

**Российская академия наук  
Институт проблем рынка РАН**



**Международный научный электронный журнал**

# **ПРОБЛЕМЫ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ**

**2017, № 3**

**Москва**

## **РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ И РЕДКОЛЛЕГИЯ**

### **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РЕДАКЦИОННОГО СОВЕТА:**

*В.А. Цветков*, член-корр. РАН, д.э.н., профессор

### **ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОГО СОВЕТА:**

*В.В. Ивантер*, академик РАН, д.э.н., профессор

*В.Л. Макаров*, академик РАН, д.э.н., профессор

*В.В. Окрепилов*, академик РАН, д.э.н., профессор

*Л.Х. Саидмуродов*, д.э.н., профессор (Республика Таджикистан)

*В. Сюй*, д.ю.н., профессор (Китайская Народная Республика)

### **ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:**

*Е.Л. Логинов*, д.э.н., профессор РАН

### **ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА:**

*А.В. Ляпин*, к.ю.н.

### **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:**

*Н.С. Зиядуллаев*, д.э.н., профессор

### **ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ:**

*А.Л. Арутюнов*

*А.Р. Бахтизин*, чл.-корр. РАН, д.э.н., профессор

*С.И. Борталевич*, д.э.н., доцент

*К.Х. Зоидов*, к.ф.-м.н., доцент

*Ю.А. Ковальчук*, д.э.н., профессор

*М.Р. Когаловский*, к.т.н., доцент

*А.Ф. Мудрецов*, д.э.н., доцент

*В.И. Одесс*, д.э.н., профессор

*З.К. Омарова*, к.э.н.

*М.Г. Прокопьев*, д.э.н., доцент

*С.Н. Сайфиева*, к.э.н., доцент

*И.М. Степнов*, д.э.н., профессор

*А.С. Тулупов*, д.э.н., доцент

*С.В. Чернявский*, д.э.н., доцент

*Г.Л. Шагалов*, д.э.н., профессор

*А.А. Юрьева*, к.э.н., доцент

Журнал «Проблемы рыночной экономики» зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).  
Лицензия Эл № ФС77-63284 от 06 октября 2015 г.

Международный стандартный номер сериального издания журнала "Проблемы рыночной экономики" - ISSN: 2500-2325. Журнал индексируется в РИНЦ.

# Проблемы рыночной экономики

## 2017, № 3

### Оглавление

<b>Экономика России и регионов</b> .....	4
<i>В.А. Цветков.</i> Итоги и перспективы развития национальной экономики .....	4
<i>В.А. Цветков.</i> Агропромышленный комплекс России: современное состояние, необходимые и достаточные условия выхода из кризиса .....	14
<i>М.А. Фридлянов.</i> Методы и приемы управления проектами в сфере промышленного производства.....	17
<b>Модернизация и инновации</b> .....	25
<i>Г.Ю. Волкова.</i> Промышленность в системе мер по модернизации российской экономики.....	25
<b>Экономическая безопасность</b> .....	30
<i>Н.С. Зиядуллаев, У.С. Зиядуллаев.</i> Экспертная оценка уровня экономической безопасности национальной экономики.....	30
<i>С.В. Соловьева.</i> Развитие кредитных отношений в реальном секторе и экономическая безопасность .....	36
<b>Мировая экономика</b> .....	44
<i>А.Д. Логинова.</i> Подходы китайских и американских ученых к развитию экономического сотрудничества .....	44
<b>Международная экономическая интеграция</b> .....	48
<i>К.Х. Зоидов, А.А. Медков.</i> Историко-экономические предпосылки сопряжения транспортно-транзитных систем России и стран Западной и Южной Азии. Часть I.....	48
<b>Научная жизнь</b> .....	70
<i>В.А. Цветков.</i> Академик Николай Яковлевич Петраков – ученый-новатор .....	70
Шестой международный форум «Россия в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития».....	73

## ЭКОНОМИКА РОССИИ И РЕГИОНОВ

УДК 330.354

ГРНТИ 06.52.13:06.52.17

## Итоги и перспективы развития национальной экономики

В.А. Цветков, чл.-корр. РАН, д.э.н., профессор

e-mail: tsvetkov@ipr-ras.ru

*«Дела в колхозе шли плохо. То есть не так чтобы очень плохо, можно было бы даже сказать – хорошо, но с каждым годом все хуже и хуже».*

В.Н. Войнович

«Жизнь и необычайные приключения солдата Ивана Чонкина»

**Аннотация**

В статье рассматриваются проблемы и перспективы развития национальной экономики на фоне санкций стран Запада против России и падения цен на нефть. Проводится подробный анализ основных макроэкономических показателей российской экономики за 2016 год. Показывается, что в целом санкции запада не грозят крахом российской экономике и не способны сильно повлиять на дальнейшее развитие страны в ближайшее время. Но все же, во многом их действие имеет негативное влияние на перспективу. На основе рассмотрения основных итогов российской экономики за прошедший год, можно сделать следующий обобщающий вывод: российская экономика будет плавно снижаться, но это не будет резкое падение, это будет постепенное снижение всех показателей, ВВП будет падать на несколько процентов в год. Это будет медленная стагнация без резких продуманных движений.

Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ – Отделение общественных и гуманитарных наук (проект 17-02-00726 а-ОГОН).

**Ключевые слова:** национальная экономика, макроэкономический показатель, сырьевая отрасль, высокотехнологичный экспорт, медленная стагнация

Как это, наверное, не странно звучит, но сегодня не существует единого мнения о нынешнем состоянии и перспективах развития национальной экономики. Совершенно непонятно из выступлений наших политиков, членов правительства, академических ученых и практикующих экономистов, что же происходит сегодня в реальности и что нам ждать в недалеком будущем. Попробуем разобраться.

В целом экономические итоги 2016 года на фоне санкции стран Запада против России и падения цен на нефть, можно признать вполне удовлетворительными [1-4].

Снижение ВВП по итогам года составило 0,2% против 2,8% в 2015 году (Таблица 1). Можно констатировать, что экономика фор-

мально вышла из стадии рецессии (падение темпов), в которой находилась с середины 2014 года (хотя, темпы роста экономики пока остаются отрицательными), и перешла в стадию стагнации (темпы роста – около нуля).

Вместе с тем, особого оптимизма испытывать не приходится. Выход экономики из рецессии сам по себе не может считаться каким-то достижением – рано или поздно это бы произошло. Проблема в том, вялые темпы роста на уровне 0,5%-1,0% в год, как это было до 2014 года (до украинских событий), при нынешней ее структуре производства, могут продлиться не одно десятилетие, что обеспечит нам постепенное отставание от других стран.

Таблица 1

**Макроэкономические показатели РФ  
(в % к соответствующему периоду предыдущего года) [5, 6]**

Показатели	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ВВП	104,5	104,3	103,5	101,3	100,7	97,2	99,8
Уровень безработицы к экономически активному населению (в среднем за период)	7,3	6,5	5,5	5,5	5,2	5,6	5,5
Индекс потребительских цен, за период, к концу предыдущего периода	108,8	106,1	106,6	106,5	111,4	112,9	105,4

Индекс производства продукции сельского хозяйства	88,7	123,0	95,2	105,8	103,5	102,6	104,8
Средняя цена за нефть Urals, долл. США баррель	78,2	109,3	110,5	107,9	97,6	51,2	41,7
Отток капитала из страны, долл. США	30,8	81,4	53,9	61,0	153,0	56,9	15,0

Напомним: в начале 2017 года мировые экономические организации обновили прогнозы на кратко- и среднесрочную перспективу: Международный Валютный Фонд ожидает ускорения роста мировой экономики с 3,1 % в 2016 г. до 3,4 % в 2017 г. и до 3,6 % в 2018 году; Мировой Банк сохранил ожидания ускорения темпов роста мировой экономики – 3,5 % в 2017 году и 3,7 % в 2018 году.

Международный Валютный Фонд и Мировой Банк прогнозируют рост российской экономики в диапазоне 1,1%-1,5%, соответственно. При том, что многие эксперты согласны в том, что потенциал роста для российской экономики сегодня составляет 3,5-4% в год.

Номинальный ВВП по итогам 2016 года составил 85880,6 млрд руб. (или 1431,3 млрд долл. США). Среди сильнейших экономик мира Россия хоть и показала отрицательный прирост ВВП, но смогла подняться в рейтинге на одну ступень выше за счет Мексики, упавшей на 15-е место.

На рынке труда отмечено незначительное увеличение численности рабочей силы за счет роста численности занятого населения, что, несомненно, является хорошим знаком. В среднем за 2016 год уровень безработицы составил 5,5% от рабочей силы (Таблица 1). Однако рост занятости на фоне падения ВВП означают, что, как и в прошлом году, эффективность и производительность труда в России падают.

**Производство продукции сельского хозяйства** показало устойчивый рост + 4,8% (Таблица 1).

Хотелось бы ошибиться, но наблюдаемые успехи в АПК не являются закономерным результатом деятельности, а носят во многом временный, может быть даже и случайный характер. Хороший урожай 2016 года был возможен благодаря хорошей погоде. Успехи в свиноводстве, птицеводстве, выращивании овощей достигнуты благодаря политике импортозамещения, то есть закрытия национального рынка от конкурентов и обвального курса национальной валюты. Но мы не можем постоянно надеяться на благосклонность природы. Да и таможенные границы, поздно или

рано придется открывать! Не стоит забывать, что Россия еще и участница ВТО.

К сожалению, в отличие от случайных успехов, накопившиеся проблемы АПК носят не просто временный характер, а постоянный и негативно усиливающийся во времени характер.

Одним из главных достижений 2016 года для российской экономики стало снижение **инфляции**. Инфляция достигла исторического минимума в 5,4% (таб. 1). Несмотря на сохранение высоких инфляционных ожиданий у населения и фирм, инфляция снижается максимально быстро. Для сравнения, в 2015 году темпы роста потребительских цен в России составили 12,9%. Ожидается, что в отсутствие значительных внешних шоков и без неприятных сюрпризов со стороны правительства в предвыборный год в 2017 году ЦБ будет под силу впервые в своей истории добиться целевого показателя инфляции – 4% годовых.

Столь значительное замедление инфляции обеспечивалось:

во-первых, низким ростом цен на продовольственные товары в результате процессов импортозамещения и хорошего урожая, что способствовало росту предложения более дешевой отечественной продукции;

во-вторых, более низкой индексацией цен и тарифов на продукцию (услуги) компаний инфраструктурного сектора;

в-третьих, низким потребительским спросом в связи с падением реальных доходов населения третий год подряд.

Но не стоит полагаться на оптимистичную статистику по инфляции – цены растут очень неравномерно, и по многим продовольственным категориям рост существенно выше общей инфляции (Таблица 2).

Так, молочная продукция подорожала за 2016 год на 9,5% (за 2015-2016 более чем на 21%); сливочное масло за 2016 год выросло в цене на 20%, (за 2015-2016 более чем на 31%); рыба за 2016 год подорожала на 8,6% (за 2015-2016 примерно на 30%) и т.д.

Таблица 2

**Индексы цен на отдельные группы продовольственных товаров  
(в процентах)**

Продовольственные товары	2015 г. к 2014 г.	2016 г. к 2015 г.
Продовольственные товары без алкогольных напитков	120,2	105,8
• хлеб и хлебобулочные изделия	114,2	106,9
• крупа и бобовые	141,8	109,4
• макаронные изделия	122,4	106,6
• мясо и птица	114,4	99,4
• рыба и морепродукты пищевые	128,7	109,7
• молоко и молочная продукция	113,7	107,9
• масло сливочное	113,8	109,5
• масло подсолнечное	131,0	116,1
• яйца куриные	117,3	102,4
• сахар-песок	139,7	100,7
• плодоовощная продукция	129,5	99,9
Алкогольные напитки	111,9	107,3

Импортозамещение, похоже, срывает плохо, и цены не удается удержать даже за счет снижения качества продуктов. Согласно недавним оценкам Россельхознадзора, четверть продуктов питания в России фальсифицируется.

Точно так же неравномерно росли и тарифы ЖКХ, хотя в среднем по стране (по официальным данным) они выросли на 4%, во многих регионах рост был заметно выше общей инфляции (скажем, в Москве – 7,4%, Пе-

тербурге – 6,5%, в Якутии и Камчатском крае – 6% и т.д.), а отдельные услуги подорожали еще значительно (Таблица 3).

За 2015-2016 гг. оплата жилья выросла на 21%, а дошкольное воспитание – на 26%. Неудивительно, что число бедных растет так стремительно при формально небольшом падении средних доходов: у бедных продукты и услуги ЖКХ поглощают практически весь бюджет.

Таблица 3

**Индексы цен и тарифов на отдельные виды услуг  
(в процентах)**

	2015г. к 2014г.	2016г. к 2015г.
Жилищно-коммунальные	111,2	107,4
Медицинские	111,3	108,4
Пассажирского транспорта	110,8	108,1
Связи	102,5	103,0
Санаторно-оздоровительные	111,4	110,9
Дошкольного воспитания	117,2	110,8
Образования	113,7	106,1
Зарубежного туризма	136,8	112,4

Вместе с тем, инфляция все еще остается на уровне, который в современном мире считается очень высоким. Даже при 4% инфляции Россия будет находиться между 124-м и 128-м местами среди 182 стран.

**Отток капитала из России** замедлился и составил 15 млрд долл. США против \$56,9 млрд в 2015 году, против \$153 млрд в 2014 году (Таблица 1).

Однако номинальное уменьшение объемов бегства капиталов за рубеж не означает, что больше денег стало оставаться в России. Просто их в принципе стало меньше, и бежать стало нечему. Уже и так «утекло» слишком много, и мало что осталось. Так за период 1994-2016 год из страны «сбежало» 716,4 млрд. долл. США!

В целом, продолжающееся бегство капиталов свидетельствует о сохранении прежних кризисных тенденций в российской экономике. Не происходит улучшения экономической конъюнктуры. В силу принципиального нежелания (или неумения) заниматься развитием, эти деньги не находят применения в стране, и, соответственно, из страны уходят.

Хотя отток капитала снижается, но в разы падают прямые иностранные инвестиции. Сокращение иностранных инвестиций говорит о том, что экономика по-прежнему находится в кризисе и остается инвестиционно непривлекательной.

Несмотря на продолжающееся снижение ВВП в реальном выражении и бегства капиталов **прибыль российских компаний** выросла на 14%. И это вызывает удивление.

Во-первых, в результате проведения ЦБ умеренно жесткой денежно-кредитной политики в российской экономике сократилось количество денег. Как следствие, компании зарабатывают внутри страны все меньше.

Во-вторых, возможности получения иностранных кредитов резко сократились, а ставки по банковским кредитам достигают заоблачных значений. В результате российские бизнесмены урезают финансирование собственных проектов, а зарубежные бренды и вовсе уходят из страны.

В-третьих, косвенным свидетельством падения прибыльности является нежелание (или невозможность?) крупнейших государственных компаний (Газпром<sup>1</sup>, Роснефтегаз<sup>2</sup>) пла-

тить в полном размере дивиденды по акциям, принадлежащим государству.

**Российская валюта (рубль) укрепилась** по итогам 2016 года почти на 17% по отношению к доллару, опередив другие валюты развивающихся стран. Укрепление рубля объясняется, во-первых, умеренно жесткой денежно-кредитной политикой Банка России; во-вторых, существенным повышением цен на нефть; в-третьих, притоком «горячих денег» в национальную экономику (высокая доходность операций кэрри трейд в рублях обеспечивает приток инвестиций нерезидентов).

Вместе с тем, умеренно жесткая денежно-кредитная политика Банка России при высокой базовой ставке является «палкой о двух концах»: с одной стороны, обеспечивая стабилизацию рубля и снижение инфляции, с другой стороны, она замораживает развитие экономики вследствие дорогих кредитов.

В то время как большинство европейских банков финансируют бизнес под 0,5% годовых (японские компании получают деньги на 10 лет под 0,01%!), российским предприятиям приходится брать кредиты по ставке 20-30% годовых!

**Россия вернулась на международный рынок капитала.** Минфин России в этом году впервые с 2013 года разместил десятилетние еврооблигации на сумму \$3 млрд. Для комфорта иностранных инвесторов правительство обязалось не направлять полученную валюту лицам, включенным в санкционные списки ЕС и США.

Стоит напомнить, что в предкризисный 2013 год Россия привлекла почти \$70 млрд иностранных инвестиций, а за последние 2 года (2014-2015 гг.) не удалось привлечь и \$10 млрд.

По данным, опубликованным в докладе Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), прямые иностранные инвестиции в российскую экономику выросли в 2016 году на 62%, составив \$19 млрд. Рост инвестиций, прежде всего, ассоциируют с капиталовложениями, связанными с продажей государством 19,5% акций в нефтяной компании «Роснефть», что составило 692,4 млрд руб.

В целом в мире приток прямых иностранных инвестиций в 2016 году уменьшился на 13% до \$1,52 трлн, что, в первую очередь, связано со слабым экономическим ростом в мире. Правда, этот спад проявился в различных странах и регионах по-разному. В частности, в целом в Европе зафиксировано 22%

---

<sup>1</sup> С учетом реальных доходов газовой монополии, а не «бумажных», размер дивидендных выплат «Газпрома» может быть скорректирован. Правительство может разрешить «Газпрому» направить на дивидендные выплаты за 2016 год менее 50% прибыли.

<sup>2</sup> В правительстве обнаружили, что «Роснефтегаз» не сможет выплатить дивиденды по итогам 2016 года из-за убытка в 90 млрд руб. Соответствующую рекомендацию по отказу от выплат направило в правительство Росимущество, ее уже поддержали основные заинтересованные министерства, кроме Минфина.

сокращение инвестиций, в Латинской Америке и Карабском бассейне – снижение на 19%, в Африке – на 5%.

Приток прямых иностранных инвестиций в переходные экономики вырос на 38% до \$52 млрд. Это в значительной степени отражается в удвоении их притока в Казахстан (с \$4 до \$8,1 млрд), а также в их 62% увеличении в Российской Федерации (с \$12 до \$19 млрд). В Казахстане этот рост ассоциируется с активизацией добычи полезных ископаемых.

Крупнейшими получателями прямых иностранных инвестиций по итогам 2016 года остаются США (\$385 млрд), Великобритания (\$179 млрд) и Китай (\$139 млрд). На 2017 год эксперты прогнозируют рост прямых иностранных инвестиций в мире «примерно на 10%» на фоне ожидаемого экономического роста в 3,4%.

Россия в 2016 году поднялась на 11 строчек в рейтинге Всемирного банка и Международной финансовой корпорации (IFC) **Doing Business 2017**, отражающем условия ведения бизнеса в стране, и заняла в нем на этот раз 40 место из 190 стран. В 2013 году Россия была на 92 месте в рейтинге, в 2014-м – занимала 62 место, и в 2015-м – 51-е место.

Всемирный банк сообщает, что России в 2016 году удалось существенно снизить бюрократическое давление на бизнес<sup>1</sup>. Интересно, что думают по этому поводу российские бизнесмены?

При росте индекса **Doing Business 2017**, индекс **предпринимательской уверенности** показал по итогам года отрицательный результат, как в промышленности, так и в сфере услуг, причем особенно пессимистично настроены строители. Это и понятно: при низкой склонности населения к приобретению недвижимости, в ближайшие годы ожидается

---

<sup>1</sup> По данным Forbes Алишер Усманов уже не является налоговым резидентом России. Напомним, что по данным представителя USM за последние несколько лет Усманов заплатил \$350 млн в виде налогов в России только как физлицо, а компании, входящие в его холдинг (USM Holding), только за 2015 год — около 100 млрд рублей (примерно \$1,6 млрд по среднему курсу ЦБ за 2015 год).

Стать нерезидентами решила значительная часть бизнесменов, в том числе и акционеры «Альфа-Групп» Михаил Фридман и Алексей Кузьмичев. Может быть, это примеры потери доверия крупного бизнеса?

снижение цен на жилье, особенно на первичном рынке.

**Российский фондовый и валютный рынки** подошли к началу 2017 года и продолжают оставаться в довольно оптимистичном состоянии.

Суммарный объем торгов на фондовом рынке в 2016 году вырос на 16%, до 23,9 трлн рублей. Общая капитализация рынка акций на конец 2016 года выросла на 31% и составила 37,8 трлн рублей (627,5 млрд долл. США).

Для сравнения. Капитализация фондового рынка США составляет, ориентировочно, 19,7 трлн долл., Японии – 3,0 трлн долл., Великобритании – 2,6 трлн долл., Франции – 1,3 трлн долл.

Капитализация компании Apple по итогам 2016 года составила 586 млрд долл., Google – 500 млрд долл., Microsoft – 407 млрд долл., Газпром – 57,1 млрд долл., Роснефть – 51,1 млрд долл.

Что касается валютного рынка, то в течение всего 2016 года сохранялась высокая волатильность курса рубля. Это означает возможность рисков атаки на рубль и склонности к долларизации активов – к переводу рублей в доллары. Такое поведение не характерно для ведущих развивающихся экономик, это удел скорее стран с низким уровнем дохода на душу населения.

Уровень **государственного долга**, находится на достаточно низком уровне. По состоянию на 1 января 2017 года госдолг составил 11109,8 млрд. руб., или 12,9% ВВП. В то время как у других стран этот показатель был на много больше: Япония – 250%, Италия – 131%, США – 107%, Украина – 92%, Беларусь – 68%.

Россия может себе позволить привлечь кредитные деньги с международных рынков. Но, в следствии санкций это сделать затруднительно<sup>2</sup>.

Также, небольшой долг может означать, например, как в случае с Венесуэлой (1%), не то, что вы не хотите брать займы, а то, что вам не хотят давать.

По данным ЦБ, **совокупный внешний долг России** на 1 января 2017 года оценивался в 518,7 млрд долл., что практически равняется прошлогоднему показателю (518,4 млрд долл.). Соотношение совокупного внешнего

---

<sup>2</sup> В целом санкционные ограничения поддержала 41 страна. Китай негласно также присоединился к санкциям.

долга России к ВВП (на сентябрь 2016 г.) достигло 42% – максимального значения с 2004 г. В то же время, можно отметить рост так называемого «нового российского долга» на 26% – с 28,747 до 36,244 млрд долл. И это – важное отличие от двух предыдущих лет.

**(Замечание.** По данным ЦБ РФ, к 1 апреля 2017 г. совокупный внешний долг России увеличился до 529,7 млрд долл. или на 3,1%).

Структура внешней задолженности РФ выглядит следующим образом. Органы государственного управления в 2016 г. увеличили свои долги (собственно госдолг) на 22,7% – с 30,5 до 37,5 млрд долл. Банковский сектор РФ сократил внешние долги на 9,4% – с 131,7 до 119,3 млрд долл. Вместе с тем, отечественные компании, предприятия, организации (т.н. «прочие секторы») нарастили корпоративный долг на 1,7% – с 345,1 до 351,026 млрд долл. Он является самым масштабным среди всех секторов.

Теперь, несколько слов о том, что огорчило в 2016 году.

**Инвестиции в основной капитал** по итогам 2016 года снизились на – 0,9%. При этом, инвестиции снижаются уже третий год подряд: 2014 – 1,5%; 2015 – 8,4% (Таблица 4).

**Отрицательная динамика реальных располагаемых доходов населения** даже при самой рекордно низкой инфляции стала основным негативным сюрпризом года. Более того темп падения реальных доходов населения в 2016 году ускорился до 5,9% с 3,2% в 2015 году и 0,7% в 2014 году (Таблица 4). Падение реальных доходов – это серьезная проблема, что становится несколько неудобно говорить о стабилизации ситуации в экономике. Вслед за доходами падает и потребление, причем опережающими темпами.

**Розничный товарооборот** (товарооборот розничной торговли) продемонстрировал непрекращающееся падение – 5,2% (в 2015 году падение составило 10%). Это и не удивительно! При падении реальных денежных доходов населения, происходит сокращение спроса на продукцию промышленного производства. Получается, что показатель оборота розничной торговли свидетельствует в пользу кризиса, а не оживления.

В целом, за весь период экономического спада – с октября 2014 года по декабрь 2016 года сокращение общего объема розничного оборота товаров и услуг достигло 15,4% (Таблица 4).

За 2016 год **поступления доходов в федеральный бюджет** сократилось на 1,5%, по сравнению с 2015 годом, что заставляет пра-

вительство замораживать расходы, сокращая инвестиционные и социальные программы.

Снижение поступления доходов в бюджет было обусловлено падением нефтегазовых доходов из-за снижения цен на нефть. Сокращение нефтегазовых доходов было частично скомпенсировано ростом доходов от использования государственного имущества.

**Промышленное производство.** На первый взгляд, по результатам 2016 года в производственном комплексе России, на фоне санкций стран Запада и падения цен на нефть, можно отметить вполне удовлетворительные результаты. Даже в отсутствии инвестиций и низкого спроса населения промышленное производство выросло на 1,1%. В 2015 году индекс промышленного производства был отрицательным – 96,6% к 2014 году.

По итогам 2016 года добыча полезных ископаемых выросла за год на 2,5%: объемы добычи нефти в России увеличились на 2,6% и составили 549 млн. тонн (ежесуточная добыча составила 11,2 млн. баррелей в сутки, что является новым постсоветским максимумом); динамика добычи природного газа не изменилась по сравнению с 2015 г.; добыча угля увеличилась на 3,4%. Но если учесть, что в 2017 году Россия должна сократить добычу нефти, согласно принятым на себя обязательствам, то и в добывающей промышленности могут начаться проблемы.

Производство электроэнергии, газа и воды выросло на 1,5%. Обрабатывающее производство выросло лишь на 0,1% (Таблица 5).

Однако, статистические данные по итогам 2016 года говорят о том, что разные сектора обрабатывающей промышленности находятся в очень разных условиях и показывают диаметрально противоположные результаты (Таблица 6).

**Химическая промышленность** остается основным локомотивом роста среди обрабатывающих производств. По итогам года увеличение производства составило 5,3%. По мнению ряда экспертов, прирост производства удобрений стал результатом использования экспортного потенциала и удовлетворения возросшего внутреннего спроса. Так, по данным Минсельхоза, в 2016 году сельскохозяйственные производители осуществили закупку минеральных удобрений на 11 % больше, чем в 2015 году.

**Производство пищевых продуктов**, включая напитки, и табака вносило положительный вклад в индекс промышленного производства на протяжении всего года, оставаясь флагманом импортозамещения: по итогам года рост составил 2,4%.

Таблица 4

**Макроэкономические показатели РФ  
(в % к соответствующему периоду предыдущего года) [5, 6]**

Показатели	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ВВП	104,5	104,3	103,5	101,3	100,7	97,2	99,8
Инвестиции в основной капитал	106,3	110,8	106,8	100,8	98,5	91,6	99,1
Реальные располагаемые денежные доходы населения	105,9	100,5	104,6	104,0	99,3	96,8	94,1
Оборот розничной торговли	106,5	107,1	106,3	103,9	102,7	90,0	94,8
Средняя цена за нефть Urals, долл. США баррель	78,2	109,3	110,5	107,9	97,6	51,2	41,7

Таблица 5

**Индексы производства по видам экономической деятельности  
Российской Федерации (в % к предыдущему году) [5, 6]**

Показатели	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Промышленное производства	107,3	105,0	103,4	100,4	101,7	96,6	101,1
Добыча полезных ископаемых	103,8	101,8	101,0	101,1	101,4	100,3	102,5
Обрабатывающие производства	110,6	108,0	105,1	100,5	102,1	94,6	100,1
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	102,2	100,2	101,3	97,5	99,9	98,4	101,5

**Производство машин и оборудования** за 2016 год увеличилось 3,8%. В 2015 году наблюдался спад на 11,1%. Производство станков металлорежущих увеличилось за год на 11,2% при сокращении на -15,8% в 2015 году.

**Индекс производства прочих неметаллических минеральных продуктов (строительных материалов)** за год снизился на 6,6%: выпуск цемента снизился на 11,4%, производство кирпича сократилось на 16,5%, конструкций железобетонных на 15,6%. Но разве могла бы ситуация развиваться иным образом, когда по итогам 2016 года в строительном секторе сохраняется негативная тенденция (- 4,3%). Риелторы и застройщики

продолжают отмечать падение спроса на недвижимость, что привело к номинальному снижению цен на первичном рынке и падению ввода жилья на 6,5% за 2016 г.

**Индекс металлургического производства и производства готовых металлических изделий** снизился за 2016 год на 2,3%. Главным негативным фактором, препятствующим росту металлургического производства в 2016 году, являлось состояние в строительном и автомобильном секторах, снижение потребления металлопродукции, а также внешний фактор в виде антидемпинговых расследований со стороны ЕС.

Таблица 6

**Индексы производства по основным видам обрабатывающих производств  
в 2010-2016 гг., в % к предыдущему году [3, 4]**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Обрабатывающие производства</b>	110,6	108,0	105,1	100,5	102,1	94,6	100,1
в том числе:							
производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	103,2	103,9	104,1	100,6	102,5	102,0	102,4
текстильное и швейное производство	108,8	100,8	100,7	104,3	97,5	88,3	105,3

производство кожи, изделий из кожи и производство обуви	119,9	105,7	98,1	95,6	97,2	88,6	105,1
обработка древесины и производство изделий из дерева	113,4	110,2	96,2	108,0	94,7	96,6	102,8
целлюлозно-бумажное производство; издательская и полиграфическая деятельность	103,1	106,5	105,8	94,8	100,4	93,7	100,8
производство кокса и нефтепродуктов	106,0	103,8	103,1	102,3	105,7	100,3	97,6
химическое производство	110,6	109,5	104,1	105,4	100,1	106,3	105,3
производство резиновых и пластмассовых изделий	124,4	111,4	112,8	105,9	107,5	96,3	105,4
производство прочих неметаллических минеральных продуктов	114,5	107,4	110,7	98,0	101,8	92,2	93,4
металлургическое производство и производство готовых металлических изделий	112,4	107,0	104,8	100,0	100,6	93,5	97,7
производство машин и оборудования	115,2	111,1	102,7	96,6	92,2	88,9	103,8
производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	118,9	111,9	106,4	99,0	99,5	92,1	99,0
производство транспортных средств и оборудования	127,2	117,2	110,3	102,2	108,5	91,5	97,0
прочие производства	120,6	105,3	102,6	95,4	102,7	94,0	93,8

**Индекс производства транспортных средств и оборудования** в 2016 году снизился на 3,0%. Производство легковых автомобилей снизилось на -7,4%. Зато, производство грузовых автомобилей увеличилось на 6,9%, грузовых вагонов на 28,8%.

И вот, действительно, очень странный результат! В то время как по итогам 2016 года наблюдается общее падение ВВП и других показателей развития экономики,  **грузооборот транспорта**, по данным Росстата увеличился на 1,8%, что указывает на рост экономической активности.

