

## ЭВОЛЮЦИЯ И ИНСТИТУТЫ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОЙ СИСТЕМЫ

**Аннотация.** Статья-рецензия посвящена рассмотрению проблем эволюции транспортно-транзитной системы России и других стран в период повышения интенсивности процессов интеграции и дезинтеграции в мировом пространстве в свете фундаментального исследования, предпринятого силами Института проблем рынка РАН. Сотрудники Института проблем рынка РАН выполнили масштабное исследование указанной проблемы, применив в качестве методологической базы институционально-эволюционный подход, который позволил не только выявить и описать исторически детерминированные обстоятельства бурного развития одних и угасания других транспортных путей в мировой системе при её глобализации, но и точно очертить понятие транспортно-транзитивной системы, её потенциала развития, определив дальнейшие направления функционирования транспортной инфраструктуры России. Показано, как Россия может извлекать выгоды из своего транзитного расположения, обеспечивая при этом необходимую динамику развития и необходимый уровень экономической и военно-стратегической безопасности. При этом учитываются национально-культурные традиции развития международной торговли и путей сообщения, особое внимание уделено евро-азиатскому направлению сотрудничества и организации транспортных перевозок.

**Ключевые слова:** эволюционная модель, институциональный подход, транспортная система России, транзитная экономика, интеграция, глобализация.

Выход в свет внушительного тома сотрудников Института проблем рынка РАН под общим названием «Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации» (М.: ИПР РАН, СПб.: Нестор-история, 2014, 800 с)<sup>1</sup> стал большим событием в экономической жизни России, не только в научном сообществе, но и на уровне принятия политических решений – власти (есть такая надежда). Этот большой труд, обобщающий и развивающий многолетние работы авторов, начиная примерно с 2004 по 2014 гг., то есть за десять лет, составляет не просто крупный вклад в области прикладных экономических исследований с обоснованием конкретных решений в области управления транспортной системой, не только даёт подходы к решению проблем трансформации российской экономической системы в русле традиционных исследований Отделения (секции) экономики Российской академии наук, проводившихся в различное время (ДС. Львов, Л.И.Абалкин, Ю.В. Ярёмченко, В.В. Ивантер, А.Г. Аганбегян, А.И.Татаркин, П.А.Минакир, С.Ю. Глазьев и др.), но и создаёт теоретико-методологическую основу изучения эволюции транспортно-транзитных систем. Это исследование

---

<sup>1</sup> Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации.- М.: ИПР РАН,СПб.: Нестор-История, 2014 – 800 с.

отличает масштаб поднятых проблем, стратегические оценки и решения, которые предлагаются по линии перевозок «Восток-Запад» и «Сервер-Юг». Магистральный вывод проведенного исследования, охватившего многие страны и регионы мира (транспортный потенциал, состояние коммуникационной и торговой инфраструктуры и т.д.), сводится к тому, что модель транзитной экономики – это особая модель развития, связанная с состоянием торговли страны, накопленными традициями в области транспортировки грузов и управления грузопотоками, потенциалом развития и возможностью привлечь на свою территорию дополнительные грузопотоки, то есть предложить услуги по перевозке – стать транзитёром. Для России такая возможность связана с состоянием дорожно-транспортной системы, железнодорожным транспортом, потому что основные логистические линии связывают Азию и Европу. Следовательно, развитие этой инфраструктуры определится потребностью этих полюсов торговли использовать именно путь через Россию.

Таким образом, динамизм близлежащих полюсов торговли, а также состояние внутренней инфраструктуры и наличие альтернативных возможностей предопределят модель транзитной экономики. Учитывая, что экономические системы связанных торговлей стран подвержены циклическим колебаниям, нужно иметь в виду, что как результат колебательного процесса в экономике и торговле, подобные же изменения коснутся и транспортной системы - перевозки грузов. Это обстоятельство не сможет не сказаться на развитии самой транспортно-транзитной инфраструктуре, которая также будет обнаруживать циклические колебания при рассмотрении её эволюции. Данное исследование подтверждает этот тезис на обширнейшей эмпирической базе.

Поскольку данный труд довольно объёмный и требует скрупулёзного изучения (вот почему он подписан в печать в декабре 2014 года, вышел в свет чуть позже, а реакция на него формируется на исходе 2015 года), постольку остановимся лишь на основных полученных результатах, а также отличительных положительных особенностях выполненной большой работы.

