

## МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК: 330.341.2: 339.944.2: 339.565

JEL: L91, L92

**Проблемы формирования и развития современной экономики России на эволюционно-институциональной основе русской государственности**

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

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

**Аннотация**

Исследование направлено на выявление, описание и анализ проблем формирования и развития современной экономики России на эволюционно-институциональной основе русской государственности и выработку рекомендаций по проведению перспективной государственной внешней и внутренней экономической политики.

**Цель.** На основе историко-экономического анализа обозначить пути дальнейшего социально-экономического развития России, направления возрождения и укрепления российской государственности, путём активизации транспортно-транзитного направления «Север-Юг», формирования инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI века, связывающих страну с исламским миром.

**Задачи.** Проведение историко-экономического анализа эволюционно-институциональных основ русской государственности, форм межгосударственно-корпоративного партнёрства в освоении, функционировании и развитии глобальных торговых путей в широком понимании. Обоснование норманно-исламской теории возникновения древнерусской государственности на основе анализа исторических фактов, а также логики возникновения, функционирования и эволюционного развития торговых путей. Выявление основных направлений взаимодействия и социально-экономического развития России и стран исламского мира и выработка рекомендаций по политико-экономическим и организационно-институциональным преобразованиям.

**Методология.** В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, теории производственно-технологической сбалансированности, миросистемного анализа и исторического подхода. Результаты исследования основаны на разработанной авторами теории транзитной экономики, моделировании функционирования торговых путей, понимании процессов формирования и эволюции Глобальной Евразии.

**Результаты.** Определено, что ислам стал государствообразующим фактором Древней Руси посредством смещения, образования новых и развития торговых путей, оперируемых норманнами. Выявлены три направления влияния исламского мира на образование единого древнерусского государства: поиск норманнами новых путей в Византию после экспансии Арабского халифата в Северную Африку и на Пиренейский полуостров; установление прямых связей с Арабским халифатом по волжско-каспийскому водному торговому пути; принятие ислама соседями Древней Руси – волжскими булгарами, имеющими тесные торговые связи с Арабским халифатом и контролирующими волго-каспийский водный торговый путь.

**Выводы.** Возрождение современной России должно и будет основываться на функционировании и эволюционном развитии торговых путей в направлении «Север-Юг» путём налаживания, расширения и укрепления контактов с исламским миром. Глобальным политико-экономическим и производственно-технологическим

направлением обеспечения взаимодействия и социально-экономического развития России и стран исламского мира должно стать создание и развитие Норманно-Арийского торгового пути XXI века и его обширного инновационно-индустриального пояса.

**Ключевые слова:** транзитная экономика, мировая торговля, торговые пути, речные коммуникации, города, норманны (руссы), исламский мир, институты, государственность, Византия, Персия, Центральная Азия, Древняя Русь

*Статья подготовлена в рамках государственного задания ИПР РАН, тема НИР «Моделирование процессов обеспечения устойчивого и сбалансированного социально-экономического и пространственного развития России и стран ближнего зарубежья в целях формирования Большого евразийского партнерства».*

**DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2021-1-149-162>**

### **Введение**

Длительные процессы деиндустриализации и организации сборочных производств, потеря квалификации рабочей силой, исчерпание научно-технических заделов, рост государственного бюрократического аппарата и коррупции, финансово-экономический кризис, усугублённый пандемией коронавируса COVID-19 и мероприятиями по борьбе с ней – вот далеко не полный перечень явлений, делающих актуальным проблему перезагрузки российской государственности.

В современном мире суверенное государство не может рассматриваться как самостоятельное, независимое образование вне контекста глобальных и региональных процессов, а главное, деятельности транснациональных корпораций. Историко-экономический анализ свидетельствует, что эволюционно-институциональной основой русской государственности было и должно стать межгосударственно-корпоративное партнёрство в освоении, функционировании и развитии глобальных торговых путей в широком понимании: как направлений движения товаров, услуг, людей, технических навыков, культурных и религиозных ценностей [12, 19-20].

Организационно-институциональным оформлением функционирования торговых путей практически всегда была корпорация как в виде купеческих сухопутных и речных караванов, так и в виде торговой деятельности правителей (князей, конунгов, ханов) и их окружения (дружин). По мере укрупнения (глобализации) транзитной транспортно-торговой деятельности к процессу подключались государственные образования, заключавшие договоры между собой и третьими лицами и/или вступающие в вооружённые столкновения.

Обращаясь к причинам и особенностям образования в IX веке н.э. Древней Руси в статье выдвинута гипотеза, что логика возникновения, функционирования и эволюционного развития торговых путей с неизбежностью приводит к подтверждению норманнской теории возникновения русской государственности, а через норманнов – к исламской теории. Строго говоря, историко-экономический анализ делает наиболее близкой к реальности и единственно верной **норманно-исламскую теорию возникновения древнерусской государственности**.

Исследование не носит самостоятельного историографического характера, но выполнено на основании работ известных историков, историков экономики, теоретиков политической экономии, политологов, экономистов. Результаты исследования основаны на разработанной авторами теории транзитной экономики, моделировании функционирования торговых путей, понимании процессов формирования и эволюции Глобальной Евразии.

### **1. Возрастание роли и значения мировых торговых путей под влиянием возникновения и распространения ислама**

Несмотря на то, что во II веке н.э. торговля Римской империи со странами Востока пошла на спад, средиземноморский морской путь до VII века оставался открытым, пока преградой на нём не встал мир ислама.

С другой стороны, возникновение и распространение в VII-VIII веках ислама – религии торговцев – само по себе способствовало повышению ценности торговых отношений, росту значимости торговых путей и их смещению, статусному возвышению купцов в обществе. Нельзя не отметить, что приход пророка преодолел глобальную торговую разобщённость.

Расширение исламского мира одновременно означало формирование экономик с широким радиусом действия, взрывной рост торговли на дальние расстояния и транзитных перевозок товаров. Утверждение и экспансия ислама происходили в контексте глобализации мировой торговли, когда «на протяжении почти 1000 лет с 500 г. до примерно 1500 г. именно китайские, индийские и арабские торговцы, мореплаватели-исследователи создавали глобальную торговую ось Восток-Запад» [8, с. 89].