По методологии платежного баланса, **внешнеторговый оборот России** составил в 2016 году 470,6 млрд. долл. США, уменьшившись на 11,9% относительно 2015 года (Таблица 7). При этом, экспорт снизился на 18,2% (до 279,2 против 339,6 млрд. долл. США), импорт на 0,8% (до 41,7 против 51,2 млрд. долл. США).

По данным Федеральной таможенной службы, отмечается рост поставок по всем товарным группам  **в структуре экспорта** кроме топливно-энергетических товаров, тек-

стиля, текстильных изделий и обуви.  **В структуре импорта** выросли закупки машин, оборудования и транспортных средств. Сократились закупки текстиля, текстильных изделий и обуви, металлов и изделий из них.

Сохраняющееся **положительное торговое сальдо**, при общем сокращении более чем на 20%, было достигнуто за счет резкого сжатия импорта, прежде всего, инвестиционных товаров, что снижает восстановительный потенциал российской экономики.

В целом, ни товарная структура экспорта, ни товарная структура импорта по итогам 2016 года не претерпели особых изменений.  **В экспорте**, топливно-энергетический комплекс традиционно занимал первое место. На него приходилось 62,0% от всего объема национального экспорта (в 2015 г. – 66,5%). Далее следуют металлы и изделия из них – 10,0% (в 2015 г. – 9,4%). На машины и оборудование приходится лишь 7,3% (в 2015 г. – 6,0%).

В товарной структуре импорта ситуация прямо противоположная – машины и оборудование занимают первое место. На них приходится более 50,2% всех импортных закупок (в 2015г. – 48,0%).

Таблица 7

**Макроэкономические показатели РФ  
(в % к соответствующему периоду предыдущего года) [5, 6]**

Показатели	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ВВП	104,5	104,3	103,5	101,3	100,7	97,2	99,8
Экспорт товаров, млрд. долл. США	400,4	521,4	530,7	521,6	493,6	339,6	279,2
Импорт товаров, млрд. долл. США	248,7	323,3	335,4	344,3	308,0	194,0	191,4
Средняя цена за нефть Urals, долл. США баррель	78,2	109,3	110,5	107,9	97,6	51,2	41,7

Поэтому не удивительно, что доля России в мировом экспорте высокотехнологической продукции составляет всего лишь 0,2%, в том числе: аэрокосмической и химической продукции – 0,6%; фармацевтической продукции – 0,4%; научных инструментов – 0,3%; электроники – 0,1%; компьютеров – 0,0%.

Но как может быть иначе, если доля инновационно-активных промышленных предприятий в российской экономике составляет всего 5%. В развитых экономиках, этот показатель превышает 30%.

Стало уже горькой традицией, что основным источником финансирования инноваций остаются собственные средства предприятий. На них приходится 81,6%. На кредиты и займы, учитывая высокие процентные ставки, приходится всего лишь 14%. На долю государства, включая бюджеты всех уровней, приходится лишь 4,4% всего финансирования инноваций.

Все показатели технического **состояния основных фондов** Российской Федерации за период 1989-2016 гг. продемонстрировали отрицательную динамику: степень износа увеличилась с 35,1% до 47,7% (в 1,3 раза); коэффициент обновления снизился с 6,3% до 3,9% (в 1,6 раза); коэффициент выбытия снизился с 2,4 до 1,0% (в 2,4 раза).

Заканчивая обзор ситуации в промышленности, можно сделать следующий вывод: как были мы ориентированы на сырьевые отрасли, так на этом и остались; как не было высокотехнологичного экспорта, так его и нет, и это на фоне массового выхода из эксплуатации устаревшего оборудования и даже целых предприятий.

Заканчивая рассмотрение основных итогов российской экономики за 2016 год, можно сделать следующий обобщающий вывод.

Экономика России прошла нижнюю точку спада. 2016 год ознаменовался началом выхода российской экономики из рецессии.

Видны слабые и неуверенные, но признаки восстановления: экономический спад прекратился, инфляция уверенно снижается, обменный курс рубля демонстрирует завидную стабильность.

Но, вместе с тем, экономика в 2016 году так и не начала расти – признаков перехода в фазу роста нет. Поэтому текущую ситуацию в экономике можно определить как стагнацию.

Конечно, мы должны признать, что ситуация в промышленности, да и в экономике в целом, действительно улучшается. Но надо помнить, что это пока всего лишь коррекционный рост. Мы упали, и мы должны вырасти процента на 3,5-4 только для того, чтобы достичь уровня 2014 года.

Но есть ли у нас шансы и возможности для этого?

В целом санкции запада **не грозят крахом российской экономике и не способны сильно повлиять на дальнейшее развитие страны в ближайшее время**. Но все же, во многом их действие имеет негативное влияние на будущие перспективы.

Следует понимать, что санкции – это меры, которые не предусматривают мгновенного результата. Их реальные последствия имеют накопительный эффект. В долгосрочной перспективе, при сохранении сегодняшних тенденций, санкции могут очень «больно» ударить как по экономике России, так и по обычным россиянам.

Экономика России будет плавно снижаться, но это не будет резкое падение, это будет постепенное снижение всех показателей, ВВП будет падать на несколько процентов в год. Это будет медленная стагнация без резких движений.

Отмена санкций со стороны США также принесет лишь частичное облегчение, позволив делать заимствования в Соединенных Штатах, но насколько доступ к американскому капиталу сегодня, в условиях падающего спроса и плохого инвестиционного климата, важен для экономики — большой вопрос. Куда важнее была бы отмена европейских санкций и соответствующих российских анти-санкций, ведь ЕС для России — это главный торговый партнер. Но пока нет оснований полагать, что Европа готова поменять вектор своей российской политики.

Поэтому главный вопрос о перспективах 2017 года звучит так: сможет ли правительство хотя бы частично раскрепостить потенциал экономического роста?

Найти ресурсы для роста достаточно сложно, принимая во внимание сложное положение с доходами федерального бюджета. При том, что эффективность многих расходов федерального бюджета равна нулю, если не является отрицательной. А два других возможных источника роста экономики, а именно, потребительский спрос населения и инвестиции, в ближайшее время не смогут подтолкнуть экономику страны. Частное потребление за два года упало примерно на 15%, а инвестиции более чем на 10%.

При нынешней государственной политики **экономика России будет плавно снижаться**. Это не будет резкое падение, это будет постепенное снижение всех показателей, ВВП бу-

дет падать на несколько процентов в год. **Это - медленная стагнация без резких движений**.

Вследствие значительного сокращения финансирования фундаментальных и прикладных исследований продолжится дальнейшая деградация и упрощение производственной базы, что будет порождать серьезные проблемы не только на макроэкономическом уровне, но и на уровне предприятий.

### Литература

1. Цветков В.А., Сухарев О.С. Экономический рост России: Новая модель управления. - М.: ЛЕНАНД, 2017. - 352 с.
2. Цветков В. Пять проблем экономической безопасности и экономического роста в современной России // Вестник Финансового университета. - 2016. - № 2. - С. 6-15.
3. Цветков В.А., Степнов И.М., Ковальчук Ю.А. Реализация стратегий новой индустриализации экономики // Вестник Финансового университета. - 2016. - № 6. - С. 19-30.
4. Цветков В.А., Степнов И.М., Ковальчук Ю.А., Зоидов К.Х. Динамика развития экономических систем / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. - М.: ЦЭМИ РАН / ИПР РАН, 2016. - 380 с.
5. Российский статистический ежегодник. 2016: Стат. сб./ - М: Росстат, 2016. - 690 с.
6. Мониторинг «Об итогах социально-экономического развития Российской Федерации в 2016 году (Минэкономразвития РФ)». <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/2017070204>.

## Results and prospects of the national economy development

*Valery A. Tsvetkov*, Dr. Sci. (econ.), Professor, Corresponding Member of RAS  
e-mail: [tsvetkov@ipr-ras.ru](mailto:tsvetkov@ipr-ras.ru)

### Abstract

In the article are reviewed the problems and prospects of the national economy development in terms of Western countries' sanctions against Russia and decreasing oil prices. A comprehensive analysis of the main macroeconomic indicators of the Russian economy in 2016 is suggested. It is shown that in general, Western sanctions do not threaten the collapse of the Russian economy and are not able to affect strongly further development of the country in the near future. But still, in many ways, their existence has a negative impact in the perspective. Basing on a review of the main outcomes of the Russian economy in the last year, we can make the following general conclusion: Russian economy will gradually decline, but it will not be a sharp decline, it will be a gradual decline in all indicators and the GDP will fall by several percent per year. It will be a slow stagnation without sudden elaborate movements.

**Keywords:** *national economy, macroeconomic indicator, high technological exports, slow stagnation*

### Об авторе

*Цветков Валерий Анатольевич*, член-корреспондент РАН, д.э.н., профессор, директор Института проблем рынка РАН, Москва.

УДК 330.354  
ГРНТИ 06.52.13:06.52.17

## Агропромышленный комплекс России: современное состояние, необходимые и достаточные условия выхода из кризиса

*В.А. Цветков, чл.-корр. РАН, д.э.н., профессор*  
e-mail: [tsvetkov@ipr-ras.ru](mailto:tsvetkov@ipr-ras.ru)

### Аннотация

Выступление чл.-корр. РАН В.А. Цветкова на заседании Президиума Российской академии наук, посвященном рассмотрению стратегических направлений устойчивого социально-экономического развития агропромышленного комплекса России (Москва, 18 апреля 2017 г.).

**Ключевые слова:** агропромышленный комплекс, кризис, импортозамещение, роль государства, программа поддержки АПК

В последние годы наметилось ряд положительных тенденций, связанных с увеличением объемов инвестиций и усилением инновационной активности в отдельных секторах АПК. Но в целом агропромышленный комплекс России находится в состоянии системного кризиса, и перспективы его функционирования остаются весьма неоднозначными. Поясню свою позицию.

Россия обладает одним из крупнейших в мире сельскохозяйственным потенциалом. Имея лишь 2,2% численности мирового населения, она располагает 8,9% мировой пашни, 2,6% пастбищ, 20% мировых запасов пресной воды и 8,3% производства минеральных удобрений. Такой природно-ресурсный потенциал позволяет производить практически все основные виды сельскохозяйственной продукции. Тем не менее, наша страна является одной из основных стран – импортеров продовольствия.

Хотелось бы ошибиться, но наблюдаемые успехи в АПК не являются закономерным результатом деятельности, а носят во многом временный, может быть даже и случайный характер.

Хороший урожай 2016 года был возможен благодаря хорошей погоде. Успехи в свиноводстве, птицеводстве, выращивании овощей достигнуты благодаря политики импортозамещения, то есть закрытия национального рынка от конкурентов и обвального курса национальной валюты.

Но мы не можем постоянно надеяться на благосклонность природы. Да и таможенные границы, поздно или рано придется открывать! Не стоит забывать, что Россия еще и участница ВТО.

В отличие от «случайных успехов», накопившиеся проблемы АПК носят не просто временный характер, а постоянный и негативно усиливающийся во времени характер!

Что скрывается за словами, прозвучавшими в докладе<sup>1</sup>: «продолжается процесс ухудшения состояния сельскохозяйственных земель»?

А вот что!

Плодородие почв снижается, поскольку за годы реформ сократились объемы: минеральных удобрений – в 9 раз; органических удобрений – в 7 раз; химических средств защиты растений – в 8 раз; работ по мелиорации земель – в 15–20 раз.

По применению минеральных удобрений наша страна отброшена на 40 лет назад. Немцы вносят 199 кг удобрений на гектар, американцы – 131, мы – всего 24 кг.

В результате, мы имеем очень низкий уровень урожайности сельскохозяйственных культур, чем в развитых странах, даже в зонах с близкими природно-климатическими условиями: по зерну в 2,8 раза, по картофелю в 2,2 раза, по сахарной свекле в 1,8 раза ниже.

За последние 12 лет из сельскохозяйственного оборота выведено почти 33 млн га, что связано главным образом с низкой культурой земледелия.

В годы реформ 5103,4 тыс. га пастбищ сельхозпредприятий заросли кустарником и

---

<sup>1</sup> Имеется в виду доклад научного руководителя Всероссийского НИИ экономики сельского хозяйства, члена Президиума РАН, академика И.Г. Ушачева «Стратегические направления устойчивого социально-экономического развития АПК России».

мелколесьем (особенно в Калмыкии).

С материально-технической базой положение еще хуже. Выпуск основных видов сельскохозяйственной техники за годы реформ сократился в 20–30 раз. Списание износившейся техники в 35 раз превышает поставки новой техники. В результате не выполняется убыль старой. Обеспеченность основными видами сельскохозяйственной техники составляет около 50% от технологически необходимой. Машино-тракторный парк на 55–70 % выработал свой срок. В целом, износ основных фондов в АПК достиг уже 80%.

По оснащенности сельскохозяйственными машинами, энергоносителями Россия уступает Белоруссии, Украине и даже республикам Средней Азии.

Из-за технологического отставания и недостаточной обеспеченности техникой ежегодно на полях остается до 14% выращенного урожая, ещё до 11% - теряется из-за несовершенства техники.

Высокий физический и моральный износ основных средств определяет низкую эффективность сельского хозяйства. По уровню производительности труда в сельском хозяйстве наша страна отстает в 3-4 раза от развитых стран.

В России очень низок уровень урожайности сельскохозяйственных культур (по зерну в 2,8 раза, картофелю в 2,2 раза, сахарной свекле в 1,8 раза ниже, чем в развитых странах, даже в зонах с близкими природно-климатическими условиями), невысока продуктивность животноводства.

Что стоит за словами доклада «негативная тенденция в социальной сфере села»?

За последние 10 лет: численность сельского населения сократилась на 2 млн человек; число механизаторов уменьшилось на 1/3; число животноводов сократилось в 2 раза; средний возраст механизаторов и животноводов составляет 55-60 лет; возросла смертность на селе во всех возрастных группах, особенно у мужчин 30–34 лет.

За 20 лет «реформ» у нас исчезло более 20 тысяч деревень. В 17 тысячах ещё живых деревень нет постоянных жителей, то есть туда приезжают на сезон дачники. В 57 тысячах сел и деревень проживает в среднем от 1,76 до 7,8 человека.

Характерной особенностью особенно нашего села является высокий уровень нищеты, охватывающий около 45% жителей. По данным социологических исследований, 7%

сельских жителей вообще недоедают.

Проблемы развития сельской местности сегодня являются не только социальными, но и оказывают сильнейшее негативное воздействие на экономику аграрного производства.

Поэтому, когда руководство страны говорит нам об успехах в АПК (в сельском хозяйстве), то совершенно не понятно о каких именно успехах идет речь. Чем мы гордимся? Точечными исключениями из правил (например, подмосковным совхозом им. Ленина или агрокомплексом «Белая дача»)?

АПК в нынешних условиях - это неконкурентоспособная отрасль экономики, способная держаться на плаву только в условиях продовольственного эмбарго и отсутствия конкурентов! Именно эти факторы позволяют нашим «аграриям» и связанными с ними перекупщикам (или «эффективным менеджерам от сохи») беззастенчиво накручивать цены на низкокачественный товар, способствуя дальнейшему снижению жизненного уровня подавляющей части населения страны.

Сегодня, находясь в тяжелейшем состоянии, АПК должен умудриться решить двудеиную задачу: не просто решить проблему продовольственной безопасности страны, но и самому не умереть с голода!

Без реальной помощи – не на словах, а на делах – со стороны государства не обойтись! Тем более, что специфика функционирования аграрной сферы, не только предполагает, но предопределяет основные направления государственного регулирования, которых не избежала ни одна из развитых стран мира.

Речь идет, прежде всего, о государственном протекционизме при реализации крупных комплексных экономических и социальных программ. Активное воздействие на развитие АПК государство может осуществлять через кредитное и налоговое регулирование, бюджетное финансирование, регулирование условий и уровня оплаты труда, социальное развитие, через государственные программы, госзаказы, эффективную таможенную политику и т. д.

Отдельно следует отметить, что специфика функционирования аграрной сферы предполагает обязательного (!!!) наличия методов государственного регулирования, которых не избежала ни одна из развитых стран мира. Так уровень господдержки АПК в Китае составляет 147 млрд долл., в странах ЕС – 107 млрд долл., в США – 23 млрд долл., в РФ – не более 5,0 млрд.

При этом, роль государства в регулировании агропромышленного комплекса не просто необходима, но и должна усиливаться. Это определяется следующими причинами.

*Во-первых.* Агрокомплекс является важнейшей составной частью экономики России, где производится жизненно важная для общества продукция и сосредоточен огромный экономический потенциал.

- В сфере сельского хозяйства производится 7% ВВП страны (с учетом пищевой промышленности, почти около 9%).

- В сельском хозяйстве занято около 7 млн. человек (или каждый пятый занятый в сфере материального производства), или 11% всех занятых в экономике.

- В общем объеме розничного товарооборота на долю продовольственных товаров приходится 46%.

*Во-вторых.* Агрокомплекс является потребителем продукции многих отраслей промышленности и сферы услуг, обеспечивая занятость миллионов трудоспособного населения страны.

- В создание конечной продукции комплекса на различных стадиях производства и обращения прямо или косвенно участвуют более 70 отраслей народного хозяйства.

*В-третьих.* На агрокомплекс возложены вопросы обеспечения здорового и достаточного питания населения и продовольственной

безопасности страны, вопросы формирования экспортных ресурсов, вопросы обеспечения занятости населения и улучшения демографической ситуации.

*В-четвертых.* Роль и значение агрокомплекса в экономике ряда регионов настолько велико, что его можно считать стержневым для их эффективного функционирования и укрепления всего внутреннего рынка.

- Прежде всего, это Ставропольская и Ростовская область, Краснодарский край, Республика Алтай и др.

Агропромышленная политика в зависимости от правильности или неправильности ее построения способна превратить такие регионы либо в мощные экономические территории, либо в слаборазвитые анклав.

В заключении своего выступления, я хочу еще раз отметить, что я полностью разделяю позицию автора доклада – Ивана Григорьевича Ушачева и поддерживаю все сделанные в исследовании выводы и предложения.

Я полностью поддерживаю необходимость разработки Программы по поддержанию АПК, направленную на преодоление аграрного кризиса в России.

Наш институт – Институт проблем рынка – готов принять активное участие в подготовке этой программы.

Спасибо за предоставленную возможность выступить.

### **Agro-industrial complex of Russia: the modern state, the necessary and sufficient conditions for way out crisis**

*Valery A. Tsvetkov*, Dr. Sci. (econ.), Professor, Corresponding Member of RAS  
e-mail: [tsvetkov@ipr-ras.ru](mailto:tsvetkov@ipr-ras.ru)

#### **Abstract**

Speech by the corresponding member of RAS V. A. Tsvetkov at the meeting of the Presidium of the Russian Academy of Sciences devoted to the strategic directions of the sustainable social and economic development of the Russian agro-industrial complex held on April, 18, 2017 in Moscow.

**Keywords:** *Russian agro-industrial complex, crisis, replacement of import, state role, supporting program*

#### **Об авторе**

*Цветков Валерий Анатольевич*, член-корреспондент РАН, д.э.н., профессор, директор Института проблем рынка РАН, Москва.

УДК 65.012.26  
ГРНТИ 06.81

## Методы и приемы управления проектами в сфере промышленного производства

М.А. Фридлянов  
e-mail: mfridlyanov@f-m.fm

### Аннотация

Статья посвящена сравнительному анализу основных инструментов управления проектами. Рассмотрены метод критического пути (СРМ) и метод оценки и пересмотра планов проектов и программ (PERT). Выявлены их преимущества и недостатки, обоснованы возможности применения в практике управления проектной деятельностью в промышленном производстве.

**Ключевые слова:** *проект, управление проектами, методы управления проектной деятельностью*

В современных условиях развития экономики проблема контроля хода реализации проектов, своевременного выявления проблем и рисков, влияющих на сроки выполнения отдельных работ и, следовательно, на сроки завершения проектов в целом, для многих российских промышленных компаний остается одной из наиболее актуальных. Прежде всего, это касается крупномасштабных проектов, связанных с созданием технически сложных и уникальных объектов, где необходимо учитывать особенности технологических процессов, требующих специальных знаний и компетенций, решения научных, организационных, технических, строительных и прочих задач и т.п. Специфика таких проектов ограничивает возможности использования напрямую существующих методов проектного управления и предопределяет необходимость разработки оригинальных управленческих подходов, методов и приемов проектного менеджмента.

### Понятие «проект» и задачи управления проектами

Понятие «проект» имеет много разных определений. Например, по стандарту Института управления проектами (PMI), «проект — это временное предприятие, направленное на создание уникальных продуктов, услуг или результатов» [1]. Общим для всех проектов является то, что все они состоят из группы взаимосвязанных работ, ограниченных определенным объемом, бюджетом и сроками выполнения, имеют конкретные даты начала и завершения, результат или конечный продукт.

Управление проектами представляет собой системный процесс выработки и принятия управленческих решений для координации человеческих и материальных ресурсов на протяжении всего жизненного цикла проекта с использованием современных методов и подходов, направленный на успешное достижение заданных целей в рамках установленных временных, бюджетных и ресурсных ограничений [2-3]. Проектное управление включает:

- управление интеграцией проекта, необходимое для обеспечения эффективной координации различных процессов и действий;
- управление содержанием проекта для обеспечения реализации всей требуемой работы (и только необходимой работы);
- управление сроками проекта для того, чтобы проект был выполнен в установленный срок;
- управление стоимостью проекта в целях обеспечения выполнения проекта в рамках утвержденного бюджета;
- управление качеством проекта для того, чтобы гарантировать, что проект удовлетворяет установленным требованиям;
- управление человеческими или трудовыми ресурсами с целью их эффективного использования;
- управление взаимосвязями между участниками проекта для обеспечения эффективной внутренней и внешней коммуникации;
- управление рисками проекта, необходимое для анализа и смягчения потенциальных рисков;
- управление контрактами проекта для получения необходимых ресурсов из внешних

источников, обеспечивающих исполнение содержания проекта.

Крупномасштабные проекты, охватывающие все стадии научно производственного цикла, имеют ряд характерных особенностей, связанных со сложностью и новизной технических решений, системным подходом к выполнению задач, ускорением темпов реализации, быстрым моральным старением объектов проектирования и производства и др. В отличие от других проектов, они могут иметь больше ограничений, вызванных взаимозависимостью выполняемых по проекту работ, наличием строгих временных рамок для завершения технологических операций, требований по непрерывности и последовательности их выполнения. Кроме того, возможны дополнительные риски, связанные с объемом, стоимостью и качеством работ, а также человеческим фактором, материальными и финансовыми ресурсами. Применительно к таким проектам методология проектного управления должна учитывать все возможные риски. Важной задачей в этой связи является планирование работ по проекту. Необходимо определить рабочие операции, оценить требуемые ресурсы и длительность отдельных видов работ, а также выявить любые взаимодействия между ними. Планирование служит основой для разработки бюджета и графика проекта. В дополнение к техническим аспектам планирования работ по проекту может потребоваться принятие организационных решений в отношении участников проекта и координации их деятельности. Для эффективного управления также необходимы практические навыки общего управления и специальные знания, связанные с задачами проекта. Значимую роль могут играть такие вспомогательные дисциплины, как информатика и наука принятия управленческих решений.

Отслеживать рабочие процессы и управлять проектной деятельностью помогают специально разработанные для этого методы управления, позволяющие устанавливать взаимосвязь планируемых работ и получаемых результатов, более точно рассчитывать план, а также своевременно осуществлять его корректировку [4]. Эффективное применение, в частности, получили так называемые "методы сетевого планирования", базирующиеся на графическом представлении последовательности работ, действий

или мероприятий для планомерного достижения поставленной цели. Наиболее известными среди них являются две системы формирования проектного расписания - это метод критического пути (Critical Path Method, CPM) и метод оценки и пересмотра планов проектов и программ (Program Evaluation and Review Technique, PERT), имеющие единую теоретическую основу и позволяющие наилучшим образом установить последовательности, взаимосвязи и продолжительности работ. Базовым параметром календарного моделирования в данных методах выступает критический путь, представляющий собой последовательность запланированных мероприятий, определяющих длительность проекта в целом.

### **Метод критического пути (CPM)**

Метод критического пути (Critical Path Method, CPM) разработан американским химическим концерном EI DuPont de Nemours в 1956 г. для составления графиков рутинных операций, связанных с реорганизацией производственных площадок для выпуска другой продукции, в том числе техническим обслуживанием химических установок на заводах, их отключением и последующим запуском [5]. Данный метод управления проектами представляет собой пошаговую систему управления и планирования процессов проекта, помогает определять критические и не критические задачи и предупреждает проблемы со сроками. Суть метода состоит в том, что проект разбивается на несколько видов работ, а затем вычисляется продолжительность проекта на основании оценки продолжительности каждой рабочей задачи. Идея метода может быть проиллюстрирована с помощью графического изображения проекта (сетевой диаграммы).

#### *Этапы построения сетевой диаграммы CPM*

1. Проект разбивается по видам работ (операций), которые необходимо выполнить в процессе его реализации. Формируется перечень данных работ, каждому виду работ присваивается отличительный знак, как правило, буквенное или числовое обозначение. Перечень работ служит основой для построения сетевой диаграммы проекта. На последующих этапах он будет доработан с учетом последовательности

действий и продолжительности выполнения каждого вида работ.

2. Определяется последовательность действий. Для этого необходимо установить взаимозависимости и взаимосвязи между работами по проекту. Все операции должны быть распределены в соответствии с технологической последовательностью их выполнения. Определение последовательности выполнения каждого вида работ является важным этапом и необходимым условием построения сетевой диаграммы.

3. Составляется сетевая диаграмма. После формирования перечня работ и определения последовательности их выполнения строится графическое изображение проекта. Виды работ на графике отображаются как узлы или кружки, а технологическая последовательность работ указываются стрелками или линиями между ними. Таким образом, отражается тот факт, что ни к одной из работ нельзя приступить прежде, чем будут завершены предшествующие ей работы, согласно технологии реализации проекта.

4. Оценка продолжительности проекта. Реальный план завершения проекта и сетевая диаграмма требуют надежной оценки сроков выполнения всех работ по проекту. Для этого устанавливается время, необходимое для завершения каждой операции. Определить его можно на основе уже имеющегося опыта выполнения подобных работ или с помощью оценок ответственных исполнителей. Внесение времени в сетевую диаграмму позволит оценить продолжительность реализации проекта в целом. Сетевая диаграмма проекта с оценкой продолжительности работ связывает в единую систему планирование, составление расписания и контроль проектов. Ниже приведен пример сетевой диаграммы СРМ (рис.1). Критический путь на данной диаграмме составит путь АСF.

5. Определение критического пути. На данном этапе вычисляется максимально возможная продолжительность последовательно выполняемых работ для завершения проекта к требуемой дате. Это самая длинная сеть операций (самый длинный путь проекта) с точки зрения продолжительности во времени, которую не следует путать с цепочкой, на которую приходится наибольшее количество операций или узлов. Значение критического пути в том, что он позволяет выявить работы, оказывающие

наибольшее влияние на сроки завершения проекта в целом (критические): при задержке выполнения операций на этом пути весь проект будет реализован с задержкой. Анализ критического пути является важным аспектом планирования проекта.

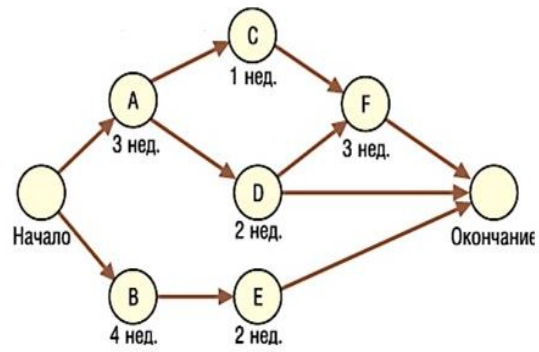


Рис.1 - Пример сетевой диаграммы СРМ

Критический путь можно определить, вычислив следующие параметры по каждому виду работ:

ES - ранний старт или самые ранние сроки начала выполнения операции;

EF - ранний финиш или самые ранние сроки завершения выполнения операции;

LS - позднее начало или самые поздние сроки начала;

LF - позднее окончание или самые поздние сроки завершения операции.

Самые ранние сроки начала и окончания каждого вида работ будут устанавливаться по мере продвижения вперед по сети и определения времени, когда работа может начинаться и заканчиваться с учетом завершения предыдущих операций. Позднее время начала и окончания - это последнее время, когда работа может быть начата и закончена без влияния на продолжительность проекта в целом. LS и LF устанавливаются при движении в обратном направлении по сети. На основе полученных данных можно рассчитать предполагаемое время завершения проекта в целом (TE), какие операции могут задерживаться, т.е. составляют критический путь (CP), а также вычислить резерв времени, на которое выполнение работ может быть отложено, не влияя на продолжительность проекта в целом (SL).

Критический путь - это путь по сетевой диаграмме проекта, на котором ни одна из операций не имеет провисания, то есть путь, для которого  $ES = LS$  и  $EF = LF$  для всех операций в пути. Задержка в критическом пути задерживает весь проект. Для ускорения завершения проекта необходимо сократить общее время, необходимое для операций на критическом пути.

6. Обновление сетевой диаграммы. По мере продвижения проекта время выполнения операций будет меняться, и сетевая диаграмма может быть обновлена с учетом этой информации. Может появиться новый критический путь, структурные изменения могут быть внесены в сетевую диаграмму в случае изменения требований проекта.

#### *Преимущества СРМ:*

- обеспечивает представление проекта в графическом виде;
- показывает время, в которое должны начинаться и заканчиваться отдельные работы;
- помогает вычислить срок реализации проекта целиком или срок завершения отдельных задач, объединенных в группы;
- показывает, какие действия являются критическими для поддержания графика, а какие нет.

#### *Ограничения СРМ:*

Метод критического пути рациональный и простой, однако он не учитывает колебания во времени продолжительности работ, которые могут оказать существенное влияние на общее время завершения проекта. Особенности метода делают его эффективным лишь в отношении несложных проектов, где без особого труда можно спрогнозировать время выполнения каждой операции. На комплексных же проектах, связанных с разработкой и конструированием сложных систем, подразумевающих решение уникальных задач с высокой степенью неопределенности сроков завершения, метод СРМ будет применим лишь условно. Метод критического пути также будет полезен для проектов, которые включают набор периодически повторяющихся работ с фиксированным временем завершения.

#### **Метод оценки и пересмотра планов проектов и программ (PERT)**

Метод оценки и пересмотра планов проектов и программ (Program Evaluation and Review Technique, PERT) разработан в конце 1950-х годов для работы со сложными проектами, отличающимися высокой степенью неопределенности. Впервые PERT применен для управления проектом по созданию баллистических ракет флота ВМС США (Polaris) с целью решения проблем, связанных с ускорением проектных работ. Вопрос был не только во времени исполнения проекта, но и в дополнительных расходах, которые возникали в случае сокращения длительности проекта. Метод обеспечивал моделирование календарного плана выполнения комплекса работ на основе оптимальной логической схемы процесса. Учитывались временные характеристики необходимых работ и вероятность их благоприятного завершения.

