании), так и в государстве-посреднике необходимо формирование институциональной системы генерации, присвоения и распределения доходов от транспортно-транзитной деятельности и пропуска товаров по территории. Взимание пошлин, получение доходов – является необходимым условием и стимулом развития транспортно-транзитной системы. Развитие транзитной экономики приводит и должно приводить к росту занятости местного населения.

10. Функционирование транзитной экономики сопровождалось распространением религиозных учений, движением материальных и духовных культурных ценностей, передачей и освоением новой техники и технологий, способов организации производства. 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.

**11.** Природа транзитной экономики такова, что вместо устойчивого высокоразвитого государства может создаваться 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.

**12.** Транзитная экономика, возникая путём значительных военно-политических усилий и под государственным контролем, должна быть отчасти открытой, что таит в себе значительные риски.

**13.** Эволюция транзитной экономики происходит в результате конкуренции маршрутов торговли на дальние расстояния, открытия новых путей сообщения и изменения форм контроля за начальными и конечными точками грузопотоков. Таким образом, в функционировании и эволюционном развитии транзитной экономики велика роль внешних факторов. Например, Великие географические открытия привели к изменению конфигурации мировой торговли, смещению торговых путей, снижению роли Средиземного моря и Стамбула в обеспечении связей между Востоком и Западом.

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

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

## 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](http://podrobno.uz/cat/obchestvo/4ainiy-karavan/?sphrase_id=40440).
15. Исаев Т. Страны ЦА привлекут \$23 млрд. на развитие регионального сотрудничества //АН Podrobno.uz., 31.10.2012. [Электрон. ресурс]. - URL: [http://podrobno.uz/cat/economic/strani-centralnoi-azii-privlecut-23-mlrd-na-razvitie-regionalnogo-sotrudnichestva/?sphrase\\_id=40440](http://podrobno.uz/cat/economic/strani-centralnoi-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 Центрполиграф, 2015. - 446 с.
19. Петросян Ю.А. Османская империя. - М.: Алгоритм, 2013. - 304 с.
20. Тихонов Ю.Н. Афганская война Сталина. Битва за Центральную Азию. - М.: Яуза, Эксмо, 2008. - 704 с.
21. Турсунова Г.Н. Эволюция рынка и рыночных отношений в древней и средневековой Центральной Азии. Москва - Худжанд: Ношир, 2014. - 550 с.
22. Финкель Кэролайн. История Османской империи: Видение Османа: [пер. с англ.]. - Кэролайн Финкель. - Москва: АСТ, 2014. - 831 с.
23. Хансен Валери. Великий шелковый путь. Портовые маршруты через Среднюю Азию. Китай–Согдиана–Персия–Левант. - Пер. с англ. С.А. Белоусова. - М.: ЗАО Издательство Центрполиграф, 2014. - 477 с.
24. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Разработка теории транзитной экономики в условиях интеграции и глобальной нестабильности. Часть I //Региональные проблемы преобразования экономики. - 2014. - № 11(49). - С. 190-207.
25. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Разработка теории транзитной экономики в условиях интеграции и глобальной нестабильности. Часть II //Региональные проблемы преобразования экономики. - 2014. - № 12(50). - С. 121-136.
26. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. - М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014. - 800 с.
27. 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. Part IV

(Completion, Beginning in No. 1,2,3 (2016))

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

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

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

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