Торговля на дальние расстояния сама по себе повышала ценность перевозимых товаров и создаваемую при этом добавленную стоимость: «Тысячелетия назад с континента на континент перевозили только самые дорогие товары: шёлк, золото и серебро, пряности, драгоценные камни, фарфор и лекарства. Сам факт того, что вещь привезена издалёка, придавал ей высокий статус, окружал её романтическим ореолом таинственности» [3, с. 7].

По замечанию Ф. Броделя: «Торговля на дальние расстояния раннего европейского капитализма, начавшаяся с итальянских городов, вела своё происхождение не от Римской империи. Она приняла эстафету у достигшей блестящего рассвета в XI-XII вв. торговли мусульманской, у того ислама, который был свидетелем рождения стольких промыслов и стольких видов изделий, предназначенных на экспорт, стольких экономик с широким радиусом действия. Долгие плавания, регулярные караваны предполагали активный и действенный капитализм» [4, с. 572].

Торговая экспансия исламского мира на первых порах затруднялась тем, что «когда мусульмане завладели Средиземным морем, активная деятельность на нём уже завершилась, море было полупустым, мёртвым для *всех* обитателей его побережья. ... Лишь в IX-X веках длительная конъюнктура сложилась иначе, и активная деятельность на Средиземном море возродится – благодаря *всем* пограничным с ним странам и в пользу их *всех*, равно как латинян и греков, так и мусульман» [5, с. 93].

Распространение ислама привело к возрождению и наполнению грузопотоками древних сухопутных караванных путей. Как отмечает видный учёный-тюрколог В. Бартольд, «тотчас после утверждения в Средней Азии ислама мусульмане стали пользоваться известными торговыми путями. ... Больше всего арабы, конечно, интересовались путем в Китай; об этом пути и о живших вдоль его тюркских народах в мусульманской литературе есть немало сведений» [2, с. 38].

Примечательно, что «тюркскому хану сперва понравились мусульманские товары, особенно ткани и сладости; уже потом он обратил внимание на мусульманское богослужение и начал спрашивать мусульман об их вере» [2, с. 68].

Отметим особо, что потребность мусульман в перемещениях на дальние расстояния была связана с необходимостью совершения хаджа в Мекку и Медину, а также поиском учёными людьми места деятельности под покровительством властителя-мецената.

Тогда же стал образовываться Восточный трансконтинентальный путь «Север-Юг», основой которого была река Волга в совокупности с реками бассейна Онежского и Ладожского озер, и который соединял Балтийское море с Каспийским морем, Западную и Северную Европу с Центральной Азией и Кавказом и далее в Индию и Китай.

Как пишет С. Дмитриенко, во второй половине первого тысячелетия «в обширном афро-евроазиатском регионе создалась ситуация, коренным образом изменившая как географию международной торговли, так и значение, а возможно, и характер Восточного пути, который получил полное право именоваться Великим. Толчком к этому послужило возникновение в Аравии в VII в. новой религии под названием ислам и последовавшая за этим арабская экспансия» [11, с. 74].

Значимая и активная роль руссов-норманнов в организации обслуживании торговых операций по Волжскому пути выразилось и в том, что арабы называли Волгу «Русской рекой» [13, с. 233]. В XIII веке река Волга соединяла средневековые торговые империи – Арабский халифат и Ганзу – в единое экономическое пространство. О размерах этих отношений можно

судить по тому факту, что в ту пору Ганза контролировала три четверти всей европейской торговли, оставляя всей остальной Европе, включая Геную и Венецию, только одну четверть. И именно восточная торговля составляла основную часть доходов ганзейцев. В период раннего Средневековья Волжский торговый путь был мировым коммуникационным явлением, превосходя по масштабам перевозимых товаров и транспортно-транзитному значению Великий шелковый путь [2, с. 80].

Образование древнерусского государства пришлось на период экономического, технологического и культурного расцвета исламского мира, который, как в последующем показали Крестовые походы, «в культурном отношении значительно превосходил Западную Европу» [18, с. 584].

Ислам стал государствообразующим фактором Древней Руси не напрямую, как, скажем, для регионов Центральной Азии (ЦА), а через смещение, образование новых и развитие торговых путей, оперируемых норманнами.

Исламское влияние на территории будущей Древней Руси проявлялось:

- в изменении конфигурации глобальных товаропотоков и смещении торговых путей в результате экспансии Арабского халифата;
- в освоении ёмких рынков Персии и регионов ЦА с массой передовых, высокоценных и уникальных товаров;
- в росте спроса на товары с севера, прежде всего, на рабов в исламских государствах;
- в использовании арабских серебряных дирхем в качестве мировой валюты.

Существовало три направления влияния исламского мира на образование единого древнерусского государства:

1. Поиск норманнами новых путей в Византию после экспансии Арабского халифата в Северную Африку и на Пиренейский полуостров.

2. Установление прямых связей с Арабским халифатом по волжско-каспийскому водному торговому пути.

3. Принятие ислама соседями Древней Руси – волжскими булгарами, имеющими тесные торговые связи с Арабским халифатом и контролирующими волго-каспийский водный торговый путь.

Волжские булгары распространили ислам на север и, несмотря на их отделённость от остального исламского мира тюркскими племенами, поддерживали тесные торговые и религиозные связи с мусульманским Хорезмом и югом Туркестана. В настоящее время северными форпостами ислама являются Татарстан, Башкортостан и многочисленные мусульманские диаспоры на остальной территории России.

Вполне возможно, что водные торговые направления «Север-Юг» использовались и ранее. Отметим, что предпосылки переориентации больших грузопотоков были сформированы после завершения исламской экспансии – арабского завоевания Пиренейского полуострова (718 г.).