В методе PERT, как и в методе СРМ, проекты рассматриваются как сеть отдельных событий и работ. Работа в них представляет собой любой элемент проекта, на выполнение которого требуется время, и который может приостановить начало выполнения других работ. В основе метода лежит идея определения и контроля вероятных сроков критического пути всего комплекса работ (или вероятностный подход с использованием так называемого среднего значения  $\beta$ -распределения).

По каждому виду работ даются три оценки времени выполнения:

- оптимистическая оценка ( $O$ ) - как правило, это кратчайшее время, в течение которого работа может быть завершена (вероятность того, что при нормальных условиях работа будет закончена раньше срока составляет не более 1%);
- наиболее вероятная оценка ( $M$ ) – наиболее вероятное время завершения работы, (данное время отличается от ожидаемого);
- пессимистическая оценка ( $P$ ) - самое длинное время, которое может потребоваться для завершения работ.

Использование трех оценок длительности работ дает возможность в различной степени учесть риски, влияющие на их выполнение.

Далее сетевой план рассчитывается так же, как в методе критического пути. Ожидаемое время выполнения проекта в целом будет равно

сумме средних значений времени выполнения работ, находящихся на критическом пути. Для расчета используется следующая формула, представляющая собой среднее значение трех составляющих,

$$\text{Ожидаемое время} = \frac{O + 4M + P}{6}$$

где:

- О - оптимистичная оценка
- М - наиболее вероятная оценка
- Р - пессимистичная оценка

Наиболее вероятная продолжительность увеличена в 4 раза, что позволяет избежать возникновения перекоса по одному из имеющихся направлений.

Расчет стандартного отклонения длительности работ позволяет определить максимальную и минимальную ожидаемую продолжительность отдельных видов работ и всего проекта:

$$\text{Отклонения} = \left( \frac{P - O}{6} \right)^2$$

где:

- О - оптимистичная оценка
- Р - пессимистичная оценка

Такой подход обеспечивает возможность построения нескольких графиков выполнения проекта.

#### *Построение сетевой диаграммы PERT*

Диаграмма PERT представляет собой визуальное отображение плана проекта, на котором показана последовательность операций и возможность их одновременного выполнения. Построение диаграммы основывается на той же информации, которая используется в методе критического пути, например, самые ранние и поздние даты начала и завершения операций, а также запас времени.

Чтобы построить диаграмму сначала следует определить работы, необходимые для завершения проекта, установить последовательность и длительность их выполнения. Используя информацию о взаимосвязях работ, можно построить схему сети, показывающую порядок последовательных и параллельных действий. Работы на диаграмме отображаются кружками, а действия стрелками, указывающими направление или порядок, в котором выполняются работы. Ниже приведен простой пример диаграммы PERT для проекта продолжительностью в

семь месяцев с пятью промежуточными точками (от 10 до 50) и шестью деятельностью (от А до F) (рис. 2):

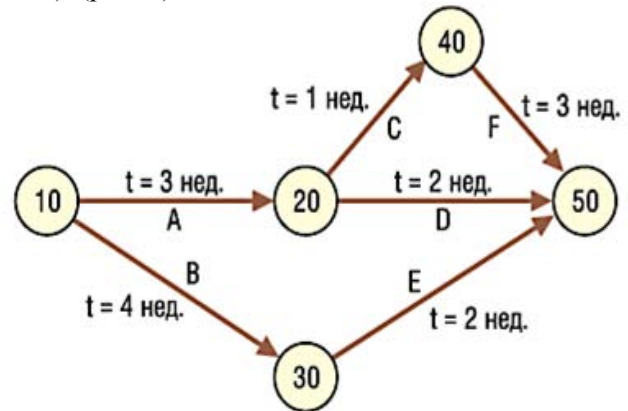


Рис.2 – Пример диаграммы PERT

#### *Определение критического пути*

По мере построения диаграммы PERT по каждому действию добавляются определенные количественные характеристики - объем выделяемых на данную работу ресурсов и, соответственно, её ожидаемая продолжительность (длина дуги). Последовательность дуг, в которой конец каждой предшествующей стрелки совпадает с началом последующей, трактуется как путь от отправной вершины к завершающей, а сумма длин таких дуг - как его продолжительность. Как правило, начало и конец реализации проекта связаны множеством путей, длины которых различаются. Наибольшая длина пути определяет длительность проекта в целом, минимально возможную при зафиксированных характеристиках действий. Соответствующий путь и есть критический, от продолжительности составляющих его работ будет зависеть общая продолжительность выполнения проекта.

Для получения оптимистической, пессимистической и реалистической оценок длительности проекта необходимо иметь в качестве исходных данных соответствующие оценки для тех работ, длительности которых могут измениться. Эти данные могут быть получены на основе прошлого опыта, либо в результате опроса специалистов в данной предметной области. Сократить критический путь можно за счет запараллеливания работ.

По мере развертывания проекта расчетное время может быть заменено фактическим временем. В случаях задержек могут потребоваться дополнительные ресурсы, чтобы оставаться в соответствии с графиком, а диаграмма PERT может быть изменена для отражения новой ситуации. Ценность PERT состоит в том, что с помощью этого метода можно решать много задач одновременно, при этом существенно сокращая время и ресурсы.

#### *Преимущества PERT:*

- обеспечивает графическое отображение проекта и его главных действий;
- позволяет задать диапазон продолжительности для каждого вида деятельности;
- дает возможность получения информации об ожидаемом времени завершения проекта, обеспечивает оценку вероятности завершения проекта до указанной даты;
- выявляет действия, которые имеют резервное время и поэтому их задержка не скажется на продолжительности проекта в целом;
- выявляет действия на критическом пути, за которыми нужен пристальный контроль, так как они влияют на общее время завершения проекта.

#### *Ограничения PERT:*

Среди слабых сторон метода PERT можно отметить то, что при построении сетевой диаграммы проекта существует вероятность пропуска одного или более важных мероприятий. Связи и последовательность действий по проекту могут быть отображены неточно, а оценка предполагаемой продолжительности исполнения проектной задачи занижена. При этом увеличение числа одновременно выполняемых работ увеличивает размер ошибки. В случае если у менеджеров проекта недостаточно опыта, анализ путей выполнения может быть сильно искажен.

Особенности метода PERT делают его наиболее подходящим для управления проектами, по которым не удастся определить точное время, необходимое для выполнения отдельных операций. Прежде всего, речь идет о проектировании и внедрении новых систем, где, многие работы не имеют аналогов и потому возникает неопределенность в сроках завершения проекта

в целом. Он также будет эффективен для контроля производственных процессов на предприятиях, а также информирования других подразделений о степени реализации проекта или о его текущем состоянии.

### **Сходство и различия методов PERT и СРМ**

Рассмотренные технологии управления проектами PERT и СРМ в целом практически идентичны. В методах используется общий подход для проектирования сети и установления ее критического пути. Возможность визуализации проекта упрощает процесс отслеживания всех рабочих операций, и служит основой составления детальных планов выполнения работ по проекту. В то же время, несмотря на общие подходы, каждый из методов имеет свои тонкости анализа и контроля, которые обязательно нужно учитывать для их успешного применения в практике проектного управления. Так, PERT следует рассматривать как инструмент планирования и контроля времени, а СРМ, как метод контроля затрат и времени. Посредством PERT осуществляется планирование, организация, координация и контроль неопределенных действий, в то время как СРМ является методом управления проектами, обеспечивающим планирование, организацию, координацию и контроль четко определенных действий.

Ключевое различие между методами связано с оценкой продолжительности работ по проекту. PERT допускает возможные колебания в сроках выполнения каждой операции и анализирует их влияние на завершение работ по проекту в целом. СРМ предполагает, что длительность работ можно оценить с достаточно высокой степенью точности и, в отличие от PERT, не учитывает никакие случайные изменения в их продолжительности.

Важной отличительной особенностью методов также является их нацеленность. СРМ обеспечивает оптимизацию затрат, в то время как PERT позволяет минимизировать время реализации и стоимость проекта. В таблице 1 представлена общая сравнительная характеристика методов.

Таблица 1

## Общая сравнительная характеристика методов PERT и СРМ

	Метод PERT	Метод СРМ
<b>Общая характеристика</b>	Технология управления проектами, используемая для управления неопределенными действиями проекта	Технология управления проектами, которая управляет четко определенными действиями проекта
<b>Целевое назначение</b>	Проекты в сфере исследований и разработок, опытно-конструкторские проекты, имеющие уникальную составляющую	Проекты по строительству и реорганизации производства
<b>Управление</b>	Непредсказуемыми действиями	Предсказуемыми действиями
<b>Определяющий фактор</b>	Время	Оптимизация затрат и времени
<b>Оценка длительности операций</b>	Вероятностная модель - допускает неопределенность продолжительности операций и учитывает риск проекта	Детерминированная модель - не допускает случайных изменений, достаточно высокая степень точности и определенности
<b>Параметры оценки</b>	Три временных параметра оценки: <ul style="list-style-type: none"> <li>• оптимистическая;</li> <li>• пессимистическая;</li> <li>• наиболее вероятная</li> </ul>	Один временной параметр оценки
<b>Принцип оценки</b>	Реалистичная оценка продолжительности реализации всего проекта	Максимально точная оценка последовательности выполняемых работ для завершения проекта к требуемой дате
<b>Типы задач, на которых метод работает наиболее эффективно</b>	Не повторяющиеся	Повторяющиеся

Подводя итоги, следует сказать, что рассмотренные методы формирования проектного расписания в целом имеют достаточно оснований для практического применения в любой сфере деятельности наряду с другими средствами результативного планирования, повышающими качество менеджмента. Их успешное использование возможно и на крупных промышленных проектах, в том числе по созданию исследовательских комплексов мирового уровня, состоящих из множества подпроектов, требующих решения не имеющих аналогов задач, в том числе в области строительства, высоких технологий, установки уникального оборудования, частей для оборудования, а также тестирования и настройки систем проекта. При этом

эффективность управления бизнес-процессов на их основе значительно возрастет, если отслеживать каждый подпроект отдельно, используя для решения конкретных задач разные инструменты контроля.

Так, метод СРМ будет наиболее полезен для определения границ проекта. Метод PERT будет наиболее эффективен в отношении решения задач уникального характера, содержащих научную составляющую. Таким образом, один метод позволит рассчитать время реализации уникальной задачи, другой - построить критический путь всего проекта. В результате управление всего проектного комплекса даст мощный эффект развития.

**Литература**

1. A Guide to the Project Management Body of Knowledge (PMBOK® Guide) – Fifth Edition.
2. Управление проектом. Основы проектного управления: учебник / Коллектив авторов; под ред. проф. М.Л. Разу. - 3-е изд., перераб. и доп. — М.: КНОРУС, 2010. — 760 с.
3. Сооляттэ А.Ю. Управление проектами в компании: методология, технологии, практика: учебник. - М.: Московский финансово-промышленный университет "Синергия", 2012. – 816 с. (Академия бизнеса).
4. [Электронный ресурс] //Режим доступа: <http://catalogue.nla.gov.au/Record/2303997> //Critical path precedence networks : a handbook on activity-on-node networking for the construction industry / F. Lawrence Bennett
5. Фридлянов М.А. Метод освоенного объема как инструмент управления уникальными научными проектами. – М.: Микроэкономика, 2016. - № 3. – С. 78-87.

**Project management methods and techniques  
in the field of industrial production**

*Maxim A. Fridlyanov*

email: [mfridlyanov@f-m.fm](mailto:mfridlyanov@f-m.fm)

**Abstract**

The article is devoted to a comparative analysis of the main tools of project management. The critical path method (CPM) and the program evaluating and reviewing technique method (PERT) are considered. Their advantages and disadvantages are revealed, the possibilities of application in the practice of management of project activity in industrial production are grounded.

**Keywords:** *project, project management, project management methods*

**Об авторе**

*Фридлянов Максим Александрович, аспирант кафедры № 65 "Анализ конкурентных систем" НИЯУ МИФИ, ведущий специалист НИЦ «Курчатовский институт», Москва.*

## МОДЕРНИЗАЦИЯ И ИННОВАЦИИ

УДК 336.71

ГРНТИ 06.73.55; 06.73.75

**Промышленность в системе мер по модернизации  
российской экономики***Г.Ю. Волкова, д.э.н.*e:mail: [volkova@orthomoda.ru](mailto:volkova@orthomoda.ru)**Аннотация**

В статье обосновывается тезис о том, что стабильный и устойчивый экономический рост может обеспечить только диверсифицированная национальная экономика, которая базируется на развитом реальном секторе, в первую очередь промышленности. Рассматриваются проблемы инновационно-технологической модернизации экономики России на индустриальной основе с учетом позитивного зарубежного опыта в этой области, включая возможность разработки и реализации новой промышленной политики и программы «новой индустриализации» России, посредством которых промышленность может стать действенным драйвером устойчивого экономического роста в стране.

**Ключевые слова:** модернизация экономики, инновационно-технологическое обновление, устойчивый экономический рост, инвестиции, реальный сектор экономики, промышленность, промышленная политика, реиндустриализация, новая индустриализация

В своем Послании Федеральному Собранию от 1 декабря 2016 г. Президент Российской Федерации В.В. Путин, анализируя причины сложившейся ситуации, отметил: «Главные причины торможения экономики кроются, прежде всего, в наших внутренних проблемах. Прежде всего, это дефицит инвестиционных ресурсов, современных технологий, профессиональных кадров, недостаточное развитие конкуренции, изъяны делового климата» [1]. Следствием этого явилось существенное замедление экономического роста в России. Начался этот негативный процесс в 2013 году, когда темпы роста производства ВВП и валового выпуска промышленности существенно сократились по сравнению не только с периодом экономического подъема 1999–2008 гг., но и со среднегодовыми темпами роста в послекризисный период 2010–2012 гг. При этом темпы роста особенно значительно сократились в промышленности: в 2013 году фактически произошла остановка промышленного роста (тенденция замедления роста промышленного производства проявилась еще в 2011 г.) притом, что в годы экономического подъема (1999–2008 гг.) среднегодовой темп прироста промышленного производства в России составлял 6,1%.

Наиболее опасной негативной тенденцией в этих условиях стало сокращение начиная с 2013 г. инвестиций в основной производственный капитал. И это происходило в усло-

виях, когда износ основных фондов по экономике России в целом составляет около 50%, а в ряде важнейших отраслей как добывающей, так и обрабатывающей промышленности даже превышал этот показатель, достигая 70%. В такой ситуации, естественно, сложно было ожидать радикальных структурных изменений в экономике, которые привели бы ее в ближайшие годы к большей диверсификации и снизили зависимость от мирового рынка. При этом мировой опыт убедительно свидетельствует, что стабильный и устойчивый экономический рост может обеспечить только диверсифицированная национальная экономика, которая базируется на развитом реальном секторе, в первую очередь промышленности. Данный вывод подтверждают и результаты среднесрочного прогноза динамики развития экономики России, выполненного в 2016 г. коллективом ученых под руководством д.т.н. Аскара Акаева (МГУ им. М.В. Ломоносова) и д.э.н. Наби Зиядуллаева (ИПР РАН) [2].

В этих непростых условиях очень важно: у политического руководства России есть четкое понимание того, что страна, лишь только проведя коренную модернизацию путем преодоления примитивной сырьевой структуры экономики и экспорта, может и должна выйти на траекторию устойчивого экономического роста. Еще в 2011 г. Правительством Российской Федерации был озвучен курс на модер-

низацию экономики страны, направленный на ее инновационно-технологическое обновление. Определено, что ключевым для выхода России на новый технологический уровень для обеспечения не только лидерских позиций в мире, но также и внутренней экономической безопасности страны, является внедрение новейших медицинских, энергетических и информационных технологий, развитие космических и телекоммуникационных систем, радикальное повышение энергоэффективности национального хозяйства.

Перечисленные стратегические направления инновационно-технологической модернизации России, определенные государством, являются, безусловно, приоритетными. Но, конечно, ими далеко не исчерпывается перечень всех государственных задач в этой области. На наш взгляд, Правительством Российской Федерации, в рамках работ по диверсификации экономики страны, непременно должны активно разрабатываться и реализовываться программы развития и других ее сфер, в первую очередь реального сектора, а в его составе - промышленности, ориентируясь на значительное повышение доли добавленной стоимости, производимой внутри страны.

Повышенное внимание к реальному сектору экономики и в первую очередь к промышленности на сегодня является основным трендом развития мировой экономики и экономической политики развитых стран мира последних лет. Достаточно вспомнить, что в своих предвыборных тезисах на сегодня уже избранный новым президентом США, лидера мирового постиндустриального развития, Дональд Трамп обещал самое пристальное внимание в экономической политике страны обратить в первую очередь на развитие национальной промышленности, а также на создание новых рабочих мест на промышленных предприятиях.

Здесь также уместно вспомнить, что реальное производство и прежде всего промышленное производство является приоритетным базисом модернизации национальной экономики, без которой она обречена на постоянную зависимость от конъюктурных явлений. С другой стороны, если у страны не будет собственного развитого промышленного сектора, то не будет и инноваций, поскольку промышленность является наиболее продвинутым инновационно-технологическим сегментом национальной хозяйственной системы. Кроме того, промышленность позволяет

создавать новые рабочие места, причем не только на самих промпредприятиях, но в смежных отраслях, в других сферах экономики. Достаточно привести пример: в Европе в частном секторе промышленность обеспечивает почти 25% рабочих мест, причем это в первую очередь высококвалифицированные рабочие места. А каждое новое рабочее место в промышленности, как показывает практика, создает в среднем от 0,5 до 2-х новых рабочих мест в других секторах экономики [3]. Последнее чрезвычайно важно для нашей страны в свете Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике», которым Правительству РФ предписано принять меры для создания и модернизации в стране к 2020 г. не менее 25 млн. высокопроизводительных рабочих мест.

Промышленность, как показывает мировой опыт, также является основным инвестором в инновации. Например, в Германии и Южной Корее на промышленный сектор приходится 89% затрат всего частного бизнеса на инновации, в Японии и Китае данный показатель составляет 87%, в США – 67%, в типичном представителе новых индустриальных стран (НИС) «первой волны» - Мексике – 69% [3].

Действительно, экономическая история фактически не знает модернизаций, которые по своей сути не были бы индустриальными. Каждая модернизовавшаяся страна ставила своей задачей, прежде всего, самообеспечение качественными промышленными товарами и вывод своей промышленной продукции на мировой рынок. К великому сожалению, в названном плане Россия как в целом за годы рыночных реформ (начиная с 1991 г.), так и в последние несколько лет не просто стоит на месте: анализ показывает, что доля национальных производителей сокращается на всех рынках конечной промышленной продукции - от автомобилестроения до бытовой электроники. И это несмотря на реализацию комплекса антикризисных мер, включая обширную программу по импортозамещению, которая на сегодня дала позитивные результаты в части продукции сельского хозяйства и АПК.

Причина такого положения дел, по мнению д.э.н. Сухарева О.С. (Институт экономики РАН), заключается в том, что «...не было единой государственной промышленной политики. Достаточно сказать, что за последние семь лет приоритеты промышленного и научно-технического развития правительство

своими постановлениями меняло 11 раз» [4, с.184].

В том же 2011 г., когда была объявлена государственная программа модернизации экономики России, В.В. Путин, выступая в Государственной думе с отчетом о деятельности правительства, которое он в то время возглавлял, заявил о новом пути развития страны: «России необходима новая индустриализация – опережающее развитие всех несырьевых отраслей национальной экономики». И далее: «Речь идет именно о современной индустрии, способной выпускать конкурентную продукцию, востребованную и в России, прежде всего в России, и в мире». При этом, по словам В.В. Путина, главной движущей силой этого проекта должен стать частный бизнес [5].

В последнее время было предложено несколько альтернативных вариантов программы реиндустриализации, или «новой индустриализации» России: Институтом региональной политики [6], РЭУ им. Г.В. Плеханова [7], Институтом экономики Уральского отделения РАН [8] и др. Но в наибольшей степени решению задачи превращения российской промышленности в подлинный драйвер экономического роста в стране отвечает, на наш взгляд, проект альтернативой «Стратегии экономического развития России до 2030 года», подготовленный Торгово-промышленной палатой Российской Федерации (далее – ТПП). Данный документ прямо ориентирован на поддержку и стимулирование реального сектора отечественной экономики и новую индустриализацию страны. Разработчиками его были выработаны основополагающие принципы данного процесса, а также предложены конкретные механизмы реализации в виде мероприятий в области денежно-кредитной, налоговой и внешнеторговой политики [9].

Нам представляется целесообразным максимально учесть вышеназванные предложения ТПП именно сейчас, пока идет обсуждение проекта «Стратегии социально-экономического развития России до 2030 года», подготовленной Минэкономразвития России, а также при формировании проекта «Комплексного плана действий Правительства на период с 2017 по 2025 год» над которым работает аппарат Правительства РФ совместно с представителями экспертного сообщества и бизнеса. Это в полной мере соответствовало и

способствовало бы решению одной из важнейших стратегических целей Правительства РФ – повышению темпов роста экономики стран.

Курсу на «новую индустриализацию» России обязательно должна соответствовать и новая промышленная политика государства, направленная на превращение промышленности в эффективный драйвер экономического роста страны, модернизации ее экономики на инновационно-технологической основе. Это, возможно, потребует внесения определенных изменений и дополнений в ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации» № 488-ФЗ, принятый в 2014 г., и, следовательно, не содержащий положений относительно новой промышленной политики государства, которая еще только будет разрабатываться.

Подводя итог сказанному, важно понимать, что модернизация экономики на индустриальной базе означает обновление, ликвидацию отсталости, выход на современный, сравнимый с передовыми странами уровень развития. При этом речь должна идти о целом ряде ключевых задач, решать которые необходимо системно, в едином комплексе, включая:

- осуществление коренных структурных сдвигов в российской экономике в целом в направлении формирования производственной структуры, отвечающей критериям развитой индустриальной страны.
- освоение производства продуктов современного технологического уровня в масштабах, позволяющих российским промышленным компаниям занять достойные позиции на мировых рынках;
- коренное обновление производственного аппарата промышленности с заменой устаревшего оборудования и технологий на современные, высокопроизводительные;
- органическое включение страны в новейшие мировые инновационные процессы, скорейшее использование всех важных инноваций, в том числе новинок в области организации и управления промышленным производством.

Все перечисленное, в конечном счете, предполагает уход от однобокой сырьевой ориентации производимой продукции национального промышленного комплекса и, соответственно, экспорта, повышение в ВВП и экспорте страны доли продуктов с высокой добавленной стоимостью, в том числе продуктов новой информационной экономики.

В этих условиях необходим тщательный, глубоко продуманный и всесторонне обоснованный выбор очень ограниченного числа приоритетов промышленного развития. При всем понимании жестких ресурсных ограничений в числе первых приоритетов промышленного развития должны быть также цели всеобщей, повсеместной технологической модернизации производственного аппарата страны, ее основных производственных фондов.

Но начинать всю эту большую работу, на наш взгляд, следует с тщательной инвентаризации отечественной обрабатывающей промышленности (по всем ее отраслям и подотраслям) с тем, чтобы глубже понять, что мы на сегодня реально производим, что умеем производить (но по каким-либо причинам не производим), насколько может быть конкурентоспособна данная продукция на внутреннем и внешних рынках. И только после этого можно переходить к определению стратегии и тактики дальнейшего развития российской промышленности, определению того, что можно воссоздать реконструкции, а что фактически надо строить заново. При этом в обязательном порядке нужно наладить эффективное взаимодействие крупного, среднего и малого производственного бизнеса. Это одно из ключевых условий роста и развития экономики России. Например, в Германии, Франции и Италии малые предприятия успешно работают на средние, средние – на крупные, создавая тем самым благоприятный бизнес-климат в стране. У нас же, к сожалению, крупный, средний и малый бизнес существуют как бы параллельно, не пересекаясь: крупный бизнес – в основном оборонно-промышленный или сырьевой, тогда как малый и средний бизнес – торгово-посреднический. И, как следствие, в малом и среднем бизнесе в России на долю предприятий, производящих инновационно-технологическую продукцию, приходится не более 2%. Для сравнения: в начале 2000-х годов в Германии доля малых инновационных компаний составляла 62% от общего количества промышленных предприятий в стране, в Норвегии данный показатель составлял 49%, во Франции – 38%. Самый высокий показатель был зафиксирован в Ирландии: он достиг 75%. По данным Национального научного фонда США, там уже в то же время доля субъектов малого бизнеса в наукоемкой отрасли составляла 89%. При этом малые предприятия составляли 98% компаний в области разработки программного обеспечения, 97% -

в области фотоники и оптики, 96% - в области наукоемкого сервиса и 96% - в области проведения контрольно-измерительных операций [10, с.11-12]. Поэтому и нам в России надо менять положение дел в сфере взаимодействия малого, среднего и крупного бизнеса коренным образом. Решение же этой проблемы видится нам в обязательном включении малых и средних предприятий в производственные цепочки крупных компаний.

И последнее. Обязательно необходимо отметить начавшиеся позитивные перемены в отношении Правительства РФ в целом, министерств и ведомств к вопросу поддержки реального сектора национальной экономики и, в первую очередь, промышленности. Как показала практика последних лет, концентрация на наиболее перспективных отраслях даёт наиболее существенные результаты, причём эффект от государственной поддержки в этом случае ощущают не только отдельные предприятия, но и национальная экономика в целом получает дополнительные стимулы для роста.

В 2016-2017 гг. Правительством РФ был принят ряд решений и постановлений, направленных на поддержку развития реального сектора экономики, в том числе малого и среднего производственного бизнеса. В качестве примера можно привести распоряжение Председателя Правительства РФ о предоставлении из резервного фонда правительства субсидий на поддержку отдельных отраслей также промышленности № 823-р от 28 апреля 2017 г. Согласно этому распоряжению Минпромторгу РФ предоставляются субсидии для поддержки отдельных отраслей промышленности в размере 80,3 млрд. рублей. Среди получателей данной финансовой поддержки в виде субсидий значатся машиностроение (автомобилестроение, производство машин и оборудования для пищевой и перерабатывающей промышленности), легкая промышленность (производство камвольных и поливискозных тканей). Отдельной статьей 1 млрд. руб. выделяется также для субсидирования финансовых расходов лизинговых организаций с целью технического и технологического обеспечения предприятий легкой промышленности (на основе финансового лизинга). При этом очень важно, что если ранее вся государственная поддержка заканчивалась компенсацией процентной ставки по кредиту (что, на наш взгляд, в конечном итоге равносильно поддержке финансовых институтов, т.е. банков, а не предприятий), то сейчас по-

ложено начало прямому субсидированию приоритетных отраслей и подотраслей промышленности, разработке и реализации программ по финансированию НИОКР на предприятиях реального сектора экономики, направленных на конечный результат - на увеличение выпуска инновационной продукции. Хотя, конечно, условия получения данного вида финансирования, особенно для малого и среднего бизнеса, далеки от идеальных, но, тем не менее, появилась реальная возможность профинансировать и закупку лабораторного оборудования, и новые инновационные разработки.

Думается, что реализация всего перечисленного выше в совокупности может и должно привести к значительному синергетическому эффекту в деле подлинной модернизации российской экономики на новом индустриальном базисе. Это, в свою очередь, явится важным шагом в направлении создания в стране новой, инновационной экономики, отвечающей реалиям и потребностям развития России как одного из мировых лидеров в XXI веке.

#### Литература

1. Послание Президента Федеральному Собранию 1 декабря 2016 г. [Электронный ресурс] – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/53379>

2. Акаев А.А., Зиядуллаев Н.С., Сарыгулов А.И., Соколов В.Н. Среднесрочный прогноз динамики развития экономики России

//Журнал «Проблемы прогнозирования». - 2016. - № 5. - С. 37-46.

3. Промышленность – это залог развития во всех сферах: Интервью заместителя главы Минпромторга РФ Глеба Никитина «Газете.ru» // 2014. [Электронный ресурс] – URL: [http://www.gazeta.ru/growth/2014/10/31\\_a\\_6284061.shtml](http://www.gazeta.ru/growth/2014/10/31_a_6284061.shtml)

4. Сухарев О.С. Экономическая политика и развитие промышленности. - М.: Финансы и статистика, 2011. - 216 с.

5. РИА «Новости». 26 мая 2011 г.

6. Официальный сайт Института региональной политики // 2017. [Электронный ресурс] – URL: <http://www.regionalistica.ru>

7. Реиндустриализация экономики России в условиях новых угроз/ Под ред. С.Д. Валентя. Вып. 2. - М.: ФГБОУ ВПО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», 2015. - 72 с.

8. Татаркин А.И., Романова О.А., Бухвалов Н.Ю. Новая индустриализация экономики России // Вестник УрФУ. Серия «Экономика и управление». - 2014. - № 3. - С. 13-21.

9. Принципы Стратегии экономического развития России до 2030 года ТПП РФ // 2017. [Электронный ресурс] – URL: <http://me-forum.ru/media/soviet/printsiyu-strategii-ekonomicheskogo-razvitiya-rossii-do-2030-goda>

10. Взаимодействие малого и крупного бизнеса //Информационно-аналитический сборник материалов IV Всероссийской конференции представителей малого бизнеса, Москва, апрель 2003 г. – М.: Институт предпринимательства и инвестиций, 2003. - 85 с.

### Industry in the system of measures on modernization of the Russian economy

*Galina Yu. Volkova, Dr of Sci. (econ.)*

e-mail: [volkova@orthomoda.ru](mailto:volkova@orthomoda.ru)

#### Abstract

The article substantiates the thesis that stable and sustainable economic growth can only provide a diversified national economy, which is based on the development of the real sector, primarily industry. Considers the problems of innovative-technological modernization of economy of Russia on an industrial basis, taking into account positive foreign experience in this field, including the ability to develop and implement new industrial policy and the "new industrialization" of Russia, through which the industry can be an effective driver of sustainable economic growth in the country.

**Keywords:** *economy modernization, innovation and technological upgrading, sustainable economic growth, investment, the real sector of the economy, industry, industrial policy, reindustrialization and new industrialization*

#### Об авторе

Волкова Галина Юрьевна, доктор экономических наук, генеральный директор компании «Ортомода», Москва.

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

УДК 330  
ГРНТИ 06.91.00**Экспертная оценка уровня экономической безопасности национальной экономики***Н.С. Зиядуллаев, д.э.н., профессор*  
e-mail: nabi926@mail.ru*У.С. Зиядуллаев, к.э.н.*  
e-mail: uz2005@yandex.ru**Аннотация**

В статье дан анализ объективных тенденций развития стран с переходной экономикой, в частности, Республики Узбекистан, с позиций обеспечения национальной безопасности. Раскрыта теоретическая и практическая важность использования эффективных механизмов, в том числе экспертных оценок при привлечении средств международных финансовых институтов (МФИ) с учетом пороговых значений экономической безопасности страны. Предпринята попытка определить уровень экономической безопасности Республики Узбекистан по показателю внешнего заимствования на основе метода экспертных оценок, с учетом которого представлен комплекс мер защиты национальных интересов, который может явиться базовой составляющей стратегирования инвестиционной политики и приоритетных направлений углубления экономической интеграции.

*Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ-РГНФ, проект 17-02-00403а.*

**Ключевые слова:** *страны переходной экономики, международная интеграция, национальная безопасность, экспертные оценки, Республика Узбекистан*

Экономическая безопасность принадлежит к числу важнейших национальных приоритетов любого государства, обеспечивая стабильное и устойчивое развитие, социально-экономический рост, формирование эффективной банковской системы, ее неуязвимость по отношению к возможным внешним и внутренним угрозам и воздействиям. Рост взаимозависимости стран и регионов, особенно ускорившийся в начале нового века, активизирует расширение сферы международных экономических отношений, возрастание объемов операций и внешнего заимствования на мировых финансовых рынках, увеличение валютных и инвестиционных потоков из одних стран в другие. В условиях внешнеэкономических напряжений, связанных с террористическими угрозами, взаимными экономическими санкциями Запада и России, весьма актуальным становится проблема обеспечения экономической безопасности в новых независимых странах при стратегировании взаимодействия с международными финансовыми институтами (МФИ) и развитыми государствами. Особую теоретическую и практическую важность имеет использование эффективных механизмов, в том числе экспертных оценок при привлечении средств внешнего заимствования в интересах стабильного развития и структурных трансформаций переходных экономик, в частности Республики Узбекистан с учетом пороговых значений экономической безопасности страны.

Узбекистан позиционирует себя как развивающееся независимое государство, принимающее участие в ряде интеграционных объединениях – СНГ, ШОС, но дистанцируется от политико-экономических обязательств. Несмотря на кризисные явления во многих странах постсоветского пространства экономика Узбекистана развивается относительно стартовых позиций высокими темпами (среднегодовые темпы прироста составляют 7-8%). В стране обеспечена макроэкономическая стабильность, низкий государственный и внешний долг, равномерное распределение доходов, сбалансированность внутреннего и внешнего секторов экономики, энергетическая и продовольственная самообеспеченность; проводится умеренно жесткая денежно-кредитная политика, инфляция не превышает пороговые значения в 8%, золотовалютные резервы увеличились в 2010-2016 гг. более чем в шесть раз, происходят прогрессивные структурные сдвиги.

Системный анализ существующего социально-экономического состояния республики и её мирохозяйственных связей, внешнеэкономической и внешнеторговой деятельности показывает, что в стране достигнут достаточный макроэкономический «запас прочности» для обеспечения национальной безопасности страны, соблюдаются пороговые значения привлечения и

использования средств МФИ и развитых государств. Узбекистан проводит планомерную политику, способствующую достижению экономической, продовольственной, экологической безопасности государства, привлекая к взаимовыгодному сотрудничеству МФИ, развитые государства и региональные интеграционные объединения.

Механизмы защиты национальных интересов предполагают комплекс эффективных мер по совершенствованию механизма государственного регулирования, включающий международные финансово-банковские расчеты, деятельность по привлечению зарубежных средств, долговые ценные бумаги, методы синдицированного кредитования и проектного финансирования, кредиты развитых государств и займы МФИ, разнообразные международные некредитные операции и др., что позволяет учесть возможные последствия привлечения иностранных инвесторов и их угрозы экономической безопасности страны.

Государство должно обеспечивать пороговые значения финансово-экономической безопасности, модернизируя платежные системы, внедряя новые продукты и услуги, расширяя кредитование реальной экономики и населения. Должны быть сформулированы четкие экономические приоритеты управления денежными ресурсами в экономиках новых независимых государств в кризисных и посткризисных условиях, определены эффективность, целесообразность и масштабы внешнего заимствования для обеспечения стабильного и устойчивого развития, модернизации банковской системы и структурной перестройки национальной экономики с точки зрения учета пороговых значений экономической безопасности страны, то есть предельных величин, несоблюдение которых препятствует стабильному и устойчивому развитию, нормальному ходу расширенного воспроизводства, приводит к формированию негативных, разрушительных тенденций в национальном хозяйстве, делает их уязвимыми по отношению к внешним и внутренним угрозам и воздействиям. При привлечении средств с международного рынка капитала следует исходить из необходимости не превышения страной пороговых показателей внешнего финансирования, рассматривая их, прежде всего, как дополнение к имеющимся внутренним источникам.

Такая политика должна опираться на широкий набор международно признанных механизмов и инструментов государственного регулирования международной банковской деятельности, обеспечивающих нейтрализацию «внешних шоков» и формирование финансовых ресурсов, адекватных задачам посткризисного восстановления и возобновления экономического роста. В

их числе экспертные оценки специалистов, ученых и практиков.

Индикаторы, по которым определяются пороговые значения, выступают системой показателей экономической безопасности, все зависимости между которыми и их пороговыми значениями требуется рассматривать в динамике и в случае системных кризисов и рисков проявляются устойчивые закономерности стабильного развития. Непосредственный отбор показателей (индикаторов) для мониторинга – это задача, требующая отдельной и специальной проработки. В данной работе предпринята попытка определить уровень экономической безопасности Республики Узбекистан по показателю внешнего заимствования на основе метода экспертных оценок. Для этого были сформированы две экспертные группы из 15 узбекских и 6 российских экспертов. В качестве экспертов были выбраны известные узбекские ученые-экономисты, ведущие финансовые и банковские аналитики, работники Министерства внешнеэкономических связей, инвестиций и торговли РУз, а также российские ученые и специалисты, занимающиеся международным экономическим сотрудничеством со странами Центральной Азии. Экспертный опрос проводился в два этапа.

На первом этапе каждому эксперту была представлена процентная шкала [0, 100], в которой он в процентах должен был указать свою индивидуальную оценку уровня экономической безопасности РУз ориентировочно в 2005, 2010 гг. и за 2014, 2015 и 2016 годы, с позиций объемов внешнего заимствования. В качестве максимального значения, то есть эталона или верхнего порога экономической безопасности было принято 100%, в качестве минимального – 0% (экономическая безопасность отсутствует). Кроме того, экспертам было рекомендовано оценить нижний порог интервала допустимых значений экономической безопасности по показателю внешнего заимствования, который характеризует либо слишком малый объем заимствований, что не позволяет реализовать государственные программы и инвестиционные проекты для социально-экономического развития страны и тем самым снижает ее экономическую безопасность; либо слишком большой объем заимствований, что приводит к росту экономической зависимости, рискам экономической безопасности страны.

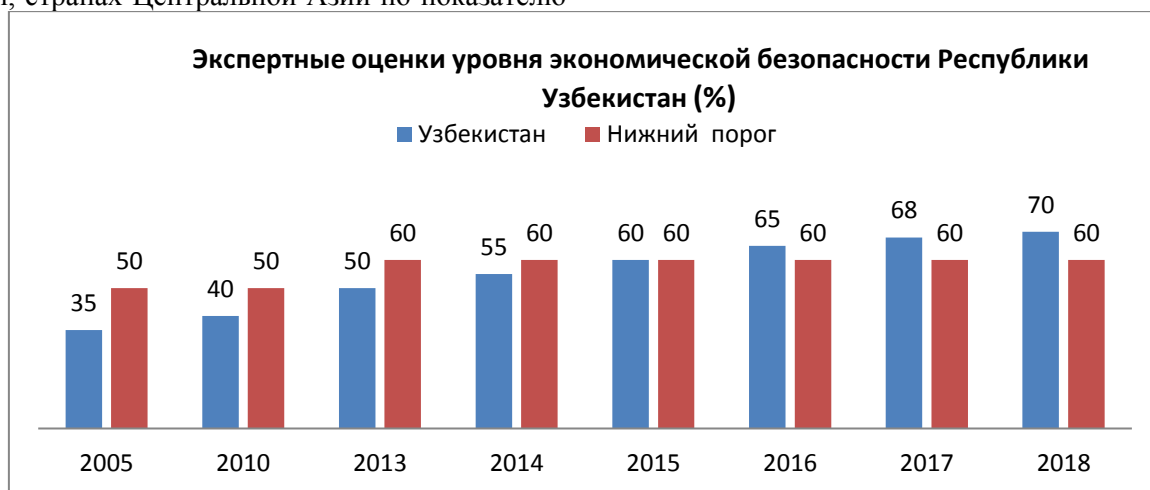
Индивидуальные оценки были проверены на согласованность по статистическому критерию вариации и рассчитаны групповые (обобщенные по значению средней арифметической) оценки уровня экономической безопасности страны в

разные периоды и последние годы, а также обобщенная оценка нижнего порога уровня экономической безопасности.

На втором этапе экспертам были представлены в систематизированном виде методические и практические рекомендации настоящего диссертационного исследования, касающиеся повышения уровня экономической безопасности Республики Узбекистан с возможностью использования этого опыта в Российской Федерации, странах Центральной Азии по показателю

внешнего заимствования. Экспертам было предложено определить ожидаемые (прогнозные) значения уровня экономической безопасности РУз за 2017-2018 годы, в случае практической реализации предложенных методических и прикладных рекомендаций.

Полученная динамика фактического и ожидаемого уровня экономической безопасности Республики Узбекистан по показателю внешнего заимствования представлена на рис. 1.



**Рис. 1. Экспертная оценка уровня экономической безопасности**

По результатам исследования авторы склонны согласиться с экспертными оценками. Если в первые десятилетия суверенного развития, когда требовались масштабные заимствования на мировом рынке для становления национальной экономики, то в последние годы существенно возрос уровень экономической независимости. Узбекистан очень тщательно подходит к каждому проекту внешнего заимствования. Больше ориентируется на финансовую помощь, невозвратные инвестиции и обуславливает их конкретными сроками (не более 10-15 лет), после чего построенные объекты переходят в собственность республики. Сейчас достигнутые показатели не превышают пороговые значения и, на взгляд экспертов, опережают показатели по России и другим странам постсоветского про-

странства. Наивысшая степень безопасности достигается при условии, что весь комплекс макро- и микро- показателей находится в пределах допустимых границ своих пороговых значений, а пороговые значения одного показателя достигаются не в ущерб другим.

С учетом экспертной оценки проработан и подготовлен комплекс мер защиты национальных интересов, который может явиться базовой составляющей среднесрочной государственной инвестиционной стратегии РУз с использованием средств внешнего финансирования. Основная цель стратегирования - повышение экономической безопасности и национального суверенитета Узбекистана при использовании ресурсов МФО (Таблица 1).

**Таблица 1**

**Комплекс мер как базовая составляющая среднесрочной инвестиционной стратегии Узбекистана, способствующих повышению уровня экономической безопасности при использовании средств внешнего финансирования**

Название / сфера	Эффективность / социально-экономические выгоды
<p><b>1. Общие, макроэкономика</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• проведение целенаправленной политики по углублению структурных преобразований;</li> <li>• всемерная поддержка приоритетных отраслей с целью обеспечения высокой конкурентоспособности отечественной продукции на внутреннем и внешнем рынке и повышение экспортного потенциала страны;</li> </ul>	<p>Повышение конкурентоспособности экономики и ее ведущих отраслей (машиностроения, транспорта, автомобилестроения, пищевой, др.)</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• осуществление целевого государственного финансирования приоритетных инвестиционных проектов на конкурсной основе;</li> <li>• совершенствование условий активизации инвестиционно-инновационной деятельности отечественных, и иностранных инвесторов.</li> </ul>	
<p align="center"><b>2. Структурная перестройка реального сектора экономики</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• изменение структуры ведущих отраслей промышленности базирующихся на научно-техническом прогрессе и обеспечивающей масштабные изменения в экономике, в первую очередь – в машиностроении;</li> <li>• доведение до 25% удельного веса машиностроения и металлообработки в структуре промышленности;</li> <li>• развитие ускоренными темпами текстильной, легкой промышленности, промышленности строительных материалов;</li> <li>• обеспечение ежегодного производства плодоовощной продукции до 10 млн. тонн.</li> </ul>	<p>Модернизация и техническое перевооружение отраслей промышленности, военно-промышленного комплекса, сельского хозяйства страны и повышение конкурентоспособности и качества выпускаемой продукции.</p> <p>Реализация 1000 инвестиционных проектов, общая стоимость – более 100 млрд. долл.</p>
<p align="center"><b>3. Внешние заимствования</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• организация и проведение размещения еврооблигационных займов эмитентами из Узбекистана на международном финансовом рынке;</li> <li>• повышение кредитного рейтинга РУз до инвестиционного уровня агентствами Moody's, Fitch и Standard&amp;Poor's;</li> <li>• реализация программы эмиссии долговых обязательств для корпоративных заемщиков - «спонсируемая эмиссия», где эмитентом еврооблигаций выступает не эмитент из РУз или его оффшорная компания, а андеррайтер - зарубежный инвестиционный банк;</li> <li>• расширение возможностей использования долгового финансирования транснациональных корпораций на международном рынке капитала через привлечение синдицированных кредитов.</li> </ul>	<p>Значительное удешевление и расширение предложения кредитных ресурсов для заемщиков из РУз.</p> <p>Выплата доходов по еврооблигациям держателям в полном объеме, без удержания налога на проценты и дивиденды в стране эмитента.</p> <p>Применение кредитных синдикатов придает системе внешнего заимствования больше надежности и устойчивости, чем предоставление кредитов на двусторонней основе и позволяет распределять риски между их участниками.</p>

В перераспределении финансовых средств на международном рынке капитала на первые позиции с совершенной очевидностью выдвигается рынок ценных бумаг при относительном ослаблении банковской системы. Причина этого процесса – развитие информационных технологий, снижение трансакционных издержек на финансовых рынках. Большинство компаний привлекают средства на фондовых рынках и на более благоприятных условиях, а банки развивают инвестиционные направления и проводят реструктуризацию.

Опыт последних десяти лет, однако, вызывает серьезные сомнения в способности международных рынков капитала обеспечить финансирование развития, состоящего в наращивании производственного, социального и человеческого капитала. Поскольку создание такой инфраструктуры необходимо для привлечения продуктивного частного капитала и мобилизации собственных финансовых ресурсов, госу-

дарственная помощь странам с переходной экономикой, в том числе и Узбекистану, сохраняет решающее значение для обеспечения соответствующего уровня структурных преобразований и создания благоприятной обстановки. Необходимо формирование современных механизмов регулирования экономики, основанных на передовом опыте, рыночных принципах, применении гармонизированных правовых норм, облегчении ведения бизнеса, проведении согласованной налоговой, денежно-кредитной, валютно-финансовой, торговой и таможенной политики, обеспечивающих свободное движение товаров, услуг, капитала и рабочей силы.

Ниже в таблице 2 сформированы и представлены приоритетные направления развития и ведущие проекты сотрудничества Узбекистана с странами-участниками СНГ и ШОС в интересах углубления экономической интеграции и национальной безопасности.

Таблица 2

**Приоритетные направления развития сотрудничества Узбекистана со странами-участниками СНГ, ЕАЭС и ШОС в интересах углубления экономической интеграции и национальной безопасности**

Основные направления /ведущие проекты	Временной период реализации
1. Оптимизация системы функционирования и регулирования государственных финансов (казначейской, таможенной систем, налоговых органов)	Текущий
2. Совершенствование системы, сбора и обмена информацией в области региональных финансов жилищно-коммунального хозяйства; оптимизация системы сбора и обработки статистической информации, государственного учёта объектов имущества	Текущий
3. Создание инновационной модели экономического развития, в т.ч. в сфере государственной поддержки, в частности, венчурного предпринимательства	Среднесрочный
4. Проведение согласованной налоговой, денежно-кредитной, валютной, торговой и таможенной политики, обеспечивающих свободное движение товаров, услуг, капитала и рабочей силы.	Среднесрочный
5. Координация взаимодополняющей научно-технической, инновационной, экономической политики странами – участниками СНГ, ЕАЭС и ШОС для противодействия мировой глобальной конкуренции	Текущий
6. Обеспечение финансовой безопасности и гарантий проведения расчетно-платежных операций на основе формирования на пространстве СНГ альтернативной системы передачи финансовой информации SWIFT на базе Межгосударственного банка СНГ на основе передовых технологий и информационно-технической базы Банка России [9].	Текущий
7. Расширение взаимопроникновения банков стран-участниц СНГ, регионализация банковского сотрудничества с активной интеграцией национальных банков в мировой финансовый рынок; снижение внутри стран – участниц рисков безопасности банковской системы.	Текущий
8. Укрепление нормативно-правовой базы взаимодействия в сфере транспортных перевозок, завершение работы над Соглашением о создании благоприятных условий для развития железнодорожных и автомобильных перевозок.	Текущий
9. Реализация крупного проекта узбекско-российского взаимодействия в нефтегазовой сфере совместно с ОАО «Газпром» и НК ЛУКОЙЛ, предусматривающего добычу природного газа в Бухаро-Хивинском регионе РУз с дополнительными (к уже вложенным РФ) инвестициями - около 5 млрд. долларов до 2039 г.	Долгосрочный

Экономическая безопасность и перспективы Узбекистана тесно связаны с более активной интеграцией в рамках ЦА, ЕАЭС и СНГ, т.к. сказываются географическая близость стран, общая граница, исторически сложившиеся экономические связи, близкий уровень социально-экономического развития, общность экономических проблем, стоящих перед странами в условиях глобализации и регионализации мировой экономики.

Опыт Республики Узбекистан по обеспечению своей экономической безопасности, сотрудничеству и углублению взаимоотношений с международными финансовыми институтами, Россией, Китаем, интеграционными блоками, соседними государствами могут быть реализованы и другими государствами Центральной Азии.

Республика Узбекистан эффективно и гибко балансирует между глобальными игроками в

Центральной Азии – Россией, США, Китаем, ШОС, ЕС, то усиливая, то ослабляя тот или иной вектор своей политики и выстраивает тщательно выверенную стратегию своего развития в условиях современной внешнеполитической и внешнеэкономической напряженности в целях обеспечения национальной экономической безопасности.

#### Литература

1. 25 лет Содружеству Независимых Государств. – Статсборник. - М.: Межгосударственный статистический комитет СНГ, 2016. <http://www.cisstat.org/>
2. Акаев А.А., Зиядуллаев Н.С., Сарыгулов А.И., Соколов В.Н. Среднесрочный прогноз динамики развития экономики России // Проблемы прогнозирования. – 2016. - № 5. - С. 37-46.
3. Зиядуллаев Н.С. СНГ: Дорога в третье тысячелетие. Проблемы развития и укрепления Содружества / Под ред. акад. А.Д. Некипелова. - М.: ИСПИРАН, 2002. - 210 с.

4. Зиядуллаев Н.С., Зиядуллаев У.С., Талипова Н.Т. Тенденции развития внешнеэкономического сотрудничества Российской Федерации и Республики Узбекистан // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. - № 2. – С. 60-70.

5. Модернизация и экономическая безопасность России: Т. 6 /Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. - М., СПб.: Нестор-История, 2016.

6. Узбекистан в цифрах: Стат. сб. // Ташкент: Госкомстат, 2015. - 188 с.

7. База данных Всемирного Банка, индикатор «NY.GDP.PCAP.PP.CD».

<http://databank.worldbank.org/data/home.aspx>

8. Официальный сайт пресс службы Президента Республики Узбекистан. <http://www.press-service.uz>

9. Зиядуллаев Н.С., Зиядуллаев У.С. Международный финансовый центр в Москве: возможности и механизмы формирования. // Общество и экономика. – 2014. - № 4. - С. 121-140.

### Economic security of the national economy: expert evaluation

*Nabi S. Ziyadullaev*, Dr. Sci. (econ.), Professor  
e-mail: [nabi926@mail.ru](mailto:nabi926@mail.ru)

*Ulugbek S. Ziyadullaev*, Cand. of Sci. (econ.), Associate Professor  
e-mail: [uz2005@yandex.ru](mailto:uz2005@yandex.ru)

#### Abstract

The article analyzes the objective trends of development of countries with transitional economies, in particular, the Republic of Uzbekistan from the point of view of ensuring national security. The theoretical and practical importance of the use of effective mechanisms, including expert assessments when attracting funds from international financial institutions (IFIs), taking into account the threshold values of the country's economic security, is disclosed. An attempt has been made to determine the level of economic security of the Republic of Uzbekistan in terms of external borrowing based on the method of expert assessments. As a result, a set of measures to protect national interests is presented, which can be a basic component of investment policy and priority directions of deepening economic integration.

**Keywords:** *countries in transition economy, international integration, national security, expert assessments, Republic of Uzbekistan*

#### Об авторах

*Зиядуллаев Наби Саидкаримович*, д.э.н., профессор, главный научный сотрудник, Институт проблем рынка РАН, Москва.

*Зиядуллаев Улугбек Саидкаримович*, к.э.н., ст. исследователь, Ташкентский государственный экономический университет (Республика Узбекистан).

УДК 336.71

ГРНТИ 06.73.55; 06.73.75

## Развитие кредитных отношений в реальном секторе и экономическая безопасность

*С.В. Соловьева, к.э.н*

e-mail: svsoloveva@mail.ru

### Аннотация

Проводимые в стране либеральные реформы, направленные на борьбу с инфляцией в качестве главной задачи, привели к разрушению экономического потенциала и обнищанию населения. В настоящее время ни одно, облечённое властью ведомство, не занимается вопросами экономического роста, а взаимоотношения предприятий реального сектора и банков, которые должны их обеспечивать финансово-кредитными ресурсами, разбалансированы и далеки от партнёрства. ЦБ РФ не стал, как записано в Законе «О Центральном банке Российской Федерации», кредитором последней инстанции. В последние годы в связи с введением санкций снизилась доступность ресурсов для российских компаний на мировых финансовых рынках. Казалось бы, это повод для развития кредитования внутри страны. Однако роль российской банковской системы в кредитовании экономики невелика. Действуют негативные факторы, препятствующие развитию кредитования: нестабильность макроэкономических показателей, ограниченность ресурсной базы, дороговизна кредитов. Сокращается объём инвестиционного кредитования, в то время как в США, в Германии и других развитых странах он растёт. В российской экономике преобладает краткосрочность: даются предвыборные обещания с сиюминутным эффектом в угоду текущей социальной стабильности, планы принимаются максимум на 3 года, финансирование и кредитование на короткие сроки из-за дефицита «длинных» денег. Отсутствие перспективы не стимулирует активизацию инвестиций, как на макро, так и на микроуровне. На наш взгляд России необходима специфическая финансово-банковская система с целью восстановления циклического регулирования экономики со стороны государства. Главная задача властей – стабильный сбалансированный рост экономики посредством создания и реализации четкого механизма долгосрочного вложения средств и всестороннего развития рыночных отношений во всех секторах, за исключением социально-ориентированных отраслей, которым требуется бюджетная поддержка. Выполнению этой задачи, на наш взгляд, в наибольшей степени соответствует трехуровневая банковская система, состоящая из Банка капитала (или центрального инвестиционного банка), Центрального эмиссионного банка и коммерческих банков. Банк капитала необходим для того, чтобы «запустить» механизм инвестиций.

**Ключевые слова:** глобализация, макроэкономика, банковская система, кредиты, санкции, процентные ставки, прибыль, капитал, стабилизация, реформа

Проводимые в стране либеральные реформы, направленные на борьбу с инфляцией в качестве главной задачи, привели к разрушению экономического потенциала и обнищанию населения.

«Макроэкономическое управление должно обеспечить соответствие роста спроса потенциалу предложения, создаваемого новыми технологиями и глобализацией. Это фундаментальное кейнсианское положение, которое временно отбросили в период расцвета монетаризма в начале 1980-х годов, стали успешно применять в 1990-е годы (по крайней мере, в США и Великобритании), но вновь забыли из-за паники, вызванной растущими бюджетными дефицитами после кризиса 2009 г.» [16].

В настоящее время ни одно, облечённое властью ведомство, не занимается вопросами

экономического роста, а взаимоотношения предприятий реального сектора и банков, которые должны их обеспечивать финансово-кредитными ресурсами, разбалансированы и далеки от партнёрства. ЦБ РФ не стал, как записано в Законе «О Центральном банке Российской Федерации», кредитором последней инстанции.

Согласно банковской статистики, динамика активов банковского сектора характеризуется нестабильностью, прирост сменяется сокращением (с апреля по июль 2015 г. и с апреля по июль 2016 г.). Совокупный объём активов российских банков на 1 января 2016 г. достиг 83,0 трлн. руб. Показатель рентабельности банковских активов снижался, вплоть до нулевых показателей в течение 2015 г. и 2016 г., рентабельности капитала с 5,0% на

01.04.2015 г. до 3,0 на 01.04.2016 г. [11, с. 70]. В результате опережающего роста банковских активов относительно ВВП их соотношение за 2016 год выросло с 99,6 до 102,7%. Собственные средства (капитал) банковского сектора за 2015 г. увеличились на 13,6% (за 2014 г. – на 12,2%), до 9,0 трлн. руб., в основном благодаря мерам государственной поддержки. Из общего прироста в 1,0 трлн. руб. банки получили 295 млрд. руб. в рамках программы докапитализации через АСВ, а также посредством увеличения уставного капитала и эмиссионного дохода (532 млрд. руб.), прирост капитала за счёт прибыли составил 351 млрд. руб. Источники фондирования кредитных организаций: вклады выросли и составили 28,0% пассивов банковского сектора на 01.01.2016 г. (23,9% - на 01.01.2015 г.), заимствования у Банка России сократились с 12,0 до 6,5%, задолженность по депозитам федерального казначейства уменьшилась с 0,7% на 01.01.2015 г. до 0,5% на 01.01.2016, пассивы в иностранной валюте сократились с 29,0% на 01.01.2015 г. до 27,8% на 01.01.2016 г. [8, с. 26].

Динамика кредитов предприятиям различных видов деятельности была неравномерной (таблица 1). Наибольший рост показали предприятия обрабатывающих отраслей и торговли. Среднегодовой темп прироста кредитов предприятиям обрабатывающих отраслей с 2011 г. по 2017 г. составил 19%, из них производство машин и оборудования – 6,7%. Статистика показывает слабое развитие кредитования сельского хозяйства и строительства (максимальный прирост 2,0% и 4% соответственно). Отношение общего объёма кредитов к ВВП в России намного меньше по сравнению с развитыми странами, 40 и более 60% соответственно. Росла задолженность по кредитам. Наиболее высокая доля задолженности в иностранной валюте характерна для кредитов предприятий, добывающих полезные ископаемые – 61,4% на 01.01.2016 г. Средневзвешенная ставка по рублёвым кредитам на срок свыше 1 года в декабре 2015 г. составила 13,0% годовых, что на 2,1 процентного пункта ниже аналогичного показателя января 2015 г. [8, с. 27].

В последние годы в связи с введением санкций снизилась доступность ресурсов для российских компаний на мировых финансовых рынках. Казалось бы, это повод для развития кредитования внутри страны. Однако роль российской банковской системы в кре-

дитовании экономики невелика. Действуют негативные факторы, препятствующие развитию кредитования: нестабильность макроэкономических показателей, ограниченность ресурсной базы, дороговизна кредитов. Однако кредитование нефинансового сектора расширялось гораздо активнее, чем увеличивались масштабы деятельности предприятий, а платежи за кредитные ресурсы росли быстрее, чем финансовые показатели. За 2006-2014 гг. кредитные заимствования увеличились в 6,5 раза, при этом оборот предприятий вырос в 3,5 раза [1].

Согласно таблице 2, сальдированный финансовый результат деятельности организаций показывает повышательную тенденцию для добычи полезных ископаемых и торговли, понижательную – для обрабатывающих отраслей, (особенно машин и оборудования). Аналогично строительство и сельское хозяйство. Несмотря на низкую эффективность деятельности предприятий реального сектора экономики и их слабое кредитование, банки исправно получают прибыль. Наибольший объём прибыли зафиксирован в 2012 году (1012 млрд. руб.), 2013 (994 млрд. руб.), 2016 (788 млрд. руб.). Наименьший – в 2009 г. (205 млрд. руб.) и 2015 (192 млрд. руб.) [10, с. 29]. Наибольший удельный вес в формировании прибыли банков имеет чистый процентный доход, который в 2015 г. уменьшился до 59,8% (в 2014 г. – 60,8%) вследствие роста резервов, удорожания фондирования и снижения спроса на кредиты. Среди других факторов формирования прибыли: чистый доход от операций по купле-продаже ценных бумаг и их переоценки, чистый доход от операций с иностранной валютой и валютными ценностями, включая курсовые разницы, чистые комиссионные доходы и др. По итогам 2016 г. впервые зафиксирован слом тренда: комиссионные доходы опередили по динамике процентные, увеличившись на 19%. Основной вклад в этот процесс внесли госбанки – прирост доходов от комиссий составил 35%, частных – 9%, в том числе у «дочек» иностранных банков – 22%, крупных частных – 8%, региональных – 5% [12, с. 33].

Кредитование в 2016 г. практически не росло, так как банки направляли средства на погашение дорогих долгов (средства ЦБ РФ). Кредиты нефинансовым организациям на 1 декабря 2016 г. сократились по сравнению с 1 декабря 2015 г. на 3,9%. Кредиты населению остались на прежнем уровне – 10 трлн. руб.

Банки восстановили прибыль, значительная её часть идёт в капитал: в 2015 г. – 63%, за 11 месяцев 2016 г. – 80%. Достаточность капитала составила 12,7% [3].

Сокращается объём инвестиционного кредитования, в то время как в США, в Германии и других развитых странах он растёт. В российской экономике преобладает краткосрочность: даются предвыборные обещания с сиюминутным эффектом в угоду текущей социальной стабильности, планы принимаются максимум на 3 года, финансирование и кредитование на короткие сроки из-за дефицита «длинных» денег. Отсутствие перспективы не стимулирует активизацию инвестиций, как на макро, так и на микроуровне. Несмотря на то, что многие коммерческие банки создавались именно с инновационными целями, в настоящее время банковский капитал используется по преимуществу, в торгово-посреднических операциях, сроком до 3 месяцев. Государство самоустранилось от управления экономическими процессами, в связи с тем, что, по мнению либералов, рынок сам всё отрегулирует и сбалансирует. В СССР в структуре источников финансирования инвестиций преобладали бесплатные бюджетные ассигнования, слабо ориентированные на достижение конечных результатов, в связи с чем, страна временами представляла огромную незавершённую стройку, а государство стремилось регулировать абсолютно все экономические процессы. В настоящее время в структуре источников финансирования инвестиций (таблица 3) бюджетные средства составляют 17-19%, в том числе из федерального бюджета 9-10%. Удельный вес банковских кредитов не превышает 10%, из них кредиты иностранных банков – 1-2%. Финансирование инвестиций происходит, главным образом, за счёт собственных средств предприятий (выше 50%).