Фундаментальная монография включает семь больших вытекающих один из другого и логически связанных разделов. Объём обобщённого материала составляет 330 работ, включая источники статистической информации по российским и мировым транспортным системам, охватывая отдельные страны и регионы мира. Отдельно исследуются вопросы двухстороннего сотрудничества, например России и Китая, в части развития транспортного коридора и транзитной инфраструктуры (раздел VII, включающий пять глав, с. 634-771), понимая под транзитом и вопросы транспортировки газа, не только железнодорожные и другие виды перевозок грузов. Также исследуются аспекты развития транзитной модели применительно к отдельным регионам – странам СНГ (центральной Азии – раздел II, с. 132-229, европейской части – раздел III, с. 230-331, стран Южного Кавказа – раздел IV, с. 332-438, стран Балтии - раздел V, с. 439-537, Восточной Азии – раздел VI, с.538-633).

Раздел I (с. 22-130) посвящён развитию методологии исследования – институционально-эволюционному подходу, который сразу показан/обращён к объекту исследования – транспортно-транзитной модели экономики. Здесь систематизированы все свойства транспортно-транзитных коммуникаций, характеристики их функционирования в условиях глобализации и интеграционных процессов, наблюдаемых в мире, с акцентом на роль, которую исполняют эти коммуникации в усилении интеграционной динамики.

В качестве позитивных отличительных особенностей этой работы выделим три момента.

Во-первых, это гигантский объём обработанных источников, статистической и фактической архивной литературы, систематизированной и обобщённой авторами с получением релевантных выводов применительно к российской транспортной системе. Особо следует обратить внимание, что авторы называют используемый в России термин институционально-эволюционный подход, наоборот, эволюционно-институциональным, как бы подчёркивая особенности применяемого ими подхода, где главный акцент делается не столько на правилах – институтах развития, сколько на исторически детерминированных условиях, включая развитие торговли и географическое месторасположение экономики, и инкрементальность изменений. Поэтому ретроспективный анализ, включая обзоры исторических данных, изобилует в данной монографии во многих разделах. Это является несомненным достоинством и отличительной чертой этого фундаментального труда. Авторы отмечают тем самым, что важен эффект исторической кумулятивности, который проявляется не только в изменениях в данной конкретной стране, но и в мире, особенно в окружении рассматриваемой экономики (например, России), ибо это предопределяет конкретную транзитную экономическую модель (преобладание и развитие видов транспорта).

Во-вторых, очень важно то, что авторы фактически формируют контуры теории транспортно-транзитной экономики, показывая полигранность транзитных моделей для различных стран и регионов мира, выявляя специфические условия и выгоды использования такой модели. Теория предполагает такой интеллектуальный инструментарий, который бы позволил вскрыть, описать, объяснить и изучать в дальнейшем прямые и обратные причинно-следственные связи изучаемого явления или объекта. Контур именно такого инструментария просматриваются в работе, и они сведены к применению, в терминах авторов эволюционно-институционального подхода, демонстрирующего взаимную обусловленность процесса развития обрабатывающих производств, в частности, транспортного машиностроения и транспортно-транзитной инфраструктуры. Если быть точным, то, по сути, авторы применили логику старого институционализма, так как в их работе львиная доля материала имеет историческое и аналитико-эмпирическое значение. Как известно, старый институционализм делал существенный акцент на эволюционных свойствах экономических систем, использовал исторический и

социологический анализ в качестве методов познания экономических изменений. Более того, сбор фактов и эмпирических данных, которые затем подвергались обобщению, составляли отличительную черту эволюционного институционализма, включая российскую ветвь институционального направления экономической науки. Это всегда отличало русских экономистов, в том числе членов Академии наук<sup>2</sup>. Иными словами, историческая традиция, инкрементализм и эмпирическое подтверждение фактов и выводов отличает представленную работу. Кроме того, реализация индуктивного подхода к проблеме, что является символом эволюционного институционализма. Если бы эту тему исследования представить в рамках неоклассического анализа, то надо было определить контуры транспортно-транзитной модели экономики, создав абстрактные модели и типы таких моделей, затем их сопоставляя с тем, что наблюдается в реальности, и идентифицировать, имеются ли свойства теоретических моделей в том, что наблюдает исследователь. Такая работа была бы не менее, если не более трудна, с очень непривлекательной перспективой, вызванной тем, что свойства и характеристики, наблюдаемые на практике могли совершенно не совпадать с теоретическими построениями, тогда потребовалось изменять теоретические построения, так же с непонятным исходом. Тем самым, методологический подход, используемый в рамках данного исследования, вполне обоснован, а полученные выводы имеют мощную эмпирическую основу, что позволяет делать конкретные заключения, имеющие реальные последствия в области формирования экономической политики, причём с учётом генезиса системы и обнаруживаемых черт её развития, с учётом изменяемых свойств и оценкой потенциала- общего и применительно к транзитной модели экономики.