## **2. Государствообразующая деятельность руссов-норманнов (скандинавов, викингов, варягов) на территории Древней Руси**

Однако ведущая роль в образовании древнерусского государства принадлежит выходцам из Скандинавии и Северной Европы руссам-норманнам (варягам, викингам). Норманны в мировом разделении труда специализировались на транспортно-транзитной деятельности, предоставлении услуг безопасности. В основе их экспансии и государствообразующей деятельности лежали взаимосвязанные интересы получения военной добычи, прибрежного грабежа, торговой прибыли и колониальных преимуществ.

Как пишет Р. Буайе, «в течение тысячелетий между Западом и Востоком благодаря Средиземному морю существовали торговые связи, чем и объясняется блистательная цивилизация, которую создали народы, живущие по берегам этого моря. Но в эпоху Карла Великого мусульмане перерезали этот тысячелетний путь... после этого, поскольку по жизненно важным причинам эти связи не могли прерваться, связующая линия сместилась к северу, став маршрутом, который начинался в Византии, проходил в основном через Русь, выходил на Балтику и продолжался до Северного моря, а потом в Ла-Манш и Атлантику.

Торговля не прекратилась, она ушла на другие широты, и связующими звеньями стали скандинавы, народы с балтийского побережья и фризы» [6, с. 120].

*Природно-географические факторы развития транзитной транспортно-торговой деятельности на территории Древней Руси.* Скандинавских мореходов привлекало наличие на Руси разветвлённой системы водных коммуникаций. Такая система особенно в связке «река-море» позволяла максимально приблизиться к транспортному сервису «от двери до двери». Корабли варягов – дракары – как раз соответствовали классу «река-море».

Река позволяет наладить прямую торговлю в отличие от караванной, которая состояла из множества отрезков, где осуществлялись торговые операции, заключались сделки, работали посредники. Для сухопутного передвижения особенно по пустыне требуется сеть оазисов и караван-сараев, где есть вода, пища, отдых, а также осуществлялась бы смена животных.

Пути прокладывались так, чтобы оазисы и караван-сарай отстояли один от другого на сотню миль – расстояние, которое верблюд может пройти за три дня, не нуждаясь в воде. Это очень сильно ограничивало выбор маршрутов, особенно в Центральной Азии. Для прохода по горным дорогам Азии уже требовались ослы, потому что верблюды не умеют ходить по склонам [3, с. 73]. Речная торговля в этом смысле более гибка: можно останавливаться в промежуточных пунктах – береговых городах, а можно двигаться без остановки.

Зависимость морских перевозок на дальние расстояния от механики ветров – муссонов лишает их круглогодичности, поэтому они в плане ритмичности не намного конкурентоспособнее, чем сезонные речные сообщения, организация речных караванов. Кроме того, сезонность речного судоходства использовалась для того, чтобы с период осень-весна, когда русла становятся годными для прокладки санных трасс, сформировать местную грузовую базу для летних экспортных отправок.

Рисками морского мореплавания являются:

- шторма и штили;
- узкие проливы,
- мели, скалы, коралловые рифы;
- неблагоприятные ветра;
- пиратские набеги.

Недостатками и трудностями речных перевозок являются:

- относительная негибкость маршрутов, не всегда оптимальных;
- пороги и водопады, опасные, как сами по себе, так и обуславливающие необходимость устройства волоков с разгрузкой и последующей погрузкой товаров, так и как места возможных набегов кочевников;
- необходимость использования волоков как для сухопутного перемещения между речными системами, путями, водоразделами, отдельными рекам, так и для обхода порогов;
- мели, изменчивость фарватера реки;
- речные пираты (ушкуйники).

**Возникновение единого древнерусского государства означало установление контроля над глобальной транспортно-транзитной коммуникацией – балтийско-днепровско-черноморской водной магистралью.** Морская торговля через Средиземное море сменилась речной через территорию Древней Руси. Речные перевозки наиболее безопасны на территории единого государства.

Была велика роль речных островов: такие места не только удобны для кораблей и судов, но и сводят к минимуму шансы успеха набегов и засад. Государственно-коммерческая и торгово-транзитная деятельность древнерусского государства концентрировалась и на речных островах, например, на острове Св. Григория (Хортица) на ниже порогов и острове Св. Этерия (Березань) в устье Днепра.

Использование речных коммуникаций позволяло направлять гружёные суда по течению, а порожние зачастую продавались или даже бросались после разгрузки. «На обратном пути ... русские везли ... шелковые ткани, специи, вина и фрукты. Поскольку этот груз требовал гораздо меньше корабельного пространства, часть лодок, возможно, продавалась грекам и булгарам или же просто оставлялась, освобожденная от уключин, парусов и другой экипировки» [7, с. 37].

Однако необходимо признать, что речные корабли и суда хоть и идеально подходили для торговли, но в плане вооружения не могли соперничать с византийским флотом, отличавшимся более крупными кораблями, более совершенной организацией и вооружением. Русы не стали мореходами ни на Черном море, где они пользовались незначительным влиянием, ни на Балтике, где за них торговали посредники [16, с. 297].

Нужно подчеркнуть, что территория Древней Руси была очень значима для норманнов, которые, «накопили у себя драгоценные металлы ещё до своих рейдов, благодаря обмену товарами на том пространстве, которое впоследствии станет Россией» [5, с. 108].

Институт древнерусского государства позволял наладить эффективный контроль и извлечение прибыли из функционирования и обслуживания, прежде всего, в плане предоставления услуг безопасности, следующих трансконтинентальных маршрутов в направлении

«Север-Юг»:

1. Северная Европа (Скандинавия) – Древняя Русь – Византия – страны Средиземноморья.

2. Северная Европа (Скандинавия) – Древняя Русь – Поволжские государства – государства Центральной Азии – Персия – Индия/страны Средиземноморья.

Варягов – основателей древнерусского государства – интересовали оба маршрута «Север-Юг»: днепровско-черноморский – в Византию и волго-каспийский – в исламский мир. По Волге проходил торговый путь Восток – Северная Европа, удобный для арабских и других восточных купцов, направлявших товаропотоки в обход территории Византийской империи.