Сколько бы ни произносилось заклинаний, что вот-вот начнётся и даже уже началась желанная стабилизация, без радикальных структурных реформ в производстве и эффективной финансовой политики, направленной на ускоренный сбалансированный рост экономики, достичь этого невозможно. Самым крупным потенциальным инвестором является государство, которое в трудный для страны период должно с общенациональных позиций выделить и профинансировать (если не напрямую, то в косвенном порядке) объекты

наиболее крупных и важных вложений (проекты), определяющие состояние экономики в целом. Во многих развитых странах инвестиционной деятельностью в крупном масштабе занимаются специально созданные государством банки. Особенно велика роль подобных банков в период кризиса или послевоенной разрухи [13, с. 22]. В нашей стране государство занимается спасением, главным образом, пострадавших в кризис финансовых структур, в частности банков и госкорпораций. Остальная реальная экономика остаётся как бы за пределами финансово-денежной политики, так как ни Минэкономразвития, ни Минфин, ни ЦБ РФ не озабочены проблемами развития российской экономики. Государственная корпорация Внешэкономбанк ВЭБ, созданная как институт развития, своих задач не выполнила, так как напрямую проблемами развития экономики не занималась, а финансировала политически значимые проекты. Например, около 250 млрд. руб. были направлены на строительство объектов Олимпиады в Сочи. Минэкономразвития предлагает превратить ВЭБ в фабрику инвестиций, предоставляя финансирование на длительные сроки по фиксированной ставке. Чтобы помочь привлечь длинные и дешёвые кредиты ВЭБ будет искать интересные инвесторам проекты, и входить в их капитал. Риски, возникшие в результате изменения экономической конъюнктуры, возьмёт на себя государство [4].

Регулятор согласен с необходимостью реформировать банковский сектор в направлении глубокой перестройки банковского надзора. Недостовверная отчётность вплоть до явной её фабрикации явилась причиной проверок в середине 2000 – со стороны ЦБ «круговых схем», которые использовались для формирования фиктивного капитала. Например, после отзыва лицензии у Внешпромбанка не хватило активов на 215 млрд. руб. С середины 2013 г. по ноябрь 2016 г. лицензий лишилась 291 кредитная организация [5]. Реструктуризация банковской системы (санация, банкротство нерентабельных банков, слияние и поглощение) и её рекапитализация (наращивание капитала и повышение его качества) помогут оздоровить банковскую систему, повысить её эффективность с тем, чтобы коммерческие банки стали, наконец, настоящими финансовыми посредниками для реального сектора экономики. [14, с. 78-79].

Таблица 1

Объём кредитов, предоставленных юридическим лицам – резидентам и индивидуальным предпринимателям в рублях, по видам экономической деятельности и отдельным направлениям использования средств (млрд. руб.)\*

Отчётная дата	Всего	Добыча полезных ископаемых	Обрабатывающие производства	Из них: производства машин и оборудования	Сельское хозяйство	Строительство	Торговля	ВВП** в (ценах 2011 г.). млрд. руб.	Отношение общего объёма кредитов к ВВП %
01.12.2011	22480	348,7	3106	295	431	887	2941	59698,1	37,6
01.12.2012	24336,7	535,7	3018,7	358	418	969	3242	61798,3	39,4
01.12.2013	28010,9	370,9	4055,7	399	461	141	5295	62588,9	44,7
01.12.2014	29556	696	4805,8	472	391	115	5495,5	63031,1	46,9
01.12.2015	26476	567	6611	382	430	615	4142	60682,1	43,6
01.12.2016	27526	850	7181	358	564	652	4714		
01.12.2017	32395	1027	7933	398	658	742	5394		

\* [Электрон. ресурс]. – URL: [http://www/cbr.ru/statistics/UDStat.aspx?tblID=302-01&pid=sors&sid=ITM\\_27910](http://www/cbr.ru/statistics/UDStat.aspx?tblID=302-01&pid=sors&sid=ITM_27910)

\*\* Ровенский Ю.А., Наточеева Н.Н., Полетаева В.М. Социально-экономические проблемы, снижающие финансовую устойчивость российских кредитных организаций //Деньги и кредит. - 2017. - № 12 – С. 71.

Таблица 2

Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности организаций по видам экономической деятельности (млрд. руб.)\*

Период	Всего	Добыча полезных ископаемых	Обрабатывающие производства	Из них: производство машин и оборудования	Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	Строительство	Оптовая и розничная торговля
2012	7824	1691	2226	54	108	176	1907
2013	6853	1558	1475	45	51	601	1858
2014	4346	2124	1132	- 5	160	- 75	1090
2015	7502	2451	1837	36	256	- 54	2130

\* Финансы организаций, Росстат, 2016. - С.88-89.

\*\* Знак (-) означает убыток.

В настоящее время некоторые аналитики оценивают ситуацию в промышленном производстве как «позитивную стагнацию». По данным Росстата за январь-апрель 2016 г. рост производства составил 1,1%, за год в целом – 1,3% (по отношению к соответствующим периодам предыдущего года), за январь-апрель 2017 г. – 0,7%. Ухудшается индекс предпринимательской уверенности. По итогам четырёх месяцев растут добыча полезных ископаемых (на 1,9%) и производство электроэнергии, газа и пара (2,4%); обрабатывающая промышленность сокращается (на 0,4%), как и отрасль водоснабжения и утилизации (на 3,3%). С переходом с 2017 г. на новый классификатор промышленность поделена на четыре основных сектора вместо прежних трёх, и в индексе промышленного производства увеличена доля добывающего сектора [6]. По разным оценкам в ближайшие 2-3 года экономический рост в России не поднимется выше 2% в год.

В концентрированном виде экономикополитическая задача была сформулирована президентом РФ В.В. Путиным в конце 2016 г. в послании Федеральному собранию: обеспечить развитие экономики России темпом, превышающим среднемировой. Правительство определилось с приоритетными проектами, вокруг которых начало выстраивать политику стимулирования роста. К их числу относятся здравоохранение, образование, ипотека и арендное жильё, международная кооперация и экспорт, производительность труда, малый бизнес и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы, реформа контрольной и надзорной деятельности, бесплатные и качественные дороги, моногорода, экология [10, с. 24]. Задачи определены. А на вопрос, как осуществить всё запланированное, вероятно, ответят: Президентский совет по стратегическому развитию и приоритетным проектам, Центр стратегических разработок, учёные и предприниматели «Столыпинского клуба».

Стратегия развития России в 2018-2024 гг., подготовленная под руководством А. Кудрина, носит явно гуманитарный характер, так как предусматривает рост расходов бюджетной системы на образование и здравоохранение, и сокращение оборонных расходов. Финансировать поставленные задачи предполагается за счёт перераспределения расходов, дефицита бюджета в 1,5% ВВП в 2019 г. и

повышения цены отсечения в бюджетном правиле с 40 долл. до 45 долл. за баррель.

Приоритеты «Столыпинского клуба» больше насыщены расчётами и цифрами. Эта программа стимулирования роста за 1,5-1,7 трлн. руб., создание банка плохих долгов за 450 млрд. руб., запуск 100 якорных проектов в регионах (мясной кластер в Калмыкии, кластер по переработке леса и деревообработке в Иркутской области и Забайкалье), стимулирование спроса и производств в 520 млрд. руб. на первом этапе. Источники финансирования: рост госдолга до 30-35% ВВП, в том числе с привлечением средств населения (ОФЗ на 1 трлн. руб.) и «кредитная эмиссия» от ЦБ на 1,5 трлн. руб. При умеренной внутренней политике внешняя должна быть более жёсткой. Программа основана на изучении опыта России и других стран. Сближает обе стратегии намерение реформировать судебную, правоохранительную и надзорную системы [7].

На наш взгляд России необходима специфическая финансово-банковская система с целью восстановления циклического регулирования экономики со стороны государства. Главная задача властей – стабильный сбалансированный рост экономики посредством создания и реализации четкого механизма долгосрочного вложения средств и всестороннего развития рыночных отношений во всех секторах, за исключением социально-ориентированных отраслей, которым требуется бюджетная поддержка. Выполнению этой задачи, на наш взгляд, в наибольшей степени соответствует трехуровневая банковская система, состоящая из Банка капитала (или центрального инвестиционного банка), Центрального эмиссионного банка и коммерческих банков. Банк капитала необходим для того, чтобы «запустить» механизм инвестиций.

«Следует подчеркнуть, что решение проблемы восстановления роста не может быть обеспечено исключительно монетарными мерами, а только при условии взаимной увязки монетарных мер и промышленной (структурной), бюджетно-налоговой и другой политики, направленной на устранение конкретных дисбалансов, которые препятствуют развитию экономики» [9].

В настоящее время в России, как и в других странах, происходит поиск новой модели экономического роста. Так как либеральные реформы в нашей стране привели к деиндустриализации и обнищанию населения, назрел вопрос о смене экономической парадигмы посредством перехода от принципов монета-

ризма к промышленной экспансии на основе внедрения новейшего наукоёмкого и высокотехнологического оборудования. Заметив, что сформировавшаяся в России экспортно-сырьевая модель экономики изначально подрывала безопасность страны, О. Сухарев подчёркивает, что усилия по снятию санкций и постоянные дискуссии на сей счёт опять же связаны с реализацией прежней модели и надеждой на возвращение к иностранным источникам фондирования, «а программа создания устойчивого и работающего механизма капиталообразования внутри страны нет» [13]. Жёсткая монетаристская политика, направленная на борьбу с инфляцией путём ограничения денежного предложения реальному сектору и стерилизации «излишней» денежной массы, привела к сосредоточению ресурсов, главным образом, в финансовой сфере. Рост экономики власти связывают исключительно с ростом нефтяных цен, в зависимости от которых создаются многочисленные прогнозы, которые оказываются недостоверны, так как, согласно статистике, высокие цены на нефть не приводят автоматически к росту ВВП. Более тесной является связь между процентными ставками и ВВП. Рассчитано, «что снижение ставки процента на единицу обеспечит прирост денежной массы на 0,86%, инфляции – на 0,25%, продукта на 0,1%, то стратегически важно снижать процентные ставки и повышать уровень монетизации»

[13]. Существует методика, основанная на взаимосвязи объёмов ВВП в постоянных ценах с размерами реальной денежной массы РДМ, которая вычисляется как денежный агрегат М2, скорректированный на уровень потребительской инфляции. В результате пришли к выводу, что, если темпы прироста среднегодовой реальной и денежной массы к концу 2017 г. достигнут 16%, то прирост ВВП России составит более 3%. Методика подтверждена и в других странах. Рост цен на нефть приводит к экономическому росту только в том случае, если он трансформируется в рост РДМ [2].

«Как показывает анализ данных по ведущим мировым странам, рост денежной базы на протяжении последних десятилетий был прямопропорционален росту ВВП. Связь уровня монетизации экономики и темпов роста, по-видимому, существует, и она носит, не только количественный, но и качественный характер и может быть основана на реально работающих механизмах перелива капитала, преимущественно рыночного характера» [9]. Вместо создания таких механизмов ЦБ РФ объявляет о продолжении умеренно-жёсткой денежно-кредитной политики, которую «умеренной» при всём желании не назовёшь. Не смотря на существенное снижение инфляции с начала 2017 г. вплоть до 4,2% в апреле, ЦБ намерен снижать ключевую ставку очень постепенно, до 9,5%.

Таблица 3

**Инвестиции в основной капитал по источникам финансирования\***  
(в фактически действовавших ценах)  
**в процентах к итогу**

	2012	2013**	2014	2015
<b>Инвестиции в основной капитал - всего</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
в том числе:				
собственные средства	44,5	45,2	45,7	50,2
привлеченные средства	55,5	54,8	54,3	49,8
в том числе:				
кредиты банков	8,4	10,0	10,6	8,1
из них кредиты иностранных банков	1,2	1,1	2,6	1,7
заемные средства других организаций	6,1	6,2	6,4	6,6
инвестиции из-за рубежа		0,8	0,9	1,2
бюджетные средства	17,9	19,0	17,0	18,3

в том числе из:				
федерального бюджета	9,7	10,0	9,0	11,3
бюджетов субъектов Российской Федерации	7,1	7,5	6,5	5,7
местных бюджетов	1,1	1,5	1,5	1,3
средства внебюджетных фондов	0,4	0,3	0,2	0,3
средства организаций и населения, привлеченные для долевого строительства	2,7	2,9	3,5	3,2
в том числе средства населения	2,1	2,3	2,7	2,4
прочие	20,0	15,6	15,7	12,1

\* Без субъектов малого предпринимательства и объема инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами.

\*\* С 2013 г. – в инвестиции в основной капитал включены инвестиции в объекты интеллектуальной собственности: произведения науки, литературы и искусства; программное обеспечение и базы данных для ЭВМ, изобретения, полезные модели, промышленные образцы, селекционные достижения, произведенные нематериальные поисковые затраты, затраты на научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы и т.д.

### Литература.

1. Березинская О. Кредитование нефинансового сектора российской экономики: возможности и ограничения // Вопросы экономики. - 2016. - № 3. – С. 63-74.

2. Блинов С. Деньги и экономические прогнозы // Эксперт. - № 17 от 24-30 апреля. - 2017. - С. 36-39.

3. Ведомости № 246 от 29.12.2016.

4. Ведомости № 69 от 18.04.2017.

5. Ведомости № 219 от 22.11.2016.

6. Ведомости № 89 от 19.05.2017.

7. Ведомости № 96 от 30.05.2017.

8. Годовой отчет Банка России, 2016 г. - № 5.

9. Гусев М., Шуров А. Коротко о мирах и легендах // Эксперт. - № 22 от 29 мая-4 июня. - 2017. - С. 59-61.

10. Мау В. Уроки стабилизации и перспективы роста: экономическая политика России в 2016 году // Вопросы экономики. - 2017. - № 2. - С. 5-29.

11. Ровенский Ю.А., Наточеева Н.Н., Полетаева В.М. Социально-экономические проблемы снижающие финансовую устойчивость российских кредитных организаций // Деньги и кредит. - 2017. - № 12. - С 69-74.

12. С. Селянин, И. Перечнева. Комиссионеры, вперед! // Эксперт. - 2017. - № 6- С. 33.

13. Соловьёва С.В. Пути оздоровления российской экономики // Финансы. - 1995. - № 10. - С. 21-25.

14. Соловьёва С.В. Экономические реформы и банковская система // Финансы. - 2002. - № 9. - С. 78-79.

15. Сухарев О. Экономический рост России: различия в подходах к выбору траектории развития. (Ответ либералам) // Экономист. - 2017. - № 2. - С.10-25.

16. Kaletsky A. The crisis of market fundamentalism. Project Syndicate. - 2016. December 23.

## Development of Credit Relations in the Real Sector and Economic Security

*Svetlana V. Solovieva*, PhD (econ.)

e-mail: [svsoloveva@mail.ru](mailto:svsoloveva@mail.ru)

### Abstract

The liberal reforms carried out in the country aimed at combating inflation as the main task led to the destruction of economic potential and impoverishment of the population. At present, none of the authorities, vested with power, deals with issues of economic growth, and the relationships of the real sector enterprises and banks that must provide them with financial and credit resources are unbalanced and far from partnership. The Central Bank of Russia did not, as it is written in the law "On the Central Bank of the

---

Russian Federation", the creditor of last resort. In recent years, due to the introduction of sanctions, the availability of resources for Russian companies in the world financial markets has decreased. It would seem that this is an occasion for the development of lending within the country. However, the role of the Russian banking system in lending to the economy is small. There are negative factors hampering the development of lending: the instability of macroeconomic indicators, the limited resource base, the high cost of loans. The volume of investment lending is decreasing, while in the USA, Germany and other developed countries it is growing. In the Russian economy short-term prevails: pre-election promises are given with a momentary effect to suit the current social stability, plans are accepted for a maximum of 3 years, financing and short-term loans due to a shortage of "long" money. The lack of perspective does not stimulate the activation of investment, both at the macro and micro levels. In our opinion, Russia needs a specific financial and banking system to restore the cyclical regulation of the economy by the state. The main task of the authorities is a stable balanced growth of the economy through the creation and implementation of a clear mechanism for long-term investment of funds and the comprehensive development of market relations in all sectors, except for socially-oriented industries that require budgetary support. In our opinion, the three-level banking system, consisting of the Bank of Capital (or the Central Investment Bank), the Central Bank of Issue and commercial banks, corresponds to the fulfillment of this task. A capital bank is necessary in order to "launch" the investment mechanism.

**Keywords:** *globalization, macroeconomics, banking system, loans, sanctions, interest rates, profit, capital, stabilization, reform*

**Об авторе**

*Соловьева Светлана Викторовна, к.э.н., ведущий научный сотрудник, Институт проблем рынка РАН, Москва.*

## МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

УДК:336.7

ГРНТИ:06.51.87

**Подходы китайских и американских ученых к развитию экономического сотрудничества**

А.Д. Логинова

e-mail: ALoginova2804@gmail.com

**Аннотация**

**Предмет/тема.** В статье рассматриваются различные подходы американских и китайских ученых на развитие экономического и торгового взаимодействия между странами. **Цели/задачи.** Целью работы является рассмотрение и анализ различных подходов к пониманию двухстороннего сотрудничества. **Методология.** Исследована эволюция экономических взглядов американских и китайских ученых. Проведен анализ подходов политических элит, центров сосредоточения научной мысли. **Результаты.** Сделан вывод о тесном переплетении экономик двух стран, их взаимозависимости, что определяет необходимость развития двухсторонних экономически выгодных отношений. Участие КНР в мирохозяйственных процессах, либерализация экономики, переориентация на внешний рынок – причины переосмысления США внешнеэкономической политики в отношении КНР. Поиск баланса сил в АТР – первый шаг к сотрудничеству КНР и США. Построение торговых взаимоотношений КНР и США на базе конструктивного диалога и прагматичного подхода принесут странам больше преимуществ. В условиях глобализации особенно остро стоит вопрос о сотрудничестве стран развивающихся и развитых, пример взаимоотношений КНР и США демонстрирует, что такие отношения могут развивать экономики двух стран. Для реализации взаимовыгодных отношений необходим устойчивый баланс между внешней открытостью страны и национальной экономической безопасностью. **Выводы/значимость.** Обосновывается необходимость комплексного анализа теоретических аспектов развития двустороннего взаимодействия для возможности выбора наиболее оптимальных подходов к взаимодействию в условиях глобализации. **Примечание.** Опыт развития двухстороннего взаимодействия США и КНР в дальнейшем может использоваться для анализа протекающих мирохозяйственных процессов, определения роли России в условиях современного процесса глобализации и интеграции.

**Ключевые слова:** экономическое сотрудничество, Китай, США, анализ подходов, подход ученых

Рассмотрение торгово-экономических взаимоотношений КНР и США невозможно без анализа теоретических позиций двух стран в отношении развития внешнеторговых отношений друг с другом. Для рассмотрения подходов понимания американцами внешнеторговых отношений с КНР, в первую очередь, необходимо обратить внимание на официальные диалоги администрации США, актуальность которых возросла с началом президентства Дональда Трампа 20 января 2017 года.

Главным геополитическим вызовом для США стало возвышение и развитие Китая, на глазах превращающегося в мировую державу. В 2007 году экономика США была в 4 раза больше экономики Китая, но уже в 2012, после кризиса, только в 2 [1]. Президент Обама ставил целью внешней политики Белого дома соответствие реалиям XXI века: «примирение» Запада и исламского мира, поэтапная политика ядерного разоружения, восстановление и развитие отношений с Российской Федерацией, введение способов сдерживания экономического и военно-

стратегического развития Китая [2]. В отношении КНР эту политику можно озаглавить: «терпение и сдерживание» [3]. Терпение выражается в осознании американцами важности поддержания торгово-экономического сотрудничества с КНР, сдерживание – перетягивание интеграционных объединений на сторону США во главе с ними же. Б. Обама выбрал таким интеграционным объединением – Транстихоокеанское партнерство (ТТП) во главе с США, включающим в себя 12 стран, за исключением Китая. В противовес КНР настаивало на создании РВЭП (Региональное всестороннее экономическое партнерство), во главе с Китаем. Это острый угол противостояния КНР и США на геополитической арене в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

В 2016 году США осознали, что Китай – один из главных игроков на мировой арене. Конструктивное сотрудничество США и Китая воспринимается, как необходимая точка опоры в выстраивании торгово-экономических и политических взаимоотношений в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Однако, и сейчас Вашингтон не одобря-

ет столь медленную демократизацию Китая, ограничивающее развитие. При этом и США недвусмысленно сохраняют свое присутствие в Азиатско-Тихоокеанском регионе (в Японии, Тайваньском проливе), что закладывает ряд противоречий в двустороннее сотрудничество стран. Анализируя такой подход американцев, китайцы в лице Председателя Комитета по иностранным делам Всекитайского собрания народных представителей – Фу Ин заметила, что корень противоречивости взаимоотношений двух наций заложен в значительных политических упреках друг друга. Большинство китайцев не могут назвать США ни дружественной страной, ни вражеской [4]. Примерно такой же позиции придерживается и ученый Давыдов утверждая, что отношения между двумя странами – смесь партнерства и соперничества с преобладанием второго.

С вступлением Президента Трампа в должность, коренным образом поменялась геополитическая обстановка в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Первым же указом от 23 января 2017 года Президент Трамп вывел США из ТТП [5]. Китай сразу же возобновил диалоги по созданию РВЭП. На саммите АТЭС в Перу, завершившимся 21 ноября 2016 года, председатель КНР Си Цзиньпин говорил о переориентации Китая на стратегическое партнерство, взаимовыгодные решения. Он отметил, что в новом году двери КНР перед внешним миром раскроются шире. В своем выступлении в ООН в Женеве, как и на встрече вице-президентом США Джо Байденом на полях Всемирного экономического форума в Давосе (Швейцария), он заявил, что КНР будет на стороне поддержания тесных торговых взаимоотношений с США, но не настроена проводить политику гегемона и навязывать свои решения менее крупным странам в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Немаловажны и сформировавшиеся точки зрения ученых, которые составляют основную теоретическую базу китайско-американских взаимоотношений [6]. Представители одной из них – реалистов, настаивают на поддержании баланса сил между двумя странами, причем баланса с перевесом в пользу США, то есть поддержание раннее устроенного порядка. Меры такого характера проявляются в сдерживании увеличения влияния КНР в Азиатско-Тихоокеанском регионе: сохранение военного присутствия США в АТР, продвижение системы ПРО в Восточной и Юго-Восточной Азии. Эти меры обусловлены возможностью использования КНР своего эко-

номического потенциала для увеличения влияния в регионе, которое в конечном счете приведет к смене мирового лидера [7]. Сам же реализм подразделяется на наступательный и оборонительный. По мнению многих ученых, в числе которых Кеннет Уолтс, КНР уже создали новый баланс сил в Азии, который оказывает значительное влияние на баланс сил в мире. Резко обостряет напряженность между КНР и США Тайваньский вопрос, так как для китайской стороны он является принципиальным и КНР настаивает на поддержание американской стороной политики «единого Китая». Однако, после официального телефонного контакта Президента Трампа с Президентом Тайваня Цай Инвэнь, Пекин попросил Трампа воздержаться от намеченной политики и продолжать отношения в контексте «единого Китая». 10 февраля 2017 года в официальном разговоре Дональда Трампа и Си Цзиньпина было согласовано, что официальные контакты США будут иметь только с Пекином.

Теория либерализма утверждает, что Китай не претендует на роль мирового лидера и, соответственно, столкновений на этой почве между КНР и США минимальны. Представители теории либерализма видят проведение Китаем политики «вовлеченности», которая характеризуется активными действиями Пекина в рамках региональных и глобальных интеграционных объединений [9]. Сторонники концепции настаивают на открытии КНР национального рынка для американских товаров и услуг, разрешении китайским компаниям свободного оперирования на территории США.

Важно отметить, что с экономическим развитием, КНР и меняет точку зрения относительно мирового устройства. На сегодняшний день КНР настойчивее выступает на защите национальных интересов. Оказываемое США влияние в Азиатско-Тихоокеанском регионе не соответствует видению китайской стороны. США становятся частью Азиатского региона тогда, когда им это выгодно, Китай же остается этой частью перманентно.

Наиболее оптимально сейчас для американско-китайских отношений – это поиск и установление баланса сил в АТР. Такого баланса, который бы способствовал развитию торгово-экономических отношений и сглаживал недовольства стран друг другом в политических аспектах. По мнению японского ученого Т. Ватанабе, на протяжении последних трех десятилетий любая президентская администрация в США при

принятии внешнеполитической линии в отношении Китая, в том числе в области экономических отношений, должна была считаться с мнением четырех групп интересов. К ним относятся представители политики максимального сдерживания Китая, призывающие при необходимости к военной конфронтации, представители группы политики вовлечения Китая, представители линии активного коммерческого сотрудничества с Китаем, а также представители группы, борющейся за права человека и за протекционистские меры в отношении Китая [10]. Согласованность более гибкой политики США будет оказывать положительное влияние на китайско-американские отношения, поэтапно развивая интеграцию двух стран.

Китайские ученые рассматривают две теории развития китайско-американских отношений. Первая представлена Коммунистической партией Китая и предполагает «мягкую» интеграционную политику: налаживание торговых связей Китая, выраженных в двусторонних и многосторонних соглашениях, сдерживание господства США (выражающееся в сохранении текущего миропорядка), отрицание любой военной конфронтации. Мысль о создании «гармоничного мира совместного процветания» – основополагающая. Такая политика несомненно повышает репутацию КНР на международной арене. В настоящий момент на передний план выходят глобализационные и интеграционные процессы, которые расцениваются КНР, как возможности для развития.

Вторая теория базируется на чувстве китайского национализма. Представители этой концепции весьма радикально высказывают свои взгляды в отношении Запада и США, утверждая, что войны между США и Китаем не избежать [11]. К его сторонникам относятся авторы (журналисты с хорошими связями в военных и идеологических кругах современного Китая: Сун Сяоцзюнь, Сун Цян, Хуан Цзису, Лю Ян и Ван Сяодун) монографии «Китай недоволен», вышедшей в 2009 году. Российские ученые-востоковеды говорят, что власти КНР в данном случае высказывают свои истинные мысли не публично, а при помощи группы частных лиц, которые доводят эти мысли до населения страны [12].

Сегодня КНР ведут политику конструктивного диалога при выстраивании международных отношений. Виден намеченный вектор на стратегическое партнерство, выстраивание торго-

экономического сотрудничества, в том числе и с США. Отношения США и КНР всегда имели некую неопределенность, но взаимозависимость стран выходит на передний план, затмевая недовольства стран.

### Литература

1. Minxin Pei. How China and America See Each Other And Why They Are on a Collision Course. Debating China: The U.S.-China Relationship in Ten Conversations. Oxford University Press, USA, 2014.

2. Obama Barak. The Audacity of Hope. Thoughts on Reclaiming the American Dream. Edinburgh: Canongate Books, 2008.

3. Яковлев П.П. Президентство Б. Обамы: предварительные итоги. Центр исследований и аналитики Фонда исторической перспективы. [http://www.perspektivy.info/book/prezidentstvo\\_b\\_obamy\\_predvaritelnyje\\_itogi\\_2016-08-29.htm#PalacioVicente](http://www.perspektivy.info/book/prezidentstvo_b_obamy_predvaritelnyje_itogi_2016-08-29.htm#PalacioVicente)

4. Fu Ying. How Chinese and Americans Are Misreading Each Other — And Why It Matters. [http://www.huffingtonpost.com/fu-ying/chinese-americans-misread\\_b\\_8105040.html](http://www.huffingtonpost.com/fu-ying/chinese-americans-misread_b_8105040.html)

5. Presidential Memorandum Regarding Withdrawal of the United States from the Trans-Pacific Partnership Negotiations and Agreement. 23.01.2017// <https://www.whitehouse.gov/the-press-office/>

6. Minxin Pei. The Dictator's Dilemma: The Chinese Communist Party's Strategy for Survival. Oxford University Press, USA, 2016

7. Quansheng Zhao and Guoli Liu. The Challenges of a Rising China //The journal of strategic Studies. Vol.30, No. 4-5. August-October. – p. 586.

8. Kenneth N. Waltz. Structural realism after the Cold War / G. John Ikenberry (ed.), America Unrivaled: The Future of the Balance of Power. NY: Ithaca, 2002. 56-62.

9. Айкенберри Дж. Подъем Китая и будущее Запада // Foreign Affairs. – Jan.-Feb. 2008. - №1.

10. Watanabe T. US Engagement policy towards China. Realism, Liberalism and Pragmatism // <http://www.tokyofoundation.org/en/articles/2014/us-engagement-policy-toward-china>

11. Бергер Я.М. «Сменить ежа на сокола» Вражеское полукольцо от китайского полковника // <http://www.vremya.ru/2010/59/5/251198.html>

12. Галенович Ю.М. О чем пишут авторы сборника «Китай недоволен!». – М.: ИДВ РАН, 2009. – С. 6.

---

## Basic approaches of Chinese and American scientists to economic cooperation development between China and USA

*Anastasiya D. Loginova*  
e-mail: *Aloginova2804@gmail.com*

### Abstract

**The subject/topic.** The article deals with various approaches of American and Chinese scientists to international economic cooperation and development of these countries. **Goals/Objectives.** The aim is to analyze different approaches to benefits and limitations of bilateral cooperation of China and US. **Methodology.** The evolution of the economic theories of Chinese and US scientists has been investigated. The analysis of the main approaches of political elites and representatives of scientific views on this problem has been performed. **Results.** The conclusion has been made concerning mutually beneficial cooperation of China and US, it's strong dependence on each other and further productive cooperation. The active participation of Chinese government in the global integration and economic processes, liberalization of Chinese economy, expansion to global market – all of these points are the main reasons of new US policy concerning China. The balance of interests at the Asia-Pacific region is the key to mutually beneficial cooperation of China and US. Step by step building of economics processes between China and US based on mutual benefits will positively reflect not only on these two countries but on the whole world. The cooperation between developing and developed countries, such China and US, in conditions of globalization shows us that it is a profitable way of global interaction. The sustainable balance between the openness for global processes and national economic security is the main point for mutually beneficial cooperation. **Conclusions/significance.** The complex analysis of theoretical aspects of bilateral partnership is the most important factor for choosing the best approaches to global cooperation. **Application.** The way of cooperation between China and US is a useful experience for other countries and should be used for analysis of global economic processes. It's additionally a good example for Russia to understand its role in the global integration.