В-третьих, крупным достоинством монографии является исследование технических проблем, инноваций в области подвижного состава железнодорожного транспорта России (глава 3, с. 77-100), барьерных мест и институционально-организационных ограничений (параграфы 4.1-4.4, 4.7 главы 4), включая мобильные инспекционно-досмотровые комплексы, электронный документооборот, нормативно-правовое обеспечение транзита. Безусловно, транзакционные издержки вводимых институтов, работа таможенных и других контролирующих служб на транспорте могут снизить эффективность транзита, либо, как минимум повысить издержки функционирования транспортного коридора, влияя на спрос, который предъявляется на него. Тем самым, это повлияет на объём как пассажирских, так и особенно грузовых перевозок. Техническое состояние парка машин, осуществляющих перевозки, различных видов транспорта крайне важно для эффективности транзитной модели экономики, как и состояние дорог, железнодорожного полотна и удобства авиационной инфраструктуры (транспортные развязки). Россия сегодня заказывает скоростные поезда у Сименса, но ещё на исходе советского периода были созданы технические заделы по созданию режима скоростного движения и имелись разработки соответствующих вагонов и локомотивов для этих целей (например, на

---

<sup>2</sup> См.: Абалкин Л.И. Россия. Поиск самоопределения. – М.: Наука, 2005 – 464 с. (С. 257-350)

НЭВЗе – Новочеркасский электровозостроительный завод). Сегодня это предприятие, насколько мне известно, одно из немногих имеет заказы, ведёт обучение студентов на своих территориях, имеет профильные кафедры в рамках территории завода, осуществляющих и подготовку кадров и проводящих научные исследования. Причём советская школа учёных-машиностроителей была одной из самых сильных в мире – и решение задачи создания отечественных машин, механизмов, транспорта различных видов и модификаций полностью на отечественной базе – является стратегической задачей роста российской экономики, её экономической независимости и безопасности. Понимание технических ограничений в развитии транзитной модели, позволяет авторам монументального труда, проводить свой анализ в связке проблем развития различных видов транспорта и экономики страны. Даются количественные оценки, включая прогноз, абсолютных и относительных темпов прироста грузовых и пассажирских перевозок, применительно к экономике Китая проводится обзорный факторный анализ развития его экономической системы (с.675-690), с определением силы влияния этого развития на объём грузовых перевозок. Это позволит определить потенциал Китая в перевозках и выяснить, с одной стороны, его потребность, с другой возможности их обеспечения со стороны России (что мы можем предложить Китаю в обозримой перспективе).

Анализ циклической динамики экономики Китая в 1978-2012 гг. показал перспективу наращивания грузоперевозок. Большим плюсом исследования является то, что авторы учли темпы прироста инвестиций, занятых, параметры эффективности экономики Китая – трудоёмкость, капиталоемкость и совокупную производительность факторов (С. 677-658). Итог этих оценок – снижение капиталоемкости китайской экономики на всем рассматриваемом промежутке времени, с вытекающими проблемами эффективности развития в будущем, что может сказаться и на объёме перевозок. Однако, как это именно скажется на перевозках, в зависимости от разных сценариев развития Китая, которые обсуждаются в научной литературе и китаеводами, авторы не приводят. Понятно, что сохранение темпа роста Китая на 5-8% сохранит и примерно существующей объём перевозок, с некоторой перспективой его наращивания. Вместе с тем, китайские товары, которые могли бы транзитом попадать в Европу перемещаться могут через Россию, но спрос на эти товары зависит от состояния европейской экономики, поэтому прогноз на транзитную систему должен учитывать не только предложение (со стороны Китая), но и спрос со стороны Европы. Стоимость транзита будет также влиять на тот и другой параметр по разному, создавая дополнительную вилку между спросом и предложением и влияя на иные пути доставки (альтернативные, не связанные с транзитом по территории России).