Торговые интересы приводили к поразительным метаморфозам: «руссы, о которых еще в начале IX века никто толком и не слышал, уже в середине того же века становятся серьезной политической силой. Они перехватывают у хазар не только славянскую дань, но и контроль над торговыми путями» [13, с. 208]. Интересы расширения контроля за транзитной транспортно-торговой деятельностью подвигают норманнов посягать на привилегии Хазарии и затем к установлению контроля и за волго-каспийским торговым путём.

Главной торговой артерией, связывающей Древнюю Русь с исламским миром, был Волжский торговый путь, северная оконечность которого сходилась с днепровско-черноморским торговым путём в Новгороде, откуда персидские и византийские товары направлялись в Северную Европу.

Как отмечают Б. Кагарлицкий, В.Н. Сергеев. «Русь оказалась связующим звеном между двумя мирами-экономиками» [14, с. 31]. Древней Руси была свойственна территориальная близость к центрам мира – Византийской империи и Арабскому халифату. Причём сам Константинополь был мостом между Западом и Востоком, Европой и Азией, т.е. миром ислама.

Отмечается государствообразующая потребность в обеспечении безопасности и поддержании порядка на торговых путях. Авторы подчёркивают, что «Русь-Россия как государство родилась из транзитного пути». Очень ценно для дальнейшего исследования понимание, что «новое государство строилось как единая коммерческая компания, в основе которой лежала не отвлеченная политика, а экономический интерес» [14, с. 38].

Морской путь в целом был безопаснее, если не считать пиратов. Для контроля речного пути было необходимо единое государство. Волго-каспийский путь в те времена не контролировался единым государством и именно на нём действовали речные пираты (типа новгородских ушкуйников).

**Общественно-политическую форму Древней Руси действительно можно рассматривать, как военно-торговое образование, коммерческую империю, а более конкретно, как совокупность городских ареалов и торговых округов, обслуживающих транзитную и внешнюю торговлю вдоль крупных рек.**

Города служили узловыми точками транзитной торговли, где осуществлялась посредническая перекупка, добавление товаров, местные перевозки, имеющие синергетический эффект. Крайне важно замечание Г. Вернадского о том, что «по существу каждая древнерусская земля была городом-государством в классическом смысле этого термина» [7, с. 192.].

Города обеспечивали военно-административный контроль над аграрным населением, то есть изъятие прибавочного продукта, необходимого для поддержания торговой экономики Древней Руси. Практиковалась торговля попутными товарами и перевозки на укороченных участках великих транспортно-транзитных путях.

Образование и рост городских поселений сопровождался утверждением товарной, монетарной экономики, превалирующей над натуральным хозяйством и феодальным поместьем. В этих условиях приток византийских и арабских монет имел критическое значение для обслуживания товарооборота вдоль великих транспортно-транзитных магистралей.

### **3. Направления государственно-коммерческой и транспортно-транзитной деятельности Древней Руси**

Торговля на дальние расстояния – необходимый переход к более высокому уровню прибыли, важнейший источник доходов для функционирования государства, образуемого на землях низкой плодородности, рисковом земледелии, экстенсивных и примитивных технологий растениеводства (подсечно-огневое земледелие).

Именно товары торговли на дальние расстояния приносили высокую прибыль, могли стать финансовой основой возникновения государства. Высокая ценность рабов определяла костяк элиты нового государственного образования – воинов-норманнов. Рассматривая занятия норманнов, Г. Вернадский отмечает, что «по всей видимости, торговля рабами составляла одну из отраслей коммерции, к которой они проявляли особое внимание» [7, с. 362].

*Поставщики рабов.* Необходимо особо подчеркнуть, что спрос на этот высокоценный товар транзитной торговли во многом формировался в исламских государствах. Охота на рабов составляла существенную долю занятий скандинавов, а источниками живого товара были славянские, финно-угорские и прибалтийские племена.

*Синергия местной грузовой базы с транзитными товаропотоками.* Экстенсивное, низкопроизводительное, рисковое земледелие славянских племён не давало им излишков для широкомасштабной внешней торговли. Номенклатура товаров экспортной торговли сводилась к пушнине, мёду, воску, моржовой кости.

Пушнина, пользуясь термином Ф. Бродаля, была «королевским товаром» Древней Руси, эффективно вписывающимся в транзитные грузопотоки и приносящим колоссальную прибыль. Создание «пути мехов» в степи и лесных зонах на севере стало результатом увеличения благосостояния мусульман после великих завоеваний VII-VIII веков [17, с. 127].

П. Франкопан подчеркивает, что «в исламском обществе богатства распределялись более равномерно, чем у их христианских коллег, в основном благодаря подробным инструкциям, изложенным в Коране» [2, с. 285]. Более равномерное распределение богатства и доходов повышает уровень массового спроса, в т.ч. и на привозимые из Руси товары.

Г. Вернадский пишет, что «некоторые товары, закупаемые русскими у восточных купцов, такие как ювелирные камни, специи, ковры и т.п., шли через Новгород в Западную Европу. В десятом и одиннадцатом веках византийские товары, особенно шелковые ткани, также поступали в Северную Европу через Балтику. Новгородская торговля, таким образом, частично была транзитной» [7, с. 133].

Хазария была таким же транзитным транспортно-торговым государством, как и Древняя Русь. Хазарский Итиль был местом встречи норманнов, арабов и византийцев с целью совершения торговых операций. В Итиле скандинавы вступали в прямой контакт со всем арабским миром, могли воспользоваться тысячелетними караванными путями.

Именно желанием найти точку соприкосновения с Арабским халифатом вызвано завоевание руссами-норманнами Хазарии, в частности поход князя Святослава в 965 году. Русы платили хазарам не только торговую пошлину за право прохода через каганат, они делились с ними военной добычей. Военная добыча и её часть, в т.ч. и будущая, выступала в качестве эквивалента таможенной пошлины.