**Keywords:** *economic cooperation, China, USA, analysis of approaches, Scientist approach*

### Об авторе

*Логинова Анастасия Дмитриевна, студентка 4 курса факультета международных экономических отношений, Финансовый университет при Правительстве РФ, Москва.*

## МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК 330.341.2: 339.944.2: 339.565  
ГРНТИ 06.51.51, 06.71.09

## Историко-экономические предпосылки сопряжения транспортно-транзитных систем России и стран Западной и Южной Азии

### Часть I

К.Х. Зоидов., к.ф.-м.н., доцент  
e-mail: [kobiljonz@mail.ru](mailto:kobiljonz@mail.ru)

А.А. Медков, к.э.н.  
e-mail: [medkov71@mail.ru](mailto:medkov71@mail.ru)

#### Аннотация

В статье рассматривается историко-экономическое описание организации торговли, сухопутных и морских перевозок грузов на дальние расстояния, функционирования узловых точек транзитных коммуникаций («караванных городов») в Западной и Южной Азии. Рассмотрены основные современные проекты развития транспортно-транзитной системы (ТТС) в странах Западной Азии в увязке с реализацией глобальных инфраструктурно-интеграционных инициатив. Особое внимание уделено анализу текущего состояния и перспективам модернизации транспортного сектора экономики Ирана, претендующего на статус узловой точки пересечения международных путей сообщения по направлениям «Восток – Запад» и «Север – Юг». Выявлены благоприятные перспективы развития ТТС Азербайджана как результата проводимой руководством государства взвешенной внешнеполитической и экономической политики и менее благоприятные возможности Армении по причине изолированности страны, сложных горноклиматических условий, продолжения нагорно-карабахского конфликта. Сделан обоснованный вывод о том, что при сопряжении ТТС России и Ирана использование азербайджанской инфраструктуры выглядит предпочтительнее. Дан обзор наиболее значимых проектов развития ТТС Израиля как страны обладающей значительными возможностями по привлечению финансовых ресурсов и имеющей вооружённые силы, способные обеспечить безопасность перевозочного процесса. Выдвинуты предложения по восстановлению транзитного значения территории Сирии после нормализации военно-политической обстановки в стране. Рассмотрены основные направления развития ТТС Египта и Турции – основных конкурентов в процессе сопряжения ТТС России и Западной Азии. Особое внимание уделено формированию экономического пояса Суэцкого канала, анализу возможностей использования тоннеля «Мармарай» для пропуска транзитных грузопотоков. Приводится анализ состояния и направления модернизации и развития ТТС Индии и Пакистана – стран, оказывающих наиболее существенное влияние на перспективы сопряжения ТТС России и Южной Азии.

*Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ – Отделение общественных и гуманитарных наук (проект 17-02-00482 а-ОГОН).*

**Ключевые слова:** *эволюционно-институциональный подход, страны Западной и Южной Азии, ЕАЭС, развитие транспортно-транзитной системы, транзитная экономика, добавленная стоимость, интеграция, производственно-технологическая модернизация, нестабильность*

#### Введение

Главным фактором смещения мировой транзитной активности в страны Западной Азии (ЗА) является формирование и начало реализации широкомасштабного и многоцелевого проекта Китая под названием «Один пояс – один путь». Проект предполагает, в том числе, укрепление стратегических, политических, экономических и культурных связей КНР со странами Центральной, Западной и Южной Азии. Для стран Центральной Азии (ЦА) наибольшую актуальность пред-

ставляет та часть проекта, которая предполагает развитие Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП).

При всей привлекательности и перспективности проекта ЭПШП, в нём содержатся и потенциальные риски для России и стран ЦА.

ЭПШП – это дальнейшая либерализация международной торговли. Прежде всего, следует отметить, что реализация проекта ЭПШП предполагает дальнейшую либерализацию международной торговли, понижение (снятие) тарифных и нетарифных барьеров. Свобода

торговли обеспечивает экономические выгоды промышленно развитым государствам, каким за последние десятилетия стал Китай, какими являются Япония и Южная Корея. Однако препятствует экономическому успеху стран с догоняющим типом развития, которым необходимо осуществить модернизацию экономики, её реиндустриализацию на новой технологической основе, т.е. таким, как Россия, страны постсоветского пространства и многие азиатские государства.

Кроме того, реализация проекта ЭПШП предполагает свободное движение капитала, что обеспечивает выгодные для Китая условия для вложения капиталов в строительство и модернизацию инфраструктурных объектов в других странах, что, как правило, предполагает активные закупки китайской продукции, привлечение китайских компаний, специалистов и технологий.

Развитие собственной транспортно-коммуникационной инфраструктуры стран-участников китайской программы «Один пояс – Один путь» требует согласования (сопряжения) с китайскими инфраструктурными проектами. Так, в Программе указывается, что «на основе уважения национального суверенитета и безопасности заинтересованных государств страны-участницы проекта должны осуществить стыковки планов по строительству инфраструктуры и системы технологических стандартов...»<sup>1</sup> Китай настойчиво продвигает идею строительства железных дорог (хотя бы транзитного назначения) с используемой в Поднебесной шириной колеи европейского стандарта (1435 мм).

Необходимо более широкое участие России в реализации этого проекта: она должна быть партнёром Китая не только в северной части нового Шёлкового пути, но и в коридоре «Север – Юг». Следует не только опираться на широкие экономические возможности Китая, но и самостоятельно финансировать реализацию крупных инфраструктурных проектов. Именно в них должны быть направлены средства Фонда национального благосо-

стояния (ФНБ), доходы, полученные в годы высоких цен на сырьевые ресурсы. К сожалению, эти возможности Россия, скорее всего, упустила.

Одной из главных задач проекта ЭПШП является обеспечение надёжного поступления сырьевых и энергетических ресурсов из стран ЦА и Западной Азии в Китай. Например, газотранспортные проекты Иран – Пакистан – Индия входят в экономический коридор «Китай – Пакистан».

В данной статье обсуждаются следующие основные факторы развития транзитной экономики России и стран Западной и Южной Азии:

1. Существует конкуренция инфраструктурных проектов внутри ЕАЭС (Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень», развитие порта Актау на Каспийском море и др.), что представляется нормальным рыночным явлением.

2. Рост транзитных перевозок грузов в сообщении Китай – Европа по Транссибу и Северному коридору Трансазиатской железнодорожной магистрали во многом вызван девальвацией национальных валют стран-транзитёров.

3. В условиях, когда Китай в рамках ЭПШП стремится диверсифицировать маршруты перевозок грузов, возрастает угроза невостребованности построенной дорогостоящей транзитной инфраструктуры.

4. В настоящее время отнюдь не финансовые учреждения, созданные для реализации проекта ЭПШП, а субсидии китайских провинций на перевозку грузов по территории КНР способствуют формированию привлекательных тарифов на перевозки грузов (в т.ч. транзитные) назначением в Россию.

5. Настороженное отношение к проекту ЭПШП самого большого геополитического соперника Китая в регионе – Индии обуславливает возможность и необходимость входа грузопотоков из Китая в Северную Европу по МТК «Север – Юг» в портах Ирана и Пакистана. Более того, Индию возможно и необходимо привлечь к развитию производственно-транспортных коммуникаций путём разработки совместного проекта, аналогичного ЭПШП. Также необходимо организовать курсирование ускоренного контейнерного поезда и/или грузового экспресса «Афанасий Никитин».

6. Несовершенство институционально-организационной структуры и системы управ-

<sup>1</sup> Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI в. / Государственный комитет по делам развития и реформ, Министерства иностранных дел и Министерства коммерции КНР (издано с санкции госсовета КНР), март 2015 г. // Цит. по сб. [1].

ления в России приводят к затягиванию процессов строительства и обустройства российских участков МТК, ярким примером чего являются автомобильные дороги, входящие в МТК «Европа – Западный Китай», небольшая часть моста через р. Амур Нижнеленинское – Тунцзян, совмещенный автомобильно-железнодорожный мост через р. Лена в районе Якутска и др.

7. Окупаемость проекта ВСМ Москва – Пекин неочевидна и если и возможна, то, по нашему мнению, только в случае совмещения высокоскоростных и скоростных контейнерно-легковесных перевозок с использованием высокотехнологичного подвижного состава и тары.

8. В области сопряжения транспортно-транзитных систем актуальна задача создания, внедрения и широкого использования быстрых и эффективных перегрузочных технологий, а также компетенций в области оперативного пропуска трансграничных грузопотоков.

Отсутствие на форуме «Один пояс – один путь» индийского премьер-министра Н. Моди «свидетельствует о нарастающей напряженности в отношениях двух гигантов Азии – Китая и Индии».

Представитель МИД Индии Г. Баглая, выразил сомнение, что предлагаемая Китаем модель интеграции в Евразии отвечает интересам других стран и народов, а не только интересам КНР. Он дал понять, что погашение китайских кредитов на масштабные инфраструктурные проекты в рамках ОПОП многим государствам окажется не по силам, что в итоге поставит их в зависимость от Пекина.

Бывший первый замминистра иностранных дел Индии и экс-посол в Москве К. Сибал отмечает, что «проект Китайско-пакистанского экономического коридора, которому отводится ключевая роль в реализации инициативы ОПОП, подрывает суверенитет Индии, так как подразумевает строительство инфраструктуры и совместную деятельность Китая и Пакистана на территории региона Гилгит-Балтистан – части Кашмира, оккупируемого Пакистаном. Индийская сторона не может считать этот проект экономическим, однако Пекин никак не реагирует на озабоченность Дели. В связи с этим участие Индии в форуме ОПОП невозможно».

По мнению экспертов, отсутствие Индии на пекинском форуме показывает, что уже

сегодня Дели готов бросить вызов китайскому господству в Евразии [27].

Таким образом, в статье выдвинута гипотеза о необходимости и целесообразности разработки и реализации глобальной инициативы «Варяго-Персидский торговый путь XXI века».

### **1. Историко-экономический анализ организации торговли и функционирования узловых точек транзитных коммуникаций (караванных городов)**

*Экономико-географические предпосылки развития транзитной экономики в ЗА.* Страны ЗА во все исторические времена характеризовались наличием развитых транспортно-транзитных систем, служили «перекрестками мира». Это обусловлено следующими факторами:

1. Нахождением в центре или рядом с наиболее населенными и экономически развитыми регионами населенного мира с благоприятными условиями для сельскохозяйственного производства.

2. Природно-ландшафтными условиями, удобными для транспортировки: ровные пустыни, реки, моря.

3. Политикой правителей империй, заинтересованных в наличии обустроенных и охраняемых дорог для поддержания системы управления государством и передвижения войск.

4. Наличием религиозных святынь и паломников к ним.

А. Складчиков отмечает, что «Левант (он же – Сирия в широком смысле) описывали еще в древности как «перекресток между Передней Азией, восточным Средиземноморьем и северо-восточной Африкой». И можно сравнить Сирию с оживленным городским перекрестком в часы пик» [26, с. 39]. Кроме того, для мусульманских паломников, направлявшихся на хадж в Мекку, Дамаск был последним населенным пунктом перед началом изнурительного, длиной почти в месяц, перехода через Аравийскую пустыню [26, с. 60].

Ростовцев указывает, что Аравийскую пустыню «не следует рассматривать ни как мертвое пятно на карте Земли, ни как границу культурной жизни. Пустыня, как и море, не только разъединяет, но и соединяет, так как она – широкая открытая дорог для торговли» [25, с. 19].

Восточное Средиземноморье не утратило своего статуса мирового перекрестка торговых путей и в дельнейшем, в средние века, и

после открытия морского пути в Индию и страны Восточной Азии. Хотя это было уже не то значение, что в Древности. Французский историк экономики Ф. Бродель отмечает, что «...именно суша создала ближневосточный перекресток, который дал Турецкой империи живой источник ее могущества, в особенности после завоевания в 1516 г. Сирии, а в 1517 г. – Египта, что придало завершенность ее величию. Правда, в эту эпоху Ближний Восток не был более, как во времена Византии и первых триумфов ислама, мировым перекрестком по преимуществу. К выгоде Европы состоялось открытие Америки (1492) и пути вокруг мыса Доброй Надежды» [5, с. 508.].

Благоприятное природно-географическое и военно-стратегическое положение Сирии отмечает и К.М. Базили. Описывая ситуацию середины XIX в., российский дипломат подчеркивает, что «сирийский берег, кроме военных операций, предоставлял флоту великие удобства для снабжения провиантом» [3, с.76]. Как никогда современно звучат слова автора о том, что «Сирия, коей судьбы искони сопряжены с судьбами Египта, представляет разительный контраст со своей соседкой. Здесь, можно сказать, сама природа и образование почвы во всегдашнем союзе с природными наклонностями и с политическим образованием племен против у каждого прочного владычества» [3, с. 105].

**Возникновение и расцвет узловых точек транспортно-транзитной системы ЗА (караванных городов).** Исторически в странах ЗА сухопутные перевозки грузов на дальние расстояния значительно преобладали над морскими сообщениями. В результате узловыми точками транзитной экономики там становились не столько порты, сколько караванные города. Определение караванного города дал М. Ростовцев: строго говоря, «караванный город» это город, возникновение которого было связано с караванной торговлей. Ученый отмечает, что большие города ЗА не были в строгом смысле караванными городами, но «именно караванная торговля сделал их значительными и богатыми» [25, с. 30].

Именно караванной торговле обязаны своим великолепием Алеппо и Дамаск, наиболее процветающие на Ближнем Востоке города, и именно эта караванная торговля позволила финикийским городам Тир, Библ и Арад встать на путь их беспримерного в истории торгового развития [25, с. 25].

Возникновение и расцвет многих узловых точек торговли в ЗА относятся к глубокой Древности. Автор пишет, что «если бы ассирийцы и их наследники нововавилоняне достигли своей цели – контроля над новыми караванными путями, то очевидно, что они нуждались бы в опорных точках, которые делали бы их хозяевами ситуации в Аравийской и Сирийской пустынях. Поэтому неудивительно, что, возможно, именно ассирийцы первыми поняли важность Тадмора-Пальмиры для сирийской караванной торговли...» [25, с.28-29]. Такой город предоставлял военное покровительство торговым караванам.

Дальнейшее развитие узлового центра происходит путем торговой экспансии его агентов. Например, пальмирские «купцы не довольствовались уже только ролью посредников между Парфией и торговыми городами Сирии. Теперь они посылали караван за караваном во все наиболее важные торговые города Парфии и имели агентов или, точнее, торговые колонии в Вавилоне, в Вологезии, в Спасину Хараксе. Теперь на Западе пальмирцы, минуя Дамаск и города Финикии, основывали свои торговые агентства далеко за пределами Востока. Мы знаем о таких агентствах на берегах Дуная, в далекой Дакии, Галлии и Испании, а также в Египте и в Риме» [25, с. 96-97].

Автор особо подчеркивает, что «не только уровень жизни Пальмиры, но и направление политики определялось купцами, снаряжавшими караваны. Они основали свои представительства на Востоке и на Западе, они владели кораблями в парфянских и римских портах, они ссужали и брали ссуды для торговых операций» [25, с. 125].

Неотъемлемыми архитектурными элементами караванного города были: главная караванная дорога, торговая площадь, каравансарай, место для омовения, храм. Как ярко пишет исследователь, «Храм и караванная дорога, религия и нажива – таковы главные интересы караванного города...» [25, с. 113].

**Технические и инфраструктурные предпосылки развития транзитной экономики в ЗА.** Масштабное строительство дорог, необходимых, прежде всего, для поддержания управляемости государства, потом для передвижения войск и лишь как следствие для движения торговых караванов, было принято царями Древней Ассирии. М. Ростовцев отмечает, что «... карты этого време-

ни стали следствием существования высоко-развитой системы дорог, и мы знаем, что ассирийские цари создали такую систему в основном для военных нужд. Однако, система, которая годилась для армии, была пригодна и для купцов, которые могли выбрать безопасные и охраняемые дороги через пустыню или вдоль горных хребтов. Доходы купцов возросли благодаря тому, что вдоль дорог появились колодцы, а солдаты стали передавать новости из одной части страны в другую. ... Развитие и увеличение надежности караванной торговли под покровительством могущественных ассирийских монархов видны потому, что новые, более прямые дороги стали теперь наиболее безопасными для перемещения караванов» [25, с. 25].

Большую роль в образовании и расцвете узловых городов было их расположение на перекрестках торговых путей, а также в местах смены видов транспорта и на границах. Селевкия возникла как соединение караванного города и большой речной гавани; Дура – как соединение караванной станции и пограничной крепости; Пальмира приобрела значение как крупнейший караванный центр римского времени в сирийской пустыне [25, с. 86].

Пальмира возникла на пересечении торговых путей, лучами расходящихся в разные стороны. Немалую роль играли наличие в населенном пункте источников питьевой воды (оазис), постоянных дворов, условий для обмена товаров, удобных переправ через реки.

Желательным условием и следствием функционирования узловой точки торговли на дальние расстояния было развитие в городе финансовой системы и банковского дела. Так, «Пальмира была не только караванным городом, но и важным центром караванного банковского дела и финансов» [25, с. 97].

Важной предпосылкой возникновения узловой точки было расположение города на границе двух сильных государств, экономических систем (например, Пальмира долгое время находилась на границе Римской империи и Парфянского царства). Неотъемлемой особенностью такого города и караванных путей было наличие военного гарнизона, полицейских сил, частных вооруженных сил, содержащихся владельцами караванов и обеспечивающих безопасность их передвижения, а также охранявших караван-сарай, караванные стоянки, колодцы на торговых путях.

Рассматривая развитие транспортно-транзитной системы Османской империи, Ф. Бродель отмечает, что «турецкое пространство характеризовалось повсеместным присутствием караванов верблюдов. Даже в балканских странах, где все же сохранилось использование транспортов вьючных лошадей, в конце XVI в., видимо, происходило покорение верблюдом всего полуострова. Так что «левантийские рынки» в некотором роде переместились до самого Спалато (Сплита) в Далмации, и венецианские *рыночные галеры (galere da mercato)* довольствовались тогда пересечением Адриатики, вместо того чтобы добираться до Сирии.

На карте мира деятельность караванов – с двугорбыми и одногорбыми верблюдами – простиралась от Гибралтара до Индии и Северного Китая, от Аравии и Малой Азии до Астрахани и Казани. Пространство движения османской экономики было выкроено внутри этого мира, оно было даже его центральной зоной» [5, с. 514].

**Причины и факторы выбора и изменения маршрутов торговых путей.** Обеспечение безопасности маршрутов вследствие их прохождения по территориям, контролируемым сильным государством (империей), особенно в случае ликвидации внутренних таможенных границ.

Особо следует выделить фактор образования обширной империи без внутренних границ, обеспечивающей безопасность торговли на дальние расстояния, а затем ее падение, раздробление и уничтожение. Так, 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 Сарай-Берке (Большой Сарай).

Внешние военные воздействия и внутренние неурядицы влекли за собой изменение маршрутов транзитных перевозок. 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 аравий-

ском берегу, оттуда их переправляли через Красное море на Синайский полуостров и навьючивали на верблюдов» [20, с. 292].

Прекращение обеспечения безопасности движения товаров по путям сообщения вследствие больших затрат, выбор более дальних путей, проходящих по территориям с более сложными природно-климатическими условиями.

Стремление избежать уплаты налогов тем или иным правителям, племенам, городам, государствам.

По словам М. Кулишера, «факты заставляли помнить и о том, что затруднение транзита вызывает обходное движение товаров в другие страны, так что конкуренция иностранных товаров на третьих рынках не устраняется, страна лишь теряет доходы, получаемые от провоза товаров» [21, с. 215].

Закрепление в торговых договорах возможности свободного транзита, но только по открытым направлениям и маршрутам. Определение путей, закрытых для транзита – одна из мер по ограничению такого типа перевозок. Лицензирование перевозок отдельных типов грузов из конкретных стран по определенным направлениям.

При закрытии транзита грузов, он может быть замещён другими типами отправок, например, почтовыми посылками. Происходит появление скрытого транзита.

Открытие новых путей приводит к образованию новых центров транзитной экономики. Открытие морского пути в Азию вокруг мыса Доброй Надежды привело к тому, что «восточное побережье Африки было таким образом, драгоценным путём как в Индию, так и обратно: ее гавани позволяли экипажам запастись свежим продовольствием, чинить корабли, порой дожидаться момента отплытия, когда в слишком поздний сезон было опасно огибать мыс Доброй Надежды» [5, с. 469].

Однако, открытие новых морских путей не привело к торгово-экономической катастрофе в странах ЗА. Как отмечает Ф. Бродель, «ближневосточный базы (которые христианам некогда, в эпоху крестовых походов, попытались захватить) давали мусульманским государствам и купцам возможность вмешиваться в дела Индийского океана по своему усмотрению и с позиции силы. Тогда как европейские корабли доставляли лишь контингенты смелых в сравнении с числом и размерами обществ и территорий Азии» [5, с. 527].

Говоря об Османской империи, Ф. Бродель отмечает, что «великие торговые оси, пересекавшие империю, сами по себе обеспечивали ей очевидную сплоченность. Оси смешались, но сохранялись... Турецкий натиск в сторону Сирии и Египта затем отодвинул центр османской экономики к Алеппо и Александрии египетской, создав, таким образом, на протяжении XVI в. своего рода сдвиг к невыгоде Стамбула и османского пространства, которое качнулось к югу» [5, с. 510].

Образование обширного транспортно-транзитного пространства может быть обусловлено и религиозными причинами. Нельзя не отметить конструктивную роль религиозной монополии (ислама) в развитии транзитной экономики. «Красное море, священное море мусульман, запретное для христиан, надолго останется под единовластным владычеством ислама, главной дорогой кораблей, груженых перцем и пряностями, предназначенными для Каира, Александрии и Средиземноморья. Но, видимо, к 1630 г. голландцам удалось отвлечь в сторону мыса Доброй Надежды путь, по которому доставлялись весь перец и все пряности Дальнего Востока, направлявшиеся в Европу» [5, с. 517-518].

«Казалось, после 1630 г. отвлечение в сторону Атлантики пряностей и перца, предназначавшихся для Европы, было окончательным; но шелк, а вскоре затем кофе, наркотики и, наконец, хлопок и хлопчатые ткани, набивные или нет, переняли эстафету» [5, с. 508-509].

Более того, Великие географические открытия, в частности, открытие европейцами Нового Света, даже увеличили грузовую базу левантской торговли. Так, «белый металл Америки достигал Дальнего Востока тремя путями: дорогой через Левант и Персидский залив (относительно которых историки Индии открыли нам, что еще в XVII и XVIII вв. она была самой важной в том, что касается их страны), дорогой вокруг мыса Доброй Надежды и дорогой манильских галионов» [5, с. 530].

Институционально-организационные факторы маршрутизации торговых путей. В качестве примера действия таких факторов можно отметить, как английская Ост-Индская компания противилась как возобновлению древнего пути через Левант, так и организации Волго-Каспийского торгового пути по территории России.

В. Ярло 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» [33, 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 поговаривали 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...» [5, с. 234].

Сооружение в 1869 г., Суэцкого канала сделало реальностью возобновление старого средиземноморского пути в Индию. На очереди – возрождение российского торгового пути «Север – Юг».

**Источники доходов субъектов транзитной экономики.** Само возникновение узла транспортно-транзитной системы приводит к росту доходов его отдельных элементов. М. Ростовцев отмечает, что результате превращения сирийской Дуры в один из важных

центров караванной торговли в ЗА, стало обогащение города. «Её македонские землевладельцы превратились в левантийских купцов, снабжавших караваны вином, маслом, хлебом, овощами, вьючными животными, всем другим необходимым и т.д. и взимавших со всех караванов, останавливавшихся в Дуре или пользовавшихся ею, разнообразные налоги. Эти налоги отличались от основных таможенных пошлин, и вероятно, их взимали парфяне» [25, с. 94].

Важным источником доходов в транзитной экономике является монетизация различных монополий. Ф. Бродель пишет, что если торговец из Европы использовал движение караванов «для своих товаров и в случае надобности – для своих поездок, то у него не было возможности организовать его самому. Такое движение было монополией ислама. Если западные купцы не бывали дальше Алеппо, Дамаска, Каира, Смиры, то происходило это в большой мере потому, что мир караванов от них ускользал, что османская экономика была единственной хозяйкой этих перевозок, жизненно для нее важных, достаточно строго организованных и контролировавшихся, частых и главное – регулярных, более регулярных, чем связи по морю ... Османская экономика обязана была своей гибкостью и своей энергией этим неутомимым караванам, которые со всех направлений прибывали в Стамбул или в лежащий напротив великого города, на азиатском берегу Босфора, Скутари; этим дальним дорогам, которые, сплетаясь в единый узел вокруг Исфахана, пронизывали всю поверхность Ирана и в Лахоре достигали Индии...» [5, с. 515].

Монополия обуславливает необходимость участия посредников в торговых обменах. Ведь «...в соответствии со старинной моделью левантийской торговли ни один из таких рынков не приводил в соприкосновение венецианского или голландского, французского или английского купца даже с последним в цепи перекупщиков. Западные купцы действовали только через посредников либо еврейских, либо армянских...» [5, с. 520]. Соответственно, формировались и росли доходы торговцев-посредников.

Непосредственно пошлины и сборы с транзитных перемещений грузов и людей. М. Базили отмечает, что «эти каффары, или пошлины с лиц и с имуществ при переходе известных местностей, существовали первоначально в Турции под предлогом покровительства пу-

тешественников и купцов в опасных переходах. ... С каждым годом каффары размножались; требовались положенные платы при высадке поклонников с корабля в Яффе, при переезде их чрез Рамлу, чрез ущелье Иудейских гор, каждый раз, когда они ходили молиться в храм, при отправлении в Иордан и пр.» [3, с. 127-128].

И наоборот, неучастие национальных торговцев в обслуживании торгового оборота или их участие только в осуществлении начально-конечных операций, в обслуживании чужой торговой деятельности снижало доходы транспортно-транзитной системы страны.

Согласно Ф. Броделю, «признаком русской слабости было то, что купцы из Индии, из Ирана и с Балкан наводняли ... русское пространство. Индусы-купцы находились в Астрахани и в Москве, армяне – в Москве и Архангельске. И если эти последние начиная с 1710 г. получали царские привилегии, если царская власть в 1732 г. согласилась облегчить англичанам торговлю с Персией через Казань, то это потому, что русские терпели на Каспийском море неудачу за неудачей. На этом направлении связи бывали успешными лишь тогда, когда опирались на местные общины важнейших городов – перевалочных пунктов, начиная с Астрахани, имевшей татарское предместье, армянский квартал, индийскую колонию и так называемый иноземный караван-сарай... Точно так же в связях с Черным морем и с турецкими рынками на Балканах, включая и Стамбул, властвовали турецкие (зачастую греческого происхождения) купцы наряду с несколькими рагузинскими купцами» [5, с. 501-502].

В России в XVII – XVIII вв. с идущих транзитом товаров взимались импортные и экспортные пошлины, а в отдельных случаях давались особые льготы [21, с. 217-218]. Только в 1874 г. дозволен беспошлинный транзит из Пруссии в Австрию: интересы со оруженной к этому времени сети железных дорог требовали и в России допущения свободного транзита, в особенности в Западном крае.

К началу XX в. почти повсеместно фискальными поступлениями проходило жертвовать в пользу сохранения транзитного движения вообще и связанных с ним доходов экономических субъектов. М. Кулишер особо подчеркивает роль железных дорог в развитии и облегчении транзитных перевозок. «Железным дорогам нужно было дать пищу в виде

грузов, нужно было снабдить их товарами, и транзит составил для них важный промысел, доходную статью. Транзит не только нельзя было стеснять, а, напротив, надо было поощрять положительными мерами: упразднив транзитные пошлины, пришлось идти и далее, понижая железнодорожные тарифы для идущих транзитом грузов, подобно тому как за отказом от экспортных пошлин последовало установление возврата пошлин при экспорте и даже выдача экспортных премий из казны. И тут, и там казна вынуждена была не только пожертвовать доходной статьей, но иногда пойти и на убытки в интересах народного хозяйства» [21, с. 217].

**Россия - Иран – Индия в развитии транзитной экономики: исторические предпосылки формирования транспортного направления «Север – Юг».** Письменные свидетельства говорят о постоянных торговых сношениях Персии с Дальним Востоком – с Индией и Китаем [25, с. 29]. Караванные дороги Персидской державы, шедшие из Индии и Ирана в Палестину, Сирию и Малую Азию, создали, как и арабо-индийские пути, свои собственные караванные города. Среди наиболее древних городов, возникших подобным образом, были Дамаск, Хама, Эмеса и Алеппо [25, с. 86].

После распада Римской империи (395 г.) в наследство Византии достались контакты с сильнейшим соседом империи – сасанидским Ираном. Обе державы поддерживали друг с другом торговые связи, но Иран держал под своим контролем торговые пути со многими странами Азии, прежде всего сухопутные – через Афганистан, а также морской – вокруг Аравийского полуострова в Индию и к берегам Цейлона. Отсюда следует, что сасанидский Иран не только вел обширную морскую торговлю с теми же странами, что и во времена халифата, но и активно ее контролировал, что невозможно без флота [10, с. 144].

В книге С. Дмитриенко отмечены основные причины процветания средневекового иранского Тебриза «как транзитного центра между Европой и Монгольской империей:

во-первых, волжско-татарские купцы (гости на Руси и словы в Иране) играли исключительно важную роль в трансконтинентальной торговле между Ганзой и Востоком и, следовательно, были главными стратегическими партнерами вначале Новгорода Великого (булгары), а впоследствии – Московии (волжские татары). Потеря волжских партнеров, а,

следовательно, Волжского пути, например, во время захвата Волжской Булгарии и Руси Батыем, могла бы иметь катастрофические последствия для всех субъектов трансконтинентальной волжской торговли. Однако этого не произошло благодаря исключительно дальновидной политике князя Александра Невского, причисленного к лику святых, и волжских болгар;

во-вторых, становится понятно, почему мощь Ганзы была столь велика в Средневековье. Ибо Ганза, являясь основным поставщиком восточных товаров в Западной Европе, сама покупала их у новгородских и казанских купцов. А размеры Казанского базара в Тебризе и само название говорят о громадных масштабах татарской торговли в Иране и, значит, волжско-ганзейской торговли;

в-третьих, проясняется, почему археологи находят громадное количество кладов с арабскими дирхемами ракушками каури (являвшимися разменной монетой на Востоке) на всем протяжении Волги и побережья Балтики и Скандинавии вплоть до Заполярья» [10, с. 90].

В средние века при осуществлении транзитных перевозок грузов через территорию современной России в Центральную Азию 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 [14, 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» [33, с. 8].

Ф. Бродель отмечает, что начале XVI в. «главным внешним рынком для России была Турция. Связь осуществлялась по долине Дона и по Азовскому морю, где перегрузка товаров производилась исключительно на турецкие корабли: Черное море было тогда хорошо охраняемым турецким озером. ... К середине века овладение нижним течением Волги (взятие Казани в 1552 г., Астрахани – в 1556 г.) широко открыло путь на юг, хотя Волга и протекает через области, слабо замиренные и делавшие сухопутную дорогу непроезжей, а водный путь довольно опасным: причаливать означало всякий раз рисковать. Но русские купцы объединялись, создавали караваны, которые своей численностью обеспечивали вероятную защиту» [5, с. 482-483].

С того времени Казань и в еще большей мере Астрахань сделались контрольными пунктами русской торговли, направлявшейся в степи Нижней Волги и в особенности в Среднюю Азию, Китай, в первую очередь в Иран. Торговые поездки захватывали Казвин, Шираз, остров Ормуз (до которого из Москвы добирались за три месяца). Русский флот, созданный в Астрахани на протяжении второй

половины XVI в., активно действовал на Каспии.