Особого упоминания заслуживает глава 5 раздела I, посвящённая моделям, описывающим транспортно-транзитные возможности (С.123-127). Несмотря на краткий характер, в ней приведены динамические модели поверхности транспортно-транзитивных возможностей, записаны обыкновенные дифференциальные уравнения, отражающие изменение

факторов производства и объёма оборота грузов на транспорте, причём, как отмечают авторы, не только количественные, что довольно ценно. Выделена роль краткосрочных возмущений и проблема инерционности изменений оборота (принцип соответствия П.Самуэльсона или принцип малых возмущений). Однако, производственная функция включает величину оборота – пассажирского и грузооборота и записывается в виде темповой модели, то есть, когда темп изменения параметра пропорционален величине параметра, с коэффициентом, являющимся функцией времени. Весь смысл тогда заключён в этих коэффициентах – все институциональные параметры воплощены в них. Однако, чувствительность решений и действующих факторов они не позволяют оценить. Значит, модель задаёт лишь общие параметры так называемой поверхности транспортно-транзитных возможностей (С. 124-125). Если же быть придирчиво строгим, то темп равен такому коэффициенту как  $kV$  формуле 5.2 на странице 124, поскольку темп можно представить точно как  $[(1/Y) dY/dt]$ . Если грузоперевозки, как и пассажирские перевозки, являются функцией роста экономики, общего темпа роста дохода, например, граждан страны, то какова связь между грузовыми и пассажирскими перевозками – такой ракурс модели был бы также интересен. Как распределяется ресурс между различными видами перевозок, здесь интересно было бы использовать методы Л.В.Канторовича к решению транспортной задачи.

В мировой экономической системе к нынешнему моменту созрели все условия для глобальных институциональных модификаций. Эти изменения происходят с довольно быстрой относительного предыдущего исторического периода скоростью, что не может не отразиться на эволюции инфраструктурных секторов, в частности, транспортных систем.

Сегодня приходится наблюдать ломку сложившегося мирового экономического порядка, с изменением глобальной расстановки сил, смещения торговых, финансовых институтов и полюсов современного мира. Транспортная инфраструктура представляет область стратегических решений, с одной стороны, её развитие становится результатом формирующихся полюсов торговли и мирового развития, либо полюсов национального роста, с другой стороны, развёртывание транспортной инфраструктуры служит условием для экономического развития данной территории в будущем. Указанные два условия делают стратегический выбор не таким очевидным, порождают стратегические риски, поскольку имеется явная стратегическая конкуренция между различными транспортными возможностями, даже иногда видами транспорта.

В этот период крайне важно для России выбрать верную стратегию институциональных изменений, определить этапы, время, последовательность необходимых изменений, чтобы системная трансформация хозяйственной системы не ввергла её в ещё больший кризис, усиливаемый экзогенными относительно российской экономики факторами. Инфраструктурные проекты, особенно в Сибири, рассматривались специалистами Российской академии наук всегда как позитивное направление приложения усилий, чтобы сохранить единство страны,

соединив разнесённые в пространстве её регионы, обеспечить динамизм их развития, и создать тем самым дополнительный фактор роста, связанный с отечественными инвестициями в инфраструктуру.

В качестве перспективы проведенных фундаментальных исследований сотрудниками Института проблем рынка РАН, отмечу следующие направления:

1. Развитие транспортной инфраструктуры, формирование модели транзитной экономики требует, на мой взгляд, специальной программы развёртывания различных транспортных коммуникаций по суше, морю, рекам, железным дорогам и авиаперевозкам. Сами по себе эти виды транспорта по отдельным видам перевозок конкурируют, по другим – нет. Структура транспортной сети и соответствующей ей инфраструктуры характеризуется некой начальной точкой – исходным состоянием, и изменение этого состояния, необходимо, на мой взгляд, рассматривать в контексте текущей динамики развития (ВВП и инвестиций), возможностей страны концентрировать капитал на развитие конкретных инфраструктурных проектов, а также как структурную задачу оптимизации не только потоков в рамках конкретного вида транспорта, но и между этими видами, ориентируясь на эффекты долгосрочной, причём далеко не только финансовой окупаемости подобных решений. Здесь важен будет подход, реализованный в советское время академиком Л.В.Канторовичем вместе с сотрудниками по решению транспортной задачи в СССР. Логистические цепи, их планирование и развёртывание вполне поддаются применению методов оценки оптимального размещения ресурсов (решению оптимизационных задач). Во всяком случае, это может быть добавочным инструментом, который вполне возможно применить на уровне подобных исследований. Перспективным представляется формирование эволюционных моделей, которые бы учитывали расширение видов инфраструктуры соразмерно с повышением уровня и качества жизни населения, связности территорий, устранения региональных различий в функционировании различных рынков на территории одного государства и с приграничными государствами в их торговле. Важно учесть потребности реального сектора в новых логистических линиях.