Поскольку в киевский период торговля и война были тесно связаны, уместно будет отметить, что военные трофеи и дань, выплачиваемая русским побежденными врагами, составляли другой важный источник накопления капитала. Военная добыча делилась между

участвовавшими в кампании военачальниками и воинами пропорционально их рангу, княжеская доля была, конечно, наибольшей [7, с. 139].

*Обслуживание транзитной транспортно-торговой деятельности.* Именно интересами обслуживания внешней торговли объясняется возникновение, распространение и укоренение в общественном сознании института гостеприимства, которое привлекало купцов из разных регионов, в т.ч. арабов, позволяло сократить транзакционные издержки.

Как подмечает Л. Грот, «только местные народы, жившие по этим рекам из поколения в поколение и накопившие благодаря этому знания о восточноевропейской гидросистеме, об особенностях режима рек, об оптимальных маршрутах, могли быть пользователями речных систем в качестве транспортных магистралей» [9, с. 341].

Участие местного населения в транзитной торговле было весьма активным, но не следует его преувеличивать. Магистраль шла по большой реке, а знания гидросистемы региона в целом в большей степени необходимо для подвоза/развоза товаров из промежуточных точек, а также местных перевозок.

*Налоговые поступления.* Одним из видов налогов на торговлю был «перевоз» – пошлина за пересечение реки на переправе или за транспортировку товара по волоку между двумя реками.

#### **4. Угасание великих торговых путей «Север-Юг» и демонтаж единого древнерусского государства**

*Крестовые походы, возвышение и рост торгового влияния Венецианской республики.* Завоевав восточное, южное побережье Средиземного моря, а также Пиренейский полуостров мусульмане всё равно были заинтересованы в поддержании средиземноморской торговли, однако межрелигиозные противоречия и наличие многочисленных посредников препятствовали её развитию. Только захват крестоносцами левантских портов принудило мусульман к сотрудничеству с христианами.

Крестовые походы открыли для товароотправителей из Западной Европы более короткий и удобный торговый путь на Восток, соответственно, грузовая база днепровско-черноморского торгового пути стала скудеть.

Г. Вернадский отмечает, что «существенные перемены, которые произошли в Средиземноморской торговле после первого крестового похода (1096-1099 гг.), подорвали византийскую и русскую черноморскую торговлю, а разграбление Константинополя рыцарями во время четвертого крестового похода (1204 г.) означало полный конец киевской черноморской торговли» [7, с. 133].

С конца XI века Византийская империя стала пользоваться во внешней торговле на дальние расстояния услугами Венецианской республики. После договора 1082 г. между Византией и Венецией львиная доля морской торговли с Византией стала принадлежать венецианцам, которые со временем организовали свои «фактории» на Чёрном море [7, с. 238].

Сказались и конкурентные преимущества морских коммуникаций: «итальянцам не нужно спускаться к Черному морю по рекам: они строят более крупные морские суда, которые имеют перед русскими ладьями преимущество и в бою, и в торговле» [14, с. 55].

Подводя итог, можно отметить, что захват Константинополя крестоносцами во время четвертого крестового похода и образование на месте Православной Византии Латинской империи (1204-1261 гг.) существенно подорвало нормальное течение торговых отношений между Византийской империей и древнерусским государством.

Но Волжский торговый путь, ведущий в исламский мир, в Центральную, Западную и Южную Азию продолжал функционировать при посредничестве мусульманской Булгарии. Понятно, что его было недостаточно, чтобы служить скрепляющей осью единого древнерусского государства, политический распад которого на удельные княжества стал неизбежным.

*Давление кочевых племён, рост региональной торговли и местных перевозок.* Для обслуживания транзитной торговли с Западной Европой древнерусскому государству необходимо было контролировать Северное Причерноморье и Приазовские земли. С потерей

Тмутаракани в конце XI века Киев был полностью изолирован от торговли с Востоком. Одновременно половцы угрожали отрезать Днепровский речной путь от Византии.

А. Амосов свидетельствует, что «под давлением кочевников и в силу экономической целесообразности население Киевской Руси переселялось на великорусские земли. Когда большая часть населения оказалась вдали от древнего внешнеторгового пути, набеги, и внешняя торговля перестали играть на Руси серьёзную экономическую роль. На смену Киевской Руси пришла Удельная Русь» [1, с. 79].

Возрождение единого русского государства было связано с возникновением и экспансией мусульманской Османской империи: «К концу XV столетия расширяющиеся владения империи достигли стратегически удобных рубежей: в среднем течении Дуная она граничила с Венгрией, на севере – со степью, на Ближнем Востоке – с Персией и арабскими государствами. Именно этот последний регион предлагал самые заманчивые возможности: стоит взять Аравию и, возможно, Египет – и Османская империя станет единственным хозяином торговых путей между Востоком и Средиземноморьем» [10, с. 109].

*Реализация рисков функционирования транзитной экономики.* Историко-экономический анализ свидетельствует, что само разделение древнерусского государства на удельные княжества свидетельствует о хрупкости военно-торгового образования как институционального оформления транзитной экономики. Концентрация на транзитной транспортно-торговой деятельности не способствует развитию производственной сферы.

Так, источником богатства Новгорода была только торговля, преимущественно транзитная, а не ремесленное и сельскохозяйственное производство. Экспортным товаром были лишь меховые шубы, сделанные из мехов, собранных в виде дани с северных территорий республики [14, с. 87-88].

На другой стороне маршрута «Север-Юг» в ЦА так же ощущалась зависимость от транзитной торговли – «потока товаров, которые производились и потреблялись не в самой Центральной Азии, а в странах Европы, России и Китае. Такой тип торгового обмена не стимулировал местные ремесла, а препятствовал их развитию, позволяя местным жителям получать привозные товары вместо того, чтобы пытаться изготовить их» [15, с. 93].

Рентоориентированное поведение региональных элит заключалось в повышенном интересе местной знати к «торговым пошлинам, налогообложению торговцев и получению от них подношений в натуральной форме. Такое отношение к торговле стимулировало паразитизм элиты и дестимулировало предпринимательство. Воинственной и малообразованной местной знати было удобно жить на «транзитную ренту»» [15, с. 94].