Ф. Бродель подчеркивает, что «обмены с Югом и Востоком определенно были по объемам большими, чем те, что направлялись в сторону Европы или возвращались оттуда. Русские экспортировали кожевенное сырье, пушнину, скобяной товар, грубые холсты, железные изделия, оружие, воск мед, продовольственные товары плюс реэкспортируемые европейские изделия: фламандские или английские сукна, бумагу, стекло, металлы... В противоположном направлении шли пряности (главным образом – перец) и китайские или индийские шелка, все это транзитом через Иран; персидские бархаты и парчи; сахар, сушеные фрукты, жемчуг и золотые изделия Турции... Всю эту торговую активность контролировало, оберегало, а при случае и развивало государство» [5, с. 483].

Трудности, обусловленные большими расстояниями, осложняли движение караванов, установление и поддержание регулярных торговых связей. Эти трудности наблюдались при движении как с запада на восток, так и с севера на юг – от Белого моря к морю Каспийскому. 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.

Через Индию Россия и Европа могут установить надежную торгово-транспортную связь со странами ЮВА. Для этого имеются веские историко-экономические предпосылки. Как отмечает Ф. Бродель, «к началу христианской эры, следовательно, поздно, Индия узнала и оживила мир Индонезии. Ее мореходы, ее купцы, ее духовные проповедники эксплуатировали, просвещали архипелаг, обращали его в новую религию, с успехом предлагали ему более высокие формы политической, религиозной и экономической жизни. Архипелаг был тогда «индуизирован» [5, с. 562].

При этом французский историк экономики вскользь отмечает роль сефевидской Персии и «...ее командной экономики (*commandeconomy*) как посредника между Индией, Средней Азией, враждебной и ненавистной

Турцией, Московским государством и очень далекой Европой...» [5, с. 573].

В первой четверти XVIII в. Петр I, стремившийся к укреплению экономических связей с Востоком, намеревался изменить традиционные торговые пути, направив восточную торговлю по Каспийско-Волжскому пути.

Как пишет Ф. Бродель, «в 1703 г. новость, быть может преждевременная, о занятии русскими Нарвы, возбуждала воображение в Лондоне: чего проще, отправившись из этого порта, пересечь Россию, достигнуть Индийского океана и составить конкуренцию голландским кораблям! Тем не менее англичане несколько раз терпели неудачу в этой авантюре. Около 40-х годов XVIII в. им удалось обосноваться на берегах Каспия, но необходимое царское разрешение, данное в 1732 г., было у них отнято в 1746-м» [5, с. 495].

Огромный интерес вызывает приведённая С. Дмитриенко трактовка причин и целей Северной войны и персидской политики России времён Петра I и Екатерины II. В книге подчеркивается, 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].

Во второй половине XIX в. Астрахань как портовый город по числу паровых судов занимала второе место в России, уступая только Одессе, а по числу парусных судов – первое. Важную роль уже в то время порт играл в перевозке нефти и нефтепродуктов. Морской транспорт Астрахани сыграл огромную роль в годы Великой Отечественной войны. Находясь на стыке водных и сухопутных путей, являясь воротами на Кавказ и в Среднюю Азию, Астрахань имела большое стратегическое значение [22].

М. Кулишер указывает на существенное значение в экономике России транзита из Западной Европы в страны Востока. Он указывает, что «среди стран последнего необходимо различать, однако, несколько групп. Одну составляет Турция – провозить туда товары через Россию странам Запада не нужно было, у них был более прямой путь Берлин – Константинополь или морем из Гамбурга, Ливерпуля, Триеста. Важнее был транзит в Китай, Монголию, Японию, но и тут предпочитали плыть морем на Дальний Восток, тем более что Россия хотя и не запрещала транзит в эти страны, но обуславливала его получением каждый раз разрешений от министерств финансов и промышленности и торговли, а разрешений обычно не давала. Весь транзит в Китай накануне войны не превышал нескольких тысяч пудов и состоял главным образом в импорте туда серебра в слитках для Русско-китайского банка. Напротив, весьма важен был для Европы транзит через Россию в Персию. В противном случае приходилось отправлять товары либо морем чрез Суэцкий канал до гаваней Персидского залива и оттуда внутрь страны на выючных животных труднопроходимыми дорогами, или не менее дорогим колесным путем на Трапезунд. Несравненно выгоднее был для иностранных товаров путь на Закавказье в Персию (Джульфа – Тавриз, Батум – Тавриз, Батум – Баку – Энзели, Баку – Красноводск – Кушка). Этот транзит был допущен уже в 20-х гг. XIX в., хотя и с

уплатой пошлины в 5%, но вследствие этого иностранные товары не только заполнили персидский рынок, но стали проникать и в Закавказье» [21, с. 218-219].

В начале 70-х гг. XIX в., был поднят вопрос об ограничении транзитных перевозок европейских товаров в Персию через территорию России путем повышения пошлин на них. Аргументировано это предложение было тем, что товары из Европы «пагубны для русской торговли с Персией. Но только с открытием железнодорожного сообщения между Черным и Каспийским морями, которое могло еще более привлечь в Персию иностранные товары, решено было, не ограничиваясь транзитными пошлинами, вовсе запретить транзит иностранных товаров через Закавказский край. Ибо, как указывали представители русской торговли, транзит через Закавказье, независимо от контрабандного ввоза, имеет прямой и исключительной целью содействие развитию иностранной торговли в Персии, в которую Россия сбывает почти монополично ряд произведений своей промышленности. Эти рынки Россия должна особенно охранять, ибо ее сбыт на Западе ограничивается исключительно сырьем. В 1883 г. транзит был запрещен» [21, с. 219].

В 1923 г. было образовано Русско-германское транзитное товарищество, которое пользовалось особыми правами по транзиту в Персию.

Многие капиталоемкие транспортные коммуникации в странах ЗА были построены еще в годы существования Османской империи и колониальной зависимости от Англии и Франции. В те времена не существовало четких территориальных границ, а в особенности тех религиозно-политических противоречий, которые терзают регион в настоящее время.

Так введенная в эксплуатацию в 1908 г. Хиджаская железная дорога, будучи частью железнодорожной сети Османской империи, проходила, в том числе, по территории современного Израиля и Саудовской Аравии, соединяя Дамаск с Мединой. Одна из ветвей этой дороги доходила до Хайфы и Акко, а также до Наблуса (Шхема). Ширина железнодорожной колеи составляла 1050 мм. Функционирование Хиджаской дороги было прекращено в 1920 г.

В настоящее время существуют планы восстановления этой линии, реализация которых возможна только после прекращения гражданской войны в Сирии [15].

Развитию транспортной инфраструктуры в ЗА способствует стремление большинства нефтедобывающих стран региона диверсифицировать свою экономику, например, путем развития туристическо-рекреационного сектора. Наиболее предпочтительные шансы в этом плане есть у Саудовской Аравии, на территории которой расположены священные для мусульман города Мекка и Медина. В настоящее время туризм генерирует 2,7% ВВП страны, а основной группой туристов являются паломники. Доход от паломников, совершающих хадж, составляет 12 млрд долл. в год, в ближайшие 3-4 года планируется довести его до 20 млрд долл.

Планируется, что к 2030 г. количество туристов увеличится с 15 млн до 30 млн путем упрощения визового режима для паломников, строительства новых железнодорожных линий, открытие мест раскопок для свободного посещения [2].

Туристическо-рекреационный сектор может и должен стать весомой статьей доходов и Сирийской Арабской Республики, естественно, после нормализации обстановки в стране. Россия должна принять самое активное участие в транспортно-коммуникационном обеспечении восстановления сирийской экономики, опираясь на опыт Советского союза.

В конце 60-х–начале 70-х гг. XX в. при участии СССР была построена железная дорога Камышлы – Алеппо – Латакия протяженностью 758 км, которая соединила важные сельскохозяйственные районы и город Халеб с портом Латакия. Также СССР оказал помощь в строительстве железной дороги Дамаск – Латакия.

Железнодорожная сеть в Иране начала развиваться только в 1887 г., а первые относительно протяженные линии появились во время Первой мировой войны. Ускоренное развитие началось только в 1920–1930-х гг. при шахе Резе Пехлеви, когда в том числе была построена Трансиранская железная дорога из каспийского порта Торкман в сегодняшний порт Бендер-Хомейни. Но железные дороги все еще недоразвиты, на них приходится лишь 11% пассажиропотока, 65–70% грузов перевозят автомобили.

## **2. Основные трансграничные проекты развития транспортных систем в регионе и интересы России**

В ЗА пересекаются транспортные направления «Восток – Запад» и «Север – Юг». В регионе смыкаются проекты, которые пред-

полагается реализовать в рамках китайской инициативы «Один пояс – один путь»: Экономический пояс Шелкового пути и Морской шелковый путь XXI в. Поэтому нельзя сказать, что доминирует развитие восточно-западного направления, как это происходит в России.

Если в России для модернизации Восточного полигона железных дорог (Транссиба и БАМа) выделяются средства из Фонда национального благосостояния, то в Иране найден другой источник финансирования, но также связанный с доходами от добычи и экспорта углеводородного сырья. В соответствии с одобренным с парламентом (меджлисом) Ирана законопроектом в период реализации Шестого пятилетнего плана экономического развития страны (2016-2021 гг.) на реализацию проектов модернизации, повышения пропускной способности и строительства новых железных дорог будет выделяться 1% доходов от продажи нефти [23].

Планируется:

- строительство 1500 км новых железнодорожных линий;
- укладка вторых путей на грузонапряженных однопутных участках железных дорог;
- электрификация железнодорожного сообщения в разных частях страны.

В рамках развития направления «Восток – Запад» разрабатываются новые проекты строительства транспортных коммуникаций и совершенствуется организация перевозочного процесса по уже существующим путям сообщения. Центральным маршрутом Трансазиатской железнодорожной магистрали является маршрут Урумчи (Китай) – Тегеран (Иран) – граница Турции. В рамках направления возможно различные варианты и отклонения. Все эти маршруты являются конкурентами российским трансграничным коммуникациям, например, железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан, проект строительства которой уже давно обсуждается.

Недостатками всех этих проектов является их прокладка и прохождение в сложных горноклиматических условиях, высокая стоимость, отсутствие достаточных источников финансирования, а главное, наличие уже построенных коммуникаций, связывающих Китай, Иран и Турцию. Прямое железнодорожное сообщение между Ираном и Китаем существует с 1996 г., когда было открыто движение по маршруту Теджен – Серахс – Меш-

хед. В 2014 г. завершено строительство железной дороги Узень – Берекет – Горган.

Продолжается строительство железной дороги Иран – Ирак (Северный Курдистан) – порты Сирии на Средиземном море. Строительство иранского участка этой коммуникации – железной дороги Тегеран – Сенендж является одним из наиболее важных инфраструктурных проектов в Иране, который к тому же позволяет создать большое количество рабочих мест. Строительство железной дороги, соединяющей юго-запад Ирана с иракским городом Басра, облегчит иранским паломникам посещение священных мест в Ираке.

Однако, есть проекты нового строительства, в которых заложен большой потенциал не только повышения экономической эффективности перевозок в направлении «Восток – Запад», но и решения целого ряда геополитических и военно-стратегических проблем, обеспечения безопасности и стабильного развития беспокойных регионов ЦА и ЗА.

В этой связи, прежде всего, следует выделить железную дорогу Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран.

**Железная дорога Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран.** Проект строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран протяженностью около 2 тыс. км был согласован на встрече министров транспорта пяти стран в 2010 г.

В конце 2014 г. в Душанбе был подписан документ, согласно которому Иран и Китай (город Кашган) будут связаны железной дорогой, проходящей через Кыргызстан, Таджикистан и Афганистан (город Герат). Впоследствии ее планируют соединить с иранской железной дорогой. При этом протяженность таджикского участка дороги составит 392 км. Самым сложным является участок Вахдат – Карамык (граница Кыргызстана), протяженностью 270 км. С учётом рельефа местности на строительство одного километра данного участка требуется от 8 до 10 млн долл. Также предусмотрено строительство нескольких тоннелей общей протяженностью 16 км и 47 мостов [23].

В целом стоимость проекта оценивается в 2 млрд долл. Предполагается, что строительство магистрали также будет вестись за счет иностранных заимствований, кредитных ресурсов Азиатского и Исламского банков развития. Для разработки технико-экономичес-

кого обоснования проекта Иран выделила Таджикистану, который на тот момент находился в транспортной блокаде со стороны Узбекистана и больше других был заинтересован в строительстве новой дороги, грант в размере 1 млн долл.

В строительстве этой железной дороги заинтересованы власти Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР (СУАР), социально-экономическому развитию которого в КНР уделяется повышенное внимание.

Строительство этой железной дороги позволит Китаю и Ирану:

- снизить зависимость от морских путей сообщения через Индийский и Тихий океаны, где господствует флот США;
- создать транспортно-коммуникационное обеспечение росту экспортных поставок;
- создать новые рабочие места.

Кыргызстан и Таджикистан получают независимое от Узбекистана железнодорожное сообщение между южными и северными регионами.

Китай и Иран заинтересованы в использовании «европейского» стандарта железнодорожной колеи (1435 мм), что позволило бы пропускать грузовые поезда без перегруза, а пассажирские без перестановки колесных пар.

Аргументами в пользу строительства линий колеи европейского стандарта (1435 мм) на территории постсоветских стран ЦА являются:

- государства соседствуют или находятся в зоне экономического влияния стран с колеей европейского стандарта: Китаем, Ираном, Турцией;
- единая колея обеспечит повышение скорости и безопасности транзитных и экспортно-импортных перевозок грузов, а также трансграничных пассажиропотоков;
- иностранные инвесторы и строительные компании, прежде всего, китайские заинтересованы в строительстве железных дорог колеи европейского стандарта.

А. Шустов отмечает, что «помимо экономического «европейская» железная дорога через южные районы Центральной Азии будет иметь большое геополитическое и военно-стратегическое значение. Экономически она свяжет Китай с портами Персидского залива, а через Турцию обеспечит ему прямой выход в Европу». «В военно-стратегическом плане новая железная дорога может позволить Китаю быстро перебрасывать свои войска в те

регионы Среднего Востока, где у него есть экономические интересы» [30].

Реализация инфраструктурных проектов обеспечит рост влияния Китая в регионе, и требует от России активизации усилий по сохранению своего присутствия в ЦА. Активное участие российских инвесторов и компаний в железнодорожном строительстве позволит прокладывать новые линии с шириной колеи российского стандарта. В таком случае страны ЦА в целях поддержания единой сети железных дорог также будут настаивать на переговорах с соседними странами о сохранении на их территории «пространства 1520 мм».

Аргументами в пользу строительства железных дорог колеи российского стандарта (1520 мм) на территории постсоветских стран ЦА являются:

- сохранение и развитие единой железнодорожной сети как внутри отдельных стран, так и между собой;
- сохранение и укрепление связей с Россией и другими постсоветскими государствами, обеспечение доступа к российской грузовой базе, транзитным и экспортно-импортным потокам, проходящим по постсоветскому пространству;
- существование отдельных линий колеи 1520 мм на территории Афганистана;
- обеспечение максимального использования национальных тяговых ресурсов и вагонных парков государств;
- функционирование пунктов перемещения грузов (перегрузки) из вагонов российской колеи в вагоны европейской колеи, а также перестановки колесных пар у пассажирских вагонов и вагонов, перевозящих опасные виды грузов, приводящее к дополнительным доходам и повышению занятости местного населения.

По мнению экспертов, смена колесных тележек на иранской и китайской границе обойдется гораздо дешевле, чем строительство новой железной дороги стоимостью несколько миллиардов долларов [30]. Кроме того, использование перегрузочных технологий и функционирование станций перегрузки и перестановки колесных пар – весомый источник доходов для транзитной экономики. Странам ЦА следует не соглашаться даже на самые выгодные предложения по строительству же-

лезных дорог с шириной колеи, отличающейся от принятой на «пространстве 1520 мм».

Главными трудностями строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран являются:

1. Прохождение маршрута по северным районам Афганистана, которые периодически становятся зоной активности талибов;

2. Транспортная коммуникация пройдет по высокогорной местности со сложным рельефом, что накладывает технические ограничения и удорожает строительство.

3. Использование двух стандартов железнодорожной колеи, что приводит к дополнительным затратам не только на осуществление перегруза и перестановку колесных пар, но и требует задействования разного подвижного состава, обеспечения его эффективного оборота и своевременной подачи под прибывший груз. О том, что это отнюдь не простая задача, свидетельствуют периодически возникающие трудности на российско-китайском пограничном пункте пропуска Забайкальск – Манчжурия, связанные как с отсутствием подвижного состава нужного типа у той или иной стороны, так и с необходимостью перегонять порожние вагоны под перегрузку и резервные локомотивы под формируемые поезда.

Реализация этого проекта до сих пор не началась, хотя периодически интерес к нему возобновляется. Идет борьба различных точек зрения. Так, в июне 2012 г. министр транспорта и коммуникаций Кыргызстана К. Султанов заявил, что его страна, скорее всего, не поддержит строительство железной дороги через Таджикистан и Афганистан, а рассматривает маршрут через Узбекистан (ККУЖД).

В продолжение маршрута Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран в Иране начато строительство железной дороги Хаф (Иран) – Сенган – Герат (Афганистан) протяженностью 191 км. На первом этапе по ней планируется перевозить до 2,5 млн тонн грузов в год в направлении южных портов Ирана. Транспортная коммуникация нужна исламской республике, еще и для того, чтобы использовать опыт в горнодобывающей отрасли для добычи афганских полезных ископаемых. В Афганистане имеется более 1400 месторождений, содержащих медь, золото, железную руду, свинец, серу, цинк и драгоценные камни (изумруд, лазурит, красный гранат и рубин) [17].

Развитие ирано-афганских и афгано-центральноазиатских транспортных коммуни-

каций предоставит сельхозпроизводителям из Афганистана доступ к внешним рынкам сбыта, что будет стимулировать их заниматься выращиванием легальных культур, а не опиумного мака для производства героина.

В ноябре 2015 г. компания China Railway Corp. представила масштабный проект по строительству скоростной железнодорожной магистрали по маршруту Урумчи (СУАР, КНР) – Бишкек (Кыргызстан) – Ташкент – Самарканд (Узбекистан) – Алматы (Казахстан) – Ашхабад (Туркменистан) – Тегеран (Иран) [8]. Реализация проекта скоростной железной дороги из восточного Китая через Иран в Турцию и Европу, реализация которого, по мнению П. Эскобара, «позволит переправлять 500 с лишним контейнеров через Евразию в мгновение ока» [32].

**Проект сооружения железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан.** Строительство новых транспортных коммуникаций является эффективным способом «перехвата» грузопотоков, направляющихся по альтернативным маршрутам. Примером может служить разработанный в рамках Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) проект железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан, которая должна связать северную и южную часть Кыргызстана в обход Узбекистана, а в дальнейшем продлена в сторону Афганистана, Пакистана и Ирана до Персидского залива.

28 мая 2013 г. на встрече руководителей государств-участников ОДКБ в Бишкеке президентами было поручено железнодорожным администрациям России, Казахстана, Киргизии и Таджикистана совместно изучить проект этой транспортной коммуникации и проработать конкретные предложения по его реализации.

Строительство железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан (направление «Север – Юг») может способствовать перенаправлению (на территории Кыргызстана) в страны ЕАЭС перспективных грузопотоков, которые будут следовать по линии Китай – Кыргызстан – Узбекистан (направление «Восток – Запад»).

В условиях присоединения Кыргызстана к ЕАЭС и дальнейшего расширения этого интеграционного образования необходимо ускорить рассмотрение, принятие и реализацию этого проекта. Строительство железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджи-

кистан позволит создать новую транспортную артерию в рамках системы коллективной безопасности, а также даст возможность выхода на рынки многих стран азиатского региона.

Само строительство этой транспортной коммуникации оказало бы положительное воздействие на развитие российской экономики, в частности, при государственной поддержке российских производителей строительной техники, использование которой в строительном комплексе Таджикистана составляет в настоящее время 30–40% и ежегодно уменьшается. Такая поддержка могла бы оказана путем предоставления льготных кредитов и предоставления грантов производителям и поставщикам российской строительной техники.

В связи с введением взаимных экономических санкций между Россией и ЕС становится актуальной проблема вывоза ранних овощей и фруктов из южных регионов Таджикистана в РФ. Поскольку в настоящее время железнодорожные коммуникации частично или полностью заблокированы Узбекистаном, предприниматели вывозят ранние овощи в город Согд и через свои каналы осуществляют эти перевозки далее. Строительство новой железнодорожной коммуникации способствовало бы повышению эффективности транспортировки плодоовощной продукции из Таджикистана и обеспечению продовольственной безопасности России. Кроме того, для обеспечения надёжности поставок целесообразно создание логистического центра, предоставляющего производителям и перевозчикам из Таджикистана, помимо прочего, информацию о потребности в их продукции в городах РФ [28].

Однако, с настоящее время, по словам министра транспорта РТ Х. Асозода, «строительство региональной железнодорожной артерии Таджикистан – Кыргызстан – Казахстан – Россия является пока только намерением, заложенным в долгосрочных программах развития транспортной отрасли этих стран. Все, что мы пока имеем по данному вопросу – это только одна встреча соответствующих структур четырех стран в Москве. Дальше обсуждения мы еще не продвинулись. Соответственно, такого проекта пока не существует» [29].

Такая ситуация является неприемлемой особенно в свете существования альтернативных транспортных маршрутов и создания новых. Например, настоящее время Таджикистан перевозит через территорию Азербай-

джана около 1 млн тонн грузов в год. В основе грузовой базы этого транспортного направления лежит глинозем и алюминий, производимые на таджикском алюминиевом заводе. Начало эксплуатации железной дороги Баку – Тбилиси – Карс позволит повысить привлекательность и коммерческую эффективность МТК ТРАСЕКА и Южного шёлкового пути не только в части существующих перевозок, но и привлечь новые объёмы грузов.

Перспективы реализации этого направления «Север – Юг» вызывают большие вопросы в условиях ограниченности финансовых ресурсов у всех участников проекта. Имея большие внешнеполитические и геостратегические перспективы, этот проект проигрывает в коммерческой привлекательности западной ветке МТК, проходящей через Азербайджан. Транспортные коммуникации должны выполнять во многом сходные функции, например, по обеспечению быстрой доставки южных овощей и фруктов на российский рынок в условиях действия экономических санкций.

Жесткость самих санкций не следует переоценивать при наличии многочисленных способов их обхода, в том числе и используя внешнеторговые привилегии стран-членов ЕАЭС. Кроме того, необходимо учитывать интересы тех экономических субъектов в России и Европе, которые заинтересованы в их скорейшей отмене.

**Строительство железной дороги Казвин – Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан).** В 2005 г. Россия, Азербайджан и Иран подписали соглашение о строительстве железной дороги Казвин – Решт – Астара протяжённостью около 400 км. Проектом также предусматривалась реконструкция уже существующей железной дороги на территории Азербайджана. Строительство магистрали в Иране началось в 2009 г. Железная дорога Казвин – Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан) будет являться составной частью МТК «Север – Юг». В настоящее время – это главное «барьерное место» западной ветки коридора, где необходимо задействовать автомобильный транспорт и осуществлять две перегрузки.

При этом участок Казвин – Решт протяжённостью 205 км уже проложен. Строительство участка Решт (Иран) – Астара (Азербайджан) протяжённостью около 172 км должно завершиться в течение 3-4-х лет, а по оптимистическим оценкам, в течение 2-х лет. По оп-

тимистическому сценарию, иранский участок Решт – Казвин должен быть построен в 2017 г., участок Решт – Астара – в 2018 г.

По итогам заседания российско-иранской межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству в декабре 2016 г. стороны договорились, что РФ проработает и представит иранской стороне свои предложения по финансированию строительства участка железной дороги Решт – Астара [11].

Финансирование строительства предусмотрено в рамках большого соглашения в области энергетики между Россией и Ираном и составит, по предварительным оценкам, около 500 млн евро. Предполагается, что линия Решт – Астара (Иран) будет строиться при участии России и Ирана, а линия Астара (Иран) – Астара (Азербайджан) – при участии России, Ирана и Азербайджана. Н. Кожанов указывает, что «путь достаточно трудоемкий, потребуются преодоление горного хребта со значительными высотами. И строить подобные проекты за три-четыре года – это утопия» [24].

Для создания железнодорожного МТК Азербайджану нужно достроить участок Астара – граница с Ираном протяжённостью чуть более 8 км, а также мост через реку Астара. Проблемами строительства являются:

- сложный рельеф местности;
- необходимость переноса линий электропередачи и газовых трубопроводов;
- наличие жилых и нежилых объектов по маршруту прохождения трассы (всего 315 объектов, из них 10 – жилые дома) [6].

Иран планирует соединить город Решт с Турцией, посредством строительства железной дороги Решт – Зенджан – Тебриз – граница с Турцией. Таким образом от города Решт будут расходиться направления на Юг и Запад, превращая его в узловую точку ТТС Ирана.

### **3. Перспективы превращения Ирана в транспортно-распределительный узел товарных потоков (хаб) в Азии**

**Состояние ТС Ирана.** Доля транспорта в ВВП Ирана составляет 7%. В стране 220 тыс. км автомобильных и 13 тыс. км железных дорог, 11 торговых портов. Иранские железные дороги (RAI) перевозят около 33 млн тонн грузов и 28 млн пассажиров в год. В течение последнего 1395 иранского календарного года (завершился 20 марта 2017 г.) по железным

дорогам Ирана было перевезено около 40,4 млн тонн грузов.

По данным Министерства дорог и городской инфраструктуры Ирана, ежегодная потребность в инвестициях в автодороги составляет 3 млрд долл., в железные дороги и сухие терминалы – 2 млрд долл., в портовый бизнес – по 1 млрд долл.

Средний возраст железнодорожного подвижного состава очень высок, актуальной задачей является выбытие изношенных локомотивов и вагонов. За последний год из парка подвижного состава было выведено более 350 вагонов. Были списаны локомотивы и вагоны, находившиеся в эксплуатации более 55 лет, на повестке дня – замена тех, которые проработали 45 лет. В ближайшие 7 лет стране потребуется 27 тыс. грузовых и 3 тыс. пассажирских вагонов, около 1 тыс. локомотивов. Собственный производственный потенциал страны составляет порядка 3 тыс. грузовых вагонов и 50–60 локомотивов в год.

Уже в настоящее время в стране существует потребность в 150 новых дизельных локомотивах. Пока в парке железнодорожных компаний<sup>2</sup> имеется 165 тепловозов, из которых на сети работают 130, а остальные проходят капитальный ремонт. Кроме того, Министерством дорог и городского развития Ирана ведутся переговоры о покупке 70 электровозов с передачей сопутствующих технологических ноу-хау, которые потребуются после завершения электрификации железной дороги Тегеран – Мешхед [9].

Повторим, что развитие транзитных перевозок грузов требует увеличения подвижного состава (с соответствующим ростом потребности в комплектующих и ремонтно-эксплуатационных мощностях), чтобы подавать его на пограничные стыки с разной шириной железнодорожной колеи.

**Направления развития ТТС страны.** Развитие ТТС – одно из направлений диверсификации иранской экономики. Наибольший объем транзитных грузов следует по маршруту Серахс – Бендер-Аббас. Развивая сотрудничество с железными дорогами Турции, Азербай-

джана, Грузии и России, Иран возлагает большие надежды на начало работы коридоров «Север – Юг», Персидский залив – Черное море, Тегеран – Анкара. Для привлечения грузоотправителей на новые маршруты Иран предлагает тарифные скидки от 15% до 40% в зависимости от типа груза и объемов перевозки. В частности, соглашения о предоставлении скидок подписаны с Азербайджаном и Россией.

Иран поддерживает китайскую инициативу «Один пояс – один путь» и готов инвестировать 6 млрд долл. до 2022 г. в проекты, связанные с ее реализацией. В частности, предусмотрено превращение портов Бендер-Аббас и Чахбехар в важные центры морских и наземных перевозок в рамках программы Морской Шелковый путь XXI века.

В 2016 г. осуществлена тестовая железнодорожная перевозка 32-х контейнеров по маршруту Иу (Китай) – Тегеран (Иран) протяженностью 10 тыс. 400 км, который был преодолен за 14 дней, что на 30 дней быстрее по сравнению с доставкой по морской линии Шанхай – Бандар-Аббас.

Уже в настоящее время Иран является важнейшим транспортно-транзитным путем для государств ЦА к мировым рынкам, открывающим ворота как в страны ЗА, так и через Турцию – в Европу, а также – в Пакистан, Индию, страны Юго-Восточной Азии [19]. Сирия предоставит странам ЦА выход к Средиземному морю на европейские и африканские рынки. Это будет альтернативой формирования на иранской территории Южного международного железнодорожного маршрута, который берет начало в Китае и ведет в Турцию и далее в Восточную Европу через Болгарию.

В переговорах с представителями иранского руководства необходимо увязывать размещение высоко локализованных сборочных производств российского транспортного машиностроения одного типа продукции в Иране с организацией производства другой продукции в Сирии, обеспечивая при этом рост взаимной торговли между этими государствами. Устойчивому социально-экономическому развитию республики будет способствовать создание в Сирии региональных сервисных центров, занимающихся ремонтом и обслуживанием российских и произведенных в России транспортных средств: морских судов, самолетов, автомобильного и

<sup>2</sup> В Иране только железнодорожная инфраструктура осталась в государственной собственности, а грузовые и пассажирские вагоны принадлежат частному сектору. В республике работают 27 железнодорожных перевозчиков, из них 4 – крупные. При этом не все компании имеют желание и возможности приобретать новый подвижной состав.

железнодорожного подвижного состава, а также бронетехники.

Иран может стать региональным газовым хабом, что позволит ему определять цены на газ, при этом станет актуальным и создание газовой биржи. Целесообразно образование и на территории Сирии узловых торгово-распределительных точек, в частности, зернового, газового и контейнерного хабов. Египет, Иран, Турция, Саудовская Аравия, Сирия, Иордания и Ливия являются традиционными рынками сбыта для российского зерна. Ирак также может рассматриваться как рынок сбыта российского зерна и продукции животноводства, что приведет к наполнению грузовой базы железной дороги в Сирию.

**Роль российских торгово-экономических санкций и контрсанкций в превращении Ирана в региональный хаб.** С начала 2016 г. после обострения российско-турецких отношений экспортные поставки из Турции в Россию были прекращены. В этих условиях у иранских экономических агентов, по словам начальника таможенной службы свободной экономической зоны (СЭЗ) «Маку» А. Ноубахта, появилась возможность использовать СЭЗ для реэкспорта турецких и даже европейских товаров в Россию. Чиновник также отметил, что вместе с турецкими и европейскими товарами из СЭЗ «Маку» в Россию может экспортироваться и иранская продукция [18].