Криминальным проявлением рентоориентированного поведения было распространение разбоя на сухопутных и речных торговых путях, образование «разбойничьих экономик», в которых гарантия безопасности разменивалась на платежи за пропуск грузопотоков.

Сама сущность транзитной экономики предполагает её концентрацию в ограниченном количестве точек и их анклавизацию, как правило, в городах-государствах, оазисах, портах, на островах и пр. Как заметил Ф. Бродель, транзитные «городские экономики ускользали из-под контроля традиционных властей» [4, с. 572].

Для того чтобы функционирование транзитной экономики стало полюсом устойчивого развития страны или региона, необходимо прилагать усилия для масштабного формирования и расширения инновационно-индустриальных поясов торговых путей на основе межгосударственно-корпоративного партнёрства.

## **5. Современные проблемы формирования и развития экономики России на эволюционно-институциональной основе русской государственности**

Возрождение современной России также должно и будет основываться на функционировании и эволюционном развитии торговых путей в направлении «Север-Юг», путём налаживания, расширения и укрепления контактов с исламским миром. Однако это должна быть не просто транзитная транспортно-торговая деятельность. Современная транзитная экономика предполагает, прежде всего, трансфер передовых технологий и компетенций, синергию высокотехнологического развития, формирование инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI века.

Взаимодействие должно быть взаимным. Первое, что можно позаимствовать у мусульманского мира – это модель исламской экономической системы – третьего пути социально-экономического развития, отличного от рыночной и плановой экономики, но вбирающего в себя их лучшие черты на основе высоких нравственно-религиозных ценностей. Поиск третьего пути – актуальное направление общественно-политической мысли в России в последние 30-35 лет, а то и на длительном промежутке времени, учитывая популярность теории конвергенции двух систем.

Взаимодействие и взаимодополняемость социально-экономического развития России и стран исламского мира может происходить по следующими направлениями (таблица 1)

Таблица 1

**Основные направления взаимодействия и социально-экономического развития России и стран исламского мира**

№	Социально-экономические процессы	Россия	Страны исламского мира
1.	Демографическая ситуация	Естественная убыль населения, несмотря на меры государственной поддержки деторождения и воспитания подрастающего поколения.	Естественный рост населения на фоне сохранения патриархальных семейных традиций и соблюдения религиозных норм.
2.	Доля молодёжи в составе населения	Сокращение доли молодёжи, потеря молодыми людьми национально-религиозной идентичности.	Резкое увеличение доли молодёжи, рост религиозного самосознания.
3.	Образовательный процесс	Потеря интереса к учёбе как социальному лифту, сведение обучения к получению образовательных услуг низкого качества, желание применить полученные знания за пределами страны.	Исторический религиозно-культурный интерес к знаниям, общественное уважение к учёным, образованным людям, пожилым носителям жизненного опыта.
4.	Глобальное потепление	Таяние вечной мерзлоты, заболачивание районов Крайнего Севера, возможность свободного судоходства по Севморпути, независимого от российских услуг и разрешений.	Рост жизненного дискомфорта, сокращение урожайности сельскохозяйственных культур, увеличение стимулов к поиску мест более комфортного проживания.
5.	Проблема воды	Увеличение рисков наводнений из-за отсутствия регулярных гидротехнических работ на руслах крупных и средних рек, переувлажнение и переизбыток воды, рисковое земледелие.	Рост спроса на воду для бытовых, сельскохозяйственных и промышленных нужд, высокая урожайность при наличии воды, увеличение потребности в передовых технологиях ирригации, орошения, опреснения воды.
6.	Расширение рынков сбыта	Поиск рынков сбыта продукции несырьевого экспорта в условиях противостояния с коллективным Западом.	Потребность в продукции машиностроения и других высокотехнологичных производств.
7.	Технологическая модернизация в направлении Север-Юг	Потребность в технологической модернизации и реиндустриализации путём налаживания экспорта высокотехнологичной продукции и услуг.	Острая заинтересованность в создании совместных предприятий по производству продукции с высокой добавленной стоимостью, проведении совместных фундаментальных исследований и НИОКР.

Таблица наглядно иллюстрирует, что **Россия и страны исламского мира могут решить собственные социально-экономические и производственно-технологические проблемы путём усиления интеграционных процессов на пространстве Глобальной Евразии.**

Взаимодействие России с исламским миром приведёт к:

- построению экономической мир-системы с широким радиусом действия;
- расширению рынков сбыта путём образования интеграционного объединения Глобальная Евразия: Россия + исламский мир, без чего невозможно достичь экономии на масштабах производства, профинансировать, а тем более окупить дорогостоящие НИОКР;
- повышению спроса на услуги безопасности транспортно-транзитной и инновационно-индустриальной деятельности, на предоставлении которых специализируются как российские вооружённые силы и ЧВК, так и мусульманские структуры.

### **Заключение**

Глобальным политико-экономическим и производственно-технологическим направлением обеспечения взаимодействия и социально-экономического развития России и стран исламского мира должно стать создание и развитие Норманно-Арийского торгового пути XXI века по маршруту Северная Европа – Россия – ЦА (Таджикистан) – Афганистан – Иран – Ирак – Сирия и его обширного инновационно-индустриального пояса.

Организационно-институциональной формой такого взаимодействия должно стать образование Евразийской транспортно-транзитной компании (ЕТТК) по развитию торговых путей XXI века и их инновационно-индустриальных поясов, функционирующей на принципах межгосударственно-корпоративного партнёрства.

В современных реалиях, задумываясь о перспективах дальнейшего социально-экономического развития России, путях возрождения и укрепления российской государственности, необходимо обратить самое пристальное внимание на транспортно-транзитное направление «Север-Юг», инновационно-индустриальные пояса торговых путей XXI века, связывающих страну с исламским миром, его громадными людскими, природными, финансовыми ресурсами, а главное, возрастающей пассионарностью и религиозным рвением.

### **Литература**

1. Амосов А.И. Последствия сверхускорения эволюции экономики и общества в последние столетия: Закономерности социального и экономического развития. – М.: Издательство ЛКИ, 2009. – 312 с.
2. Бартольд В. Тюрки. Двенадцать лекций по истории тюркских народов Средней Азии / Василий Бартольд. – М.: Ломоносовъ, 2015. – 240 с.
3. Бернштейн У. Великолепный обмен. История мировой торговли / пер. с англ. И. Летберга. – Москва: АСТ, 2014. – 508 с. – (Страницы истории).
4. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т. 2. Игры обмена / 2-е изд.; пер. с фр. Л.Е.Куббеля. – М.: Издательство «Весь мир», 2007. – 672 с.
5. Бродель Ф. Что такое Франция? Книга вторая: Люди и вещи, ч. 1. – Пер. с фр. – М.: Изд-во Сабашниковых, 1995. – 244 с.
6. Буайе Режи. Викинги: История и цивилизация. Пер. с франц. М.Ю. Некрасов. – СПб.: ЕВРАЗИЯ, 2012. – 416 с.: ил.
7. Вернадский Г. Киевская Русь / Георгий Вернадский. – М.: Ломоносовъ, 2015. – 448 с.
8. Голдстоун Дж. Почему Европа? Возвышение Запада в мировой истории, 1500-1850 / пер. с англ. М. Рудакова; под ред. И.Чубарова. – М.: Изд-во Института Гайдара, 2014. – 224 с.
9. Грот Л.П. Призвание варягов, или Норманны, которых не было / Лидия Грот. – М.: Алгоритм, 2013. – 368 с. – (Исторические сенсации).
10. Гудвин Дж. Величие и крах Османской империи: Властелины бескрайних горизонтов / Джейсон Гудвин; пер. с англ. М. Шарова. – М.: КоЛибри, Азбука-Аттикус, 2013. – 416 с.
11. Дмитриенко С.Г. Морские тайны древних славян / С.Г. Дмитриенко. – М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2004. – 413 с.

12. Зоидов К.Х., Медков А.А. Институциональные основы влияния экспансии исламских государств на эволюцию транзитной экономики // Проблемы рыночной экономики. – 2020. – № 3. – С. 59-71.
13. Ивик О., Ключников В. Хазары / Олег Ивик, Владимир Ключников. – М.: Ломоносовъ, 2013. – 336 с.
14. Кагарлицкий Б.Ю., Сергеев В.Н. История России: Миросистемный анализ: Учебное пособие. Изд. 2-е. – М.: ЛЕНАНД, 2014. – 432 с.
15. Международные отношения в Центральной Азии: События и документы: Учеб. пособие для студентов вузов / А.Д. Богатуров, А.С. Дундич, В.Г. Коргун и др.; отв. ред. А.Д. Богатуров. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Издательство «Аспект Пресс», 2014. – 560 с.
16. Пейн Линкольн. Море и цивилизация. Мировая история в свете развития мореходства / Линкольн Пейн; [пер. с англ. И.В. Майгуровой]. – Москва: Издательство АСТ, 2017. – 832 с.
17. Франкопан Питер. Шелковый путь / Питер Франкопан; [пер. с англ. Ю.В. Шаршуковой]. – М.: Издательство «Э», 2018. – 688 с.
18. Халленбранд Кэрл. Крестовые походы. Взгляд с Востока: мусульманская перспектива / пер. с англ. – СПб.: «Издательство «ДИЛЯ», 2013. – 672 с.
19. Цветков В.А. Корпоративный бизнес: теория и практика. – СПб.: Нестор-История, 2011. – 504 с.
20. Цветков В.А., Зиядуллаев Н.С., Зоидов К.Х., Медков А.А. Транзитная экономика: теория, методология, практика.: монография. Под научн. ред. чл.-корр. В.А. Цветкова, предисл. ак. РАН Макарова В.Л., ак. РАН Порфирьева Б.Н. – Москва: Экономическое образование, 2019. – 494 с.

#### **Об авторах**

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

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

#### **Для цитирования**

Зоидов К.Х., Медков А.А. Проблемы формирования и развития современной экономики России на эволюционно-институциональной основе русской государственности // Проблемы рыночной экономики. – 2021. – № 1. – С. 149-162.

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2021-1-149-162>

## **Problems of formation and development of the modern Russian economy on the evolutionary and institutional basis of the Russian statehood**

*Kobiljon Kh. Zoidov*, Cand. of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor  
e-mail: [kobiljonz@mail.ru](mailto:kobiljonz@mail.ru)

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

#### **Abstract**

The research is aimed at identifying, describing and analyzing the problems of the formation and development of the modern Russian economy on the evolutionary and institutional basis of the Russian statehood and developing recommendations for the implementation of a promising state foreign and domestic economic policy. *Goal.* On the

basis of historical and economic analysis, to identify the ways of further socio-economic development of Russia, the directions of the revival and strengthening of the Russian statehood, by activating the transport and transit direction «North-South», the formation of innovative and industrial belts of trade routes of the XXI century, connecting the country with the Islamic world. **Tasks.** Conducting historical and economic analysis of the evolutionary and institutional foundations of Russian statehood, forms of interstate and corporate partnership in the development, functioning and development of global trade routes in a broad sense. Substantiation of the Norman-Islamic theory of the origin of the Ancient Russian statehood based on the analysis of historical facts, as well as the logic of the origin, functioning and evolutionary development of trade routes. Identify the main areas of interaction and socio-economic development of Russia and the countries of the Islamic world and develop recommendations for political, economic, organizational and institutional changes. **Methodology.** The research uses the methods of evolutionary and institutional theory, the theory of production-technological balance, world system analysis and historical approach. The results of the study are based on the theory of transit economy developed by the authors, modeling the functioning of trade routes, and understanding the processes of formation and evolution of Global Eurasia. **Results.** It is determined that Islam became the state-forming factor of Ancient Russia through the displacement, the formation of new and the development of trade routes operated by the Normans. Three directions of the influence of the Islamic world on the formation of a united Ancient Russian state are identified: the search for new routes to Byzantium by the Normans after the expansion of the Arab Caliphate in North Africa and the Iberian Peninsula; establishment of direct relations with the Arab Caliphate along the Volga-Caspian water trade route; adoption of Islam by the neighbors of Ancient Russia - the Volga Bulgars, who have close trade relations with the Arab Caliphate and control the Volga-Caspian water trade route. **Conclusions.** The revival of modern Russia should and will be based on the functioning and evolutionary development of trade routes in the direction of «North-South» by establishing, expanding and strengthening contacts with the Islamic world. The creation and development of the Norman-Aryan Trade Route of the XXI century and its vast innovation and industrial belt should become a global political, economic, industrial and technological direction for ensuring interaction and socio-economic development of Russia and the countries of the Islamic world.