Охлаждение (в конце 2015 г.) российско-турецких отношений привело к тому, что генеральный секретарь совместного ирано-турецкого торгового совета С.-Д. Эбрахими оценивал дополнительные доходы Ирана от использования его территории для обхода санкций и увеличения собственных экспортно-импортных операций на сумму минимум 35 млрд долл. Речь шла об увеличении поставок на российский и турецкий рынки нефти, газа, кожаных, пластиковых изделий, фруктов и сухофруктов [16].

Превращению Ирана в региональный транспортно-распределительный узел будет способствовать строительство в 20 км к юго-востоку от Тегерана «сухого порта» «Априн», которое осуществляют иранская компания «Perse Transport Bar» и швейцарская «TransInvest Holding». В «сухом порту» будут оформляться и обрабатываться грузы, поступающие в столицу страны железнодорожным транспортом из портов. Порт имеет все возможности превратиться в центральный «транспортный крест» железнодорожных пе-

ревозок грузов, в том числе и по транспортному коридору «Север – Юг». По оценкам, минимальная мощность порта составит около 400 тыс. ДФЭ в год [7].

Главными партнерами Ирана во всех инфраструктурных проектах являются Россия, Китай и Индия. На первоначальном этапе в ЗА из Китая будут перевозиться готовые изделия, а в обратную сторону – минеральные ресурсы. Политика руководства страны направлена на то, чтобы функционирование хаба в Иране сопровождалось передачей технологий и созданием совместных производств.

Стремление Ирана стать страной с развитым транзитным сектором экономики должно быть использовано Россией и странами-членами ЕАЭС при возрождении экономики Сирии. При этом надо иметь в виду, что Иран четко придерживается политики развития собственной промышленности с высокой степенью локализации производства (на уровне не менее 70%) продукции транспортного машиностроения и элементов строительства инфраструктурных объектов. Однако, имея собственную заинтересованность в стабилизации обстановки и развитии экономики Сирии, ИРИ может поспособствовать организации таких производственных площадок в САР.

Дочерняя компания РЖД – ООО «РЖД Интернешнл» (РЖД И) собирается реализовать в Иране проект электрификации железнодорожной линии Гармсар – Инче Бурун общей протяженностью 495 км, включая 203 км в горной местности. Для этого Россия предоставит Ирану пятилетний кредит в размере до 1 млрд евро. Заинтересованность «Иранских железных дорог» в электрификации железнодорожного участка Гармсар – Инче-Бурун связана с возможностью сокращения расхода топлива и экономии потребления энергии. Объем сэкономленного топлива может достигнуть 40 куб. м на каждом поезде [4].

Проект станет частью мер по развитию МТК «Север – Юг», точнее, его новой восточной ветви. Согласно основам иранской промышленной политики, все комплектующие, которые могут выпускаться в Иране, должны закупаться российской компанией, участвующей в электрификации железной дороги Гармсар – Инче-Барун, у иранских производителей.

#### **4. Институционально-организационные проблемы трансграничных перевозок грузов автомобильным транспортом**

**Проблемы безопасности перевозочного процесса в регионе.** Гражданская война в Сирии и неослабевающая террористическая ак-

тивность в ЗА затрудняют транспортные связи в регионе. Например, в 2003 г. по направлению Иордания – Ирак ежедневно курсировало около 2000 грузовиков, а в 2014 г. – 30. При осуществлении грузовых автомобильных перевозок по этому маршруту оплата труда водителей производится в двойном размере. Сокращение автомобильных перевозок грузов, вызванных, прежде всего, отсутствием уверенности в безопасном прохождении транспортных средств, открывает возможности для других видов транспорта, более защищённых от нападений террористов и грабителей.

Контролирующие процедуры при сухопутных трансграничных перевозках должны быть конкурентоспособными по сравнению с аналогичными сервисами, применяемыми при организации морских перевозок.

**Ирано-туркменские противоречия.** В августе 2016 г. Туркменистан неожиданно повысил тарифы на трансграничный пропуск иранских грузовых автомобилей, Иран принял аналогичные ответные меры.

Количество иранских грузовых автомобилей, следующих в Туркменистан составляет около 75 тыс. в год, кроме того еще 7-8 тыс. иранских грузовых автомобилей следуют транзитом через туркменскую территорию. С другой стороны, в Иран ежегодно въезжают около 20 тыс. туркменских автоперевозчиков, а 2-3 тыс. используют иранскую территорию в качестве транзитной.

В результате, по словам руководителя Иранских железных дорог М. П. Агаи, возглавляемая им компания ежедневно получает заявки на перевозку 20-30 контейнеров в Туркменистан [31].

Неожиданное возникновение ирано-туркменских противоречий в области трансграничных автомобильных перевозок, противоречий, которые были частично компенсированы переходом грузов на железную дорогу, могут повториться и в других сферах. Политика Туркменистана – закрытого государства – зачастую непредсказуема. Накладывает свой отпечаток и особый стиль ведения бизнеса, свойственный государствам ЦА. В любом случае вполне понятно стремление и руководителей этих государств и их национальных перевозчиков получить, как можно больше доходов с трансграничных перевозок грузов вообще и с транзитных, в частности.

Такая ситуация делает еще более актуальной политику диверсификации транспортных

маршрутов по направлению «Север – Юг». Наличие дополнительных входов в Иран как по западной ветке коридора через Азербайджан, так и путем строительства железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран, сделает позицию туркменских властей более взвешенной.

Развитая сеть железных дорог обеспечит целый ряд преимуществ Ирану, где, по данным ЮНИСЕФ, уровень автомобильных ДТП примерно в 20 раз превышает среднее мировое значение. Современная и развитая система железнодорожного транспорта также поможет сократить расход топлива и уменьшить загрязнение воздуха, что будет способствовать решению этих двух основных проблем иранского правительства, с которыми сталкиваются города, в течение многих лет [12].

*(Продолжение следует)*

#### Литература

1. Агеев А. И., Ремыга В.Н., Падалко В.И., Си Цзиньпин. Экономический пояс Шелкового пути – М.: Русский биографический институт, Институт экономических стратегий, 2015. — 76 с.
2. Александрова К. Саудовская Аравия планирует зарабатывать на туризме \$20 млрд ежегодно // РЖД-Партнер, 25.05.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/turizm/saudovskaia-araviia-planiruet-zarabatyvat-na-turizme--20-mlrd-ezhegodno/> (дата обращения: 27.05.2016).
3. Базили К.М. Сирия и Палестина под турецким правительством в историческом и политическом отношениях. - М.: Гешарим, 2007. – 608 с.
4. Белоглазова Д. Светлый путь // Гудок, 30.03.2017. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1368754&archive=2017.03.30> (дата обращения: 30.03.2017).
5. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т.3. Время мира / Фернан Бродель; Пер. с фр. Л.Е. Кубеля. – 2-е изд. – М.: Издательство «Весь мир», 2007. – 752 с.
6. В Азербайджане ждут первого поезда из Индии в Россию // РЖД-Партнер, 14.07.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/transportnaia-logistika/v-azerbaidzhane-zhdut-pervogo-poezda-iz-indii-v-rossiiu/> (дата обращения: 15.07.2016).
7. Вблизи Тегерана появится новый сухой порт // Портал Iran.ru, 20 сентября 2016. URL: <http://www.iran.ru/news/economics/102440>

/Vblizi\_Tegerana\_poyavitsya\_novyy\_suhoy\_port (дата обращения: 11.11.2016).

8. Власти Китая рассматривают возможность прокладки железной дороги в Иран // РЖД-Партнер, 18.01.2016. URL: [http://www.rzd-partner.ru/news/zheleznodorozhnaia-infrast\\_ruktura/vlasti-kitaiia-rassmatrivaiut-vozmozhnost-prokladki-zheleznoi-dorogi-v-iran/](http://www.rzd-partner.ru/news/zheleznodorozhnaia-infrast_ruktura/vlasti-kitaiia-rassmatrivaiut-vozmozhnost-prokladki-zheleznoi-dorogi-v-iran/) (дата обращения: 23.01.2016).

9. Германия согласилась предоставить Ирану кредитную линию в объеме 1,2 млрд евро для финансирования модернизации линии Тегеран – Мешхед. Экспорт с локализацией // Гудок, 25.01.2017. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362545&archive=2017.01.25> (дата обращения: 25.01.2017).

10. Дмитриенко С.Г. Морские тайны древних славян / С.Г. Дмитриенко. – М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2004. – 413 с.

11. Железная дорога Решт - Астара может быть построена в ближайшие два года // РЖД-Партнер, 20.04.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zheleznyaya-doroga-resht-astara-mozhet-byt-postroena-v-blizhayshe-dva-goda/> (дата обращения: 27.04.2017).

12. Железнодорожный парк Ирана нуждается в обновлении // Портал Iran.ru, 15 августа 2016. URL: [http://www.iran.ru/news/economics/101784/Zheleznodorozhnyy\\_park\\_Irana\\_nuzhdaetsya\\_v\\_obnovlenii](http://www.iran.ru/news/economics/101784/Zheleznodorozhnyy_park_Irana_nuzhdaetsya_v_obnovlenii) (дата обращения: 11.11.2016).

13. Зоидов К.Х., Медков А.А. Теоретико-методологические предпосылки становления транзитной экономики и эволюционно-институциональное развитие транспортно-транзитных систем России и стран Центральной Азии. Часть I-Часть IV // Электронный журнал ИПР РАН. Проблемы рыночной экономики. – 2016. - № 1. – С. 64 – 74. - № 2. – С. 38-48. - № 3. – С. 51-61. - № 4. – С. 40-49. URL: <http://www.market-economy.ru/>.

14. Ивик О., Ключников В. Хазары / Олег Ивик, Владимир Ключников. – М.: Ломоносовь, - 2013. – 336 с.

15. Иордания и Турция хотят соединить Израиль с Саудовской Аравией // РЖД-Партнер, 31.05.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/transportnaia-infrastruktura/iordaniia-i-turtsiia-khotiat-soedinit-izrail-s-saudovskoi-araviei/> (дата обращения: 31.05.2016).

16. Иран может заработать на рынках России и Турции до 35 млрд. долларов // Портал Iran.ru, 15 декабря 2015. URL: [http://www.iran.ru/news/economics/99567/Iran\\_mozhet\\_zara](http://www.iran.ru/news/economics/99567/Iran_mozhet_zara)

botat\_na\_rynkah\_Rossii\_i\_Turcii\_do\_35\_mlrddollarov (дата обращения: 13.01.2016).

17. Иран тянет железную дорогу в Афганистан // Портал Iran.ru, 09 сентября 2016. URL: [http://www.iran.ru/news/economics/102245/Iran\\_tyanet\\_zheleznyuyu\\_dorogu\\_v\\_Afganistan](http://www.iran.ru/news/economics/102245/Iran_tyanet_zheleznyuyu_dorogu_v_Afganistan) (дата обращения: 11.11.2016).

18. Иранская СЭЗ «Маку» станет центром реэкспорта турецких и европейских товаров в Россию // Портал Iran.ru, 16 декабря 2015. URL: [http://www.iran.ru/news/economics/99592/Iranskaya\\_SEZ\\_Maku\\_stanet\\_centrom\\_reeksporta\\_tureckih\\_i\\_evropeyskih\\_tovarov\\_v\\_Rossiye](http://www.iran.ru/news/economics/99592/Iranskaya_SEZ_Maku_stanet_centrom_reeksporta_tureckih_i_evropeyskih_tovarov_v_Rossiye) (дата обращения: 13.01.2016).

19. Исаев Т. Узбекистан, Туркменистан, Иран и Оман в феврале определяют будущее нового транспортного коридора // АН Podrobno.uz, 10.02.2015. URL: <http://podrobno.uz/cat/politic/transport-koridor-uzbek-iran-oman-tirk/>

20. 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.

21. Кулишер М.И. Основные вопросы международной торговой политики / И. М. Кулишер. – М.; Челябинск: Социум, 2016. – 575 с.

22. Лобов В. Каспийский потенциал // Транспорт России №37 (896). URL: <http://www.transportrussia.ru/morskoy-transport/kaspiyskiy-potentsial.html>.

23. Один процент от нефтяных доходов Ирана будет направлен на реализацию железнодорожных проектов // Портал Iran.ru, 10 ноября 2016. URL: [http://www.iran.ru/news/economics/103310/Odin\\_procent\\_ot\\_neftyanyh\\_dohodov\\_Irana\\_budet\\_napravlen\\_na\\_realizaciyu\\_zheleznodorozhnyh\\_proektov](http://www.iran.ru/news/economics/103310/Odin_procent_ot_neftyanyh_dohodov_Irana_budet_napravlen_na_realizaciyu_zheleznodorozhnyh_proektov) (дата обращения: 11.11.2016).

24. Ратников С. Построить железную дорогу от Казвина до Астары за четыре года – это утопия. Интервью с доцентом Европейского университета в Санкт-Петербурге, экспертом по экономике Ирана и стран Ближнего Востока Н. Кожановым // РЖД-Партнер, 19.08.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/postroit-zheleznyuyu-dorogu-ot-kazvina-do-astary-za-chetyre-goda---ietoutopii/> (дата обращения: 29.08.2016)

25. Ростовцев, М.И. Караванные города /М.И.Ростовцев /пер., науч. ред., предисл. К.А. Аветисян. – СПб.: Факультет филологии и искусств СПбГУ; Нестор-История, 2010. – 216 с., ил.

26. Складов А.Ю. Сирийские перекрестки цивилизации / А.Ю. Складов. – М.: Вече, 2016. – 320 с.

27. Строкань С. Индии с Шелковым не по пути / Газета «Коммерсантъ» № 83 от 15.05.2017, стр. 7.

28. Турсунзода М. Замминистра транспорта РФ о векторах сотрудничества с Россией в свете вступления РФ в ЕАЭС // Азия-Плюс, 21/11/2014. URL: <http://news.tj/ru/news/zamministra-transporta-rt-o-vektorakh-sotrudnichestva-s-rossiei-v-svete-vstupleniya-rt-v-eaes>.

29. Чоршанбиев П. Железная дорога Таджикистан-Кыргызстан-Казахстан-Россия является пока только идеей // Азия-Плюс, 13/02/2014. URL: <http://news.tj/ru/news/zheleznaaya-doroga-tadzhikistan-kyrgyzstan-kazakhstan-rossiya-yavlyuetsya-poka-tolko-ideei-glava>.

30. Шустов А. Иран и Китай хотят перекроить геополитическую карту Центральной

Азии // Портал «Евразия Эксперт», 23 января 2017 г. URL: [http://eurasia.expert/iran-i-kitay-khotyat-perekroit-geopoliticheskuyu-kartu-tsentrальной-azii/?sphrase\\_id=1936](http://eurasia.expert/iran-i-kitay-khotyat-perekroit-geopoliticheskuyu-kartu-tsentrальной-azii/?sphrase_id=1936) (дата обращения: 10.03.2017).

31. Экспорт Ирана в Туркменистан приобрел новые черты // Портал Iran.ru, 07 сентября 2016. URL: [http://www.iran.ru/news/economics/102205/Eksport\\_Irana\\_v\\_Turkmenistan\\_priobrel\\_novye\\_cherty](http://www.iran.ru/news/economics/102205/Eksport_Irana_v_Turkmenistan_priobrel_novye_cherty) (дата обращения: 11.11.2016).

32. Эскобар П. Новые Шёлковые пути и подъём «китайской мечты» // Цит. по: Портал «Война и мир», 02.03.16 URL: <http://www.warandpeace.ru/ru/reports/view/109692/> (дата обращения: 14.03.2016).

33. Ярло В. Из варяг в Индию / Валерий Ярло. – М.: Ломоносовъ, – 2013. – 208 с.

## Historical-economic backgrounds of transport-transit systems' conjunction of Russia and countries of West and South Asia

### Part I

*Kobiljon Kh. 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

In the article are reviewed the historical-economic description of the organization of trade, overland and maritime transport of goods over long distances, the functioning of the nodal points of transit communications ("caravan cities") in West and South Asia. The basic modern projects of development of transport-transit system (TTS) in the countries of Western Asia coupled with the implementation of the global infrastructure-integrative initiatives are considered. Special attention is paid to analysis of the current state and prospects of modernization of the transport sector of Iran's economy, which is claiming the status of a nodal point of intersection of international communications in the directions "East – West" and "North – South". The favorable prospects for the development of TTS Azerbaijan, as a result of the state's balanced foreign and economic policy, and favorable opportunities of Armenia due to the isolation of the country, difficult mountain conditions, and continuation of the Nagorno-Karabakh conflict are revealed. A reasonable conclusion is made: in the case of conjunction of TTS of Russia and Iran application of Azerbaijan's infrastructure looks better. There are reviewed the most important projects for the development of TTS of Israel as a country with substantial opportunities to attract financial resources and having armed forces able to ensure the safety of the transportation process. The proposals for the restoration of transit significance of Syria after the normalization of the military-political situation in the country are made. The main directions of development of TTS Egypt and Turkey – the major competitors in the conjunction process of TTS of Russia and West Asia – are reviewed. Special attention is paid to development of the economic zone of Suez canal, analysis of the possibilities of using tunnel "Marmaray" for the passage of transit traffic. The analysis of the status and trends of modernization and development of TTS of India and Pakistan – countries that have the most significant impact on the prospects of pairing TTS Russia and South Asia – is given.

**Keywords:** *evolutionary-institutional approach, the countries of Western and Southern Asia, the EEU, the development of transport-transit system, transit economy, added value, integration, production technology upgrades and instability*

**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.

## НАУЧНАЯ ЖИЗНЬ

ГРНТИ 06.01.79  
УДК 330.8

**Академик Николай Яковлевич Петраков – ученый-новатор**

*В.А. Цветков, чл.-корр. РАН, д.э.н., профессор*

*e-mail: tsvetkov@ipr-ras.ru*

**Аннотация**

Выступление автора на Международной научно-практической конференции «Итоги рыночных реформ и будущее России (Москва, 1 марта 2017 г.)», приуроченной к 80-летию академика Н.Я. Петракова.

**Ключевые слова:** экономика, плановая экономика, рынок, экономическая политика, рыночная реформа, дискредитация идеи рынка

Уважаемые коллеги, друзья!

Как сотруднику Института проблем рынка Российской академии наук мне посчастливилось проработать под руководством Николая Яковлевича почти 20 лет.

И только теперь, по прошествии уже 3-х лет после ухода Николая Яковлевича Петракова – выдающегося советского и российского экономиста – понимаешь, как о многом не успел его расспросить, как многое не успел с ним обсудить.... «Ведь то, что сегодня для нас стало историей, когда-то было настоящим и будущим»<sup>1</sup>.

Созданный, в 1990 году по инициативе академика Петракова наш институт, получил неординарное по тем временам название – Институт проблем рынка.

Ведь, в это время, на повестке дня был все еще актуальным вопрос о придании социализму человеческого лица! А про рынок еще мало кто знал, а уж о проблемах рынка пока еще и не догадывались!

Название института – Институт проблем рынка – это не удивительно для тех, кто хорошо знал Николая Яковлевича, кто хорошо знал круг его научных интересов, а это: рынок, рыночная экономика, рыночные отношения.

Именно за предмет своих научных интересов, как написал Николай Яковлевич в своей книге «Русская рулетка»: «я как теоретик-рыночник был бит прежними властями, но правда не до крови». И далее, «Я всегда был и остаюсь сторонником рыночной ориентации

нашей экономики и не отступлюсь от этих взглядов» никогда.

Как ученый и исследователь, Николай Яковлевич на протяжении многих лет искал ответ на, казалось бы, такой простой вопрос: рынок – это прихоть развития цивилизации или объективная необходимость ее существования?

Отсутствие четко аргументированного ответа на этот вопрос привело к возникновению полярных отношений к рынку, к его концептуальной основе, что непозволительно опасно для развития общества особенно в переломные этапы его развития, при смене экономических формаций.

Если рынок – это закономерный этап развития и его невозможно отменить, то мы должны однозначно принять объективность рынка! Если рынок – историческая случайность или промежуточная форма экономических отношений, то его можно и нужно трансформировать в более эффективные механизмы управления. То есть, создать альтернативу рынку, например, плановую экономику.

И вот в начале 90-х годов, когда на осколках рухнувшей плановой экономики, проросли первые признаки дикого капитализма, «битый теоретик-рыночник», не устающий повторять, что «рынок в моем понимании – это демократия в экономике», неожиданно для всех замечает: «признание объективности рынка и эйфория по поводу его всевластия, всемогущества как творца всеобщего благоденствия – вещи совершенно разные». И далее – «механизм рыночных взаимоотношений эффективен во многих областях экономической жизни, но есть сферы, где он бессилён.

<sup>1</sup> Здесь и далее в кавычках приводятся высказывания академика Н.Я. Петракова, взятые из его работ или из бесед с ним.

Более того, буквальное следование рыночной логике в этих сферах может привести к критической ситуации, поставить систему на грань выживания».

Но реакция на эти вдумчивые слова со стороны реформаторов-рыночников, бывших политэкономов, в одночасье перекусившихся в либералов, но оставшихся по сути такими же лживыми, как и ранее, последовала незамедлительно. Недослушав предостережений, они заклеили академика Петракова как недостаточного рыночника!

А зря! Как говорил один персонаж фильма «Олигарх»: если хочешь сойти за умного, то надо либо книжки умные читать, либо с умными людьми разговаривать! Но ни читать, ни слушать горе-реформаторы не хотели! Они упивались своей вседозволенностью!

И очередной эксперимент по разрушению страны начался! Началась бесшабашная игра против здравого смысла, против исторической логики, против объективных законов социально-экономического развития.

Псевдореформаторы в очередной раз показали, что если оказался у власти и не знаешь, как ей распорядиться, то самое простое взять на вооружение большевистскую тактику разрушения.

Но если ранее «гайдаровцы» громили основы частной собственности, буржуазных свобод, уничтожали аристократию и интеллигенцию, то теперь «Гайдар и его команда» в идиотском порыве громили устои государства, нравственности, уничтожая целые отрасли, профессии, регионы.

Результат реформ нам хорошо известен! Он трагичен! В то время, когда одни страны из третьего мира настойчиво пробивались в первый, мы из первого мира скатились в третий!

Николай Яковлевич всегда был гениальным ученым, доброжелательным учителем, непревзойденным публицистом. Но прежде всего он был смелым человеком, не боящимся говорить не самые лестные слова в адрес власти! «Что Вам мешает сказать правду. Сейчас не 30-ые годы. Вас не расстреляют!» – любил повторять Николай Яковлевич.

Наверное, именно поэтому, каждое выступление, каждая статья академика Петракова – это было яркое событие, бескомпромиссное разоблачение демагогов всех сортов, которые, начиная с 1992 года, не переставая морчат голову стране, утверждая, что избран-

ный путь реформ единственно верный, что главные трудности позади, что каждый следующий год будет годом стабилизации и начала подъема.

Да и сегодня эти демагоги продолжают твердить о своей успешности ... С этой целью они готовы идти на все, начиная от переименования новейшей экономической истории страны до накручивания ужасных сценариев ближайших перспектив России.

Николай Яковлевич не уставал говорить о том, что реформы 90-х не были подготовлены ни методологически, ни организационно. Ни одна высокоразвитая страна никогда не пошла бы по схеме, разработанной экспертами МВФ для стран, так называемого третьего мира, направленной на экономическое самоубийство!

Конечно, каждый может ошибаться, от этого никто не застрахован. Но должна же быть ответственность у реформаторов не только перед страной, но и перед идеей рынка.

В результате проведенных топорными методами реформ и всевозможного рода экспромтами над «человеческим материалом», рынок был дискредитирован в глазах людей. От тоталитарной экономики мы перешли не к рыночной, а к криминально-мафиозной. Но народ отвернулся именно от рынка, связывая с ним лишь негативные стороны нашей жизни (спекуляцию, обогащение путем обмана, неоправданное социальное расслоение и т.д.).

Дискредитация идеи рынка и идеи демократии, по мнению академика Петракова, стала крупнейшим политическим провалом либералов!

«Да, не рождены наши либералы, чтоб сказку сделать былью»!

«Ведь, экономическая политика – это искусство, творческий процесс, а не упрямая реализация заученных формул из учебника Международного валютного фонда для слаборазвитых стран».

Но и сегодня, когда прошло уже более четверти века (26 лет) с начала реформ, к сожалению, можно отметить: как не было, так и нет четкого плана социальной защиты малоимущих. Как не было, так и нет программы развития промышленности... Как были мы ориентированы на сырьевые отрасли, так на этом и остались. Как не было высокотехнологичного экспорта, так его и нет. Не удалось создать класс собственников – класс стабилизаторов общества. Да и в формулировке ближайших

экономических задач рефреном звучит старый мотив: максимально использовать ценовой и налоговый фактор для снижения бюджетного дефицита.

Ситуация в научных организациях близка к критической и продолжает ухудшаться.

«Но как без науки обустроить бескрайние и неосвоенные территории России, найти новые ресурсы и сберечь природу, сохранять прирост населения и развивать технологии?» – все чаще и чаще в своих последних работах задавался вопросом Николай Яковлевич.

Опять в уродливом виде стало проявляться то, о чем, не боясь и не скрывая своего мнения говорил академик Петраков. Это дефицит правдивой информации. Опять стало несвое-

ременно говорить правду об экономической и политической ситуации в стране. Опять начался поиск врагов и неприятие инакомыслия. А в результате – самоизоляции, как внутренней, так и внешней.

Время – лучший критерий масштабности и значимости человека.

Сегодня обращение к образу и трудам академика Петракова высвечивает неповторимую ценность его научного и идейного наследия.

Истинное творчество ученого-новатора, каким по праву был и остается Николай Яковлевич Петраков, не подвластно времени, оно, как и прежде, продолжает служить просвещению нашей большой Родины.

### **Academician Nikolay Petrakov – scientist-innovator**

*Valery A. Tsvetkov*, Dr. Sci. (econ.), Professor, Corresponding Member of RAS  
e-mail: [tsvetkov@ipr-ras.ru](mailto:tsvetkov@ipr-ras.ru)

#### **Abstract**

Speech at the International Scientific-Practical Conference "Results of Market Reforms and Russia's Future (Moscow, March 1, 2017)", dedicated to the 80th anniversary of Academician N.Ya. Petrakov.

**Keywords:** *economy, planned economy, market, economic policies, market reform, discreditation of the market ideas*

#### **Об авторе**

*Цветков Валерий Анатольевич*, член-корреспондент РАН, д.э.н., профессор, директор Института проблем рынка РАН, Москва.

## Шестой международный форум «Россия в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития»

21-22 декабря 2017 г. в Москве, в Институте проблем рынка РАН (Нахимовский пр., 47) будет проводиться Шестой международный форум «Россия в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития». Организаторы форума – Интеграционный клуб при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Секция экономики Отделения общественных наук РАН, Российский фонд фундаментальных исследований, Институт проблем рынка РАН, Институт экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан, Ташкентский государственный экономический университет Республики Узбекистан.

Наряду с пленарным заседанием «*Стратегические инфраструктурные проекты и торговые пути XXI века: экономика, моделирование, сопряжение*», на форуме будут организованы четыре секции:

*Секция 1.* Евразийская интеграция в условиях глобальной нестабильности.

*Секция 2.* Модернизация и экономическая безопасность.

*Секция 3.* Региональные проблемы странственного развития экономики.

*Секция 4.* Экологические проблемы экономического развития.

На пленарном заседании предполагается обсудить следующие проблемы:

- Стратегические инфраструктурно-интеграционные проекты в современном мире (китайская, американская, казахстанская инициативы возрождения Великого Шёлкового пути, российский проект Транс-Евразийский пояс «Razvitie» и др.).

- Проект сопряжения инфраструктурно-транспортных и торговых систем России, Южного Кавказа, Ирана, Индии и других государств (Варяго-Персидский торговый путь XXI века).

- Направления и проблемы сопряжения инфраструктурных проектов ЕАЭС и ЭПШП.

- Применение механизма государственно-частного партнёрства при развитии транспортно-транзитных систем.

- Современные интеграционные процессы в мире.

- Укрепление ЕАЭС и возможные развилки в его развитии.

- Модернизация как фактор экономической безопасности России и других стран ЕАЭС.

- Повышение роли субъектов Российской Федерации и муниципалитетов в модернизации экономики.

- Социально-демографические проблемы модернизации.

- Эффективная финансово-денежная политика как необходимое условие достижения экономической безопасности.

- Соотношение экономики и политики в глобальных и региональных интеграционных процессах.

- Модернизация инновационного и инвестиционного потенциала регионов.

- Способы обеспечения прозрачности и защиты предпринимательской среды от финансовых угроз и рисков.

- Место регионов в социально-экономической интеграции приграничных государств.

- Межрегиональные экономические отношения - интеграционный фактор российской экономики.

- Экономические инструменты обеспечения экологической безопасности.

*Информационную поддержку форума* будут обеспечивать научные журналы: «Журнал экономической теории», «Науковедение», «Общественные науки и современность», «Проблемы прогнозирования», «Проблемы рыночной экономики», «Проблемы теории и практики управления», «Региональные проблемы преобразования экономики», «Федерализм», «Экологический вестник России», «Экономика региона», «Экономическая наука современной России», «Экономист», «Эксперт».

### **Сопредседатели Оргкомитета:**

Заместитель Председателя СФ ФС РФ И.М.-С. Умаханов; д.э.н., профессор, академик РАН В.В. Ивантер; д.э.н., профессор, член-корреспондент РАН В.А. Цветков.

**Заместители сопредседателей Оргкомитета:** д.э.н., профессор Л.А. Аносова; д.э.н., профессор Н.С. Зиядуллаев; д.э.н., профессор С.В. Дохолян; д.э.н., профессор Л.Х. Саидмурадов; д.э.н., профессор Б.Ю. Ходиев.

**Ученый секретарь форума:** к.ф.-м.н., доцент К.Х. Зоидов.

**Телефоны Оргкомитета форума:**

(499) 724-27-97; (499) 724-26-56; (872-2) 62-66-86.

**Сайт для регистрации и подачи текстов докладов и электронная почта форума:**

<http://www.russia-globalchallenge.ru>; e-mail: [zafar2608@mail.ru](mailto:zafar2608@mail.ru).

По результатам работы форума планируются издание сборника статей с присвоением кодов ISBN, УДК, ББК и его рассылка по библиотекам России. Заявки на участие в форуме и тексты статей необходимо направить в оргкомитет не позднее 10 ноября 2017 г.

**Журнал «Проблемы рыночной экономики»  
зарегистрирован в Федеральной службе по надзору  
в сфере связи, информационных технологий  
и массовых коммуникаций  
(Роскомнадзор)**

**Лицензия Эл № ФС77-63284  
от 06 октября 2015 г.**

**Выпуск № 3 за 2017 г.  
опубликован на сайте журнала 30.06.2017**