**Keywords:** *transit economy, world trade, trade routes, river communications, cities, Normans (Russ), Islamic world, institutions, statehood, Byzantium, Persia, Central Asia, Ancient Rus*

*The article was prepared in the framework of the state task of the MEI RAS, the theme of research «Modeling the processes of ensuring sustainable and balanced socio-economic and spatial development of Russia and neighboring countries in order to form a Large Eurasian Partnership».*

#### **References**

1. Amosov A.I. The consequences of super-acceleration of the evolution of the economy and society in the last centuries: Patterns of social and economic development. – Moscow: LKI Publishing House, 2009. – 312 p. (In Russian).
2. Barthold V. Turks. Twelve lectures on the history of the Turkic people of Central Asia / Vasily Barthold. - M.: Lomonosov, 2015. – 240 p. (In Russian).
3. Bernstein U. Magnificent exchange. History of world trade / translated from the English by I. Letberg. – Moscow: AST, 2014. – 508 p. – (Pages of history). (In Russian).
4. Braudel F. Material civilization, economy and capitalism, XV–XVIII centuries. Vol. 2. Games of exchange / 2nd ed.; per. s fr. L.E. Kubbel. – M.: Publishing house «All the world», 2007. – 672 p. (In Russian).

5. Brodel F. What is France? Book two: People and things, part 1. – Per. s fr. – M.: Publishing house of Sabashnikov, 1995. – 244 p. (In Russian).
6. Boyer Regi. Vikings: History and civilization. Transl. from French M.Yu. Nekrasov. – St. Petersburg: EURASIA, 2012. – 416 p.: ill. (In Russian).
7. Vernadsky G. Kievan Rus / Georgy Vernadsky. – M.: Lomonosov, 2015. – 448 p. (In Russian).
8. Goldstone J. Why Europe? The rise of the West in world history, 1500-1850 / transl. from English M. Rudakov; ed. I. Chubarov. – M.: Publishing House of the Gaidar Institute, 2014. – 224 p. (In Russian).
9. Grot L.P. Vocation of the Varangians, or Normans, who were not there / Lydia Grot. – M.: Algorithm, 2013. – 368 p. – (Historical sensations). (In Russian).
10. Goodwin J. The Greatness and collapse of the Ottoman Empire: The Lords of the Boundless Horizons / Jason Goodwin; translated from English by M. Sharova. – Moscow: KoLibri, Azbuka-Atticus, 2013. – 416 p. (In Russian).
11. Dmitrienko S.G. Sea secrets of the ancient Slavs / by S.G. Dmitrienko. – M.: OOO «IZDATEL'stvo AST»; SPb.: LLC «Publishing house «Polygon», 2004. – 413 s. (In Russian).
12. Zoidov K.Kh., Medkov A.A. Institutional framework influence the expansion of the Islamic States on the evolution of transit economy // Market economy problems. – 2020. – No. 3. – Pp. 59-71.
13. Ivik O., Klyuchnikov V. Khazars / Oleg Ivik, Vladimir Klyuchnikov. – M.: Lomonosov, 2013. – 336 p. (In Russian).
14. Kagarlitsky B.Yu., Sergeev V.N. History of Russia: world system analysis: Tutorial. 2-nd edition. – M.: LENAND, 2014. – 432 p. (In Russian).
15. International relations in Central Asia: the Events and documents: Tutorial for students / A.D. Bogaturov, A.S. Dundich, V.G. Korgun etc.; OTV. edited by A.D. Bogaturov. – 2-e Izd., Rev. and extra – M.: Publishing house «Aspect Press», 2014. – 560 p. (In Russian).
16. Paine Lincoln. The sea and civilization. World History in the light of the development of navigation / Lincoln Payne; [trans. with the English. I.V. Maigurova]. – Moscow: AST Publishing House, 2017. – 832 p. (In Russian).
17. Frankopan Peter. Silk Road / Peter Frankopan; [trans. with the English Yu.V. Sharshukova]. – M.: Publishing house «E», 2018 – 688 p. (In Russian).
18. Hallenbrand Carol. The Crusades. A view from the East: the Muslim perspective / transl. from English. – SPb.: «Publishing House» DILYA», 2013. – 672 p. (In Russian).
19. Tsvetkov V.A. Corporate business: theory and practice. – SPb.: Nestor-Istoriya, 2011. – 504 p. (In Russian).
20. Tsvetkov V.A., Ziyadullaev N.S., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. Transit economy: theory, methodology, practice: Monograph / Sc. ed.: Corr. member of RAS V.A. Tsvetkov; Foreword: Acad. Of RAS V.L. Makarov, Acad. Of RAS B.N. Porfiriev. – Moscow. Economic Education Publishing House, 2019. – 494 p. (In Russian).

#### **About authors**

*Kobilzhon Kh. Zoidov*, Candidate of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor, Head of Laboratory, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

*Alexey A. Medkov*, Candidate of Sci. (Econ.), Leading Researcher, Head of the Center, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

#### **For citation**

Zoidov K.Kh., Medkov A.A. Problems of formation and development of the modern Russian economy on the evolutionary and institutional basis of the Russian statehood // Market economy problems. – 2021. – No. 1. – Pp. 149-162 (In Russian).

**DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2021-1-149-162>**