2. Формулируя эволюционную модель транспортно-транзитной экономики как хозяйственной системы, при которой поступления от пропуска грузов и пассажиропотоков (и смежных услуг) составляют весомую часть доходов властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, основу благосостояния (государства, региона, города и т.д. – С.127-129), авторам следовало бы ввести характеристики моделей, классифицировать возможные транспортно-транзитные модели хотя бы по ресурсу транспортировки или типу транспорта, доступного данной территории, а также значимость этих моделей именно по взносу в общее благосостояние или благосостояние конкретных субъектов или территорий. Кроме того, может быть такой вариант, что территория является промежуточной, связующим звеном между развивающимися регионами мировой системы и просто не может не выполнять функции транзита, но эта

строка не является определяющей в общей величине доходов – такой вариант и теоретически, и практически возможен – и это не отменит необходимость развития транспортно-транзитной модели. Иными словами, следует подчеркнуть отдельно общие признаки такой модели и горизонт её применения.

3. Выявлены важные условия преодоления институциональной неэффективности функционирования транспортных коридоров, например, сокращение объёма и времени таможенных процедур, предложено внедрение системы радиочастотной идентификации, введении унифицированной транспортной накладной как нормы стандартизации товарно-транспортных документов, особенно применимо к грузам в смешанном транспортном сообщении. Эти предложения выверены и достаточно хорошо обоснованы авторами монографии. Однако, организационные изменения, связанные с созданием крупных транспортных компаний для реализации согласованных проектов (С. 763), как и строительство новых маршрутов по пути «Китай-Европа» в виде перспективного предложения – требуют дальнейших исследований и верификации, в том числе, с учётом расчёта так называемой народнохозяйственной эффективности (как и иных видов эффективности – социальной, экологической и т.д.).

Полезным выглядела бы оценка, хотя бы ориентировочная общей величины инвестиционного ресурса, который можно аккумулировать государству и в частном секторе, особенно когда предлагается форма государственно-частного партнёрства как наиболее приемлемая для решения указанных задач. Это обстоятельство важно, поскольку авторы приходят к выводам об эффективности крупных олигополистических структур и предлагают в зоне Евразийского экономического пространства создать объединённую транспортно-логистическую компанию и систему.

В работе имеется множество детализированных предложений по конкретным направлениям транспортной системы, отдельным дорогам и коммуникационным связям. Они выглядят вполне обоснованными, во всяком случае, отражающими ход рассуждений авторов и обладают несомненной практической важностью.

Авторы приходят к неутешительному для России выводу (с. 772-778) о том, что конкурентные преимущества России и многих стран СНГ, то есть территории бывшего СССР, не высокие в смысле привлечения добавочного грузооборота и соответствующего ему развития транспортной инфраструктуры, а также пассажирского транзита. Справедливо отмечается, что активизация такого транзита и грузооборота возможно только при интенсивном развитии экономики самой России и приграничных государств, а строительство путей сообщения, линий коммуникации будет происходить соразмерно с тем, как будет развиваться реальный сектор экономики, строительство инфраструктуры, включая дороги. В связи с этим России нужна обоснованная промышленная политика, структурные изменения экономики, основная направленность которых должна быть сведена к опережающему развитию реального сектора и элементов его инфраструктуры, включая транспортную.

Отдельно следует выделить, что авторы справедливо акцентируют внимание на том, что развитие транспортно-транзитной модели экономики потребует нового транспорта, даже можно сказать, видов транспорта (возможно на новых принципах, или с новыми скоростями и принципом движения или передачи крутящего момента). В силу того, что высок износ вагонного хозяйства и локомотивного парка в России и странах ЕЭП, назрела необходимость модификации железнодорожного транспорта (новых вагонов и локомотивов), однако, когда в России имеются примеры объединения даже кафедр «Вагоны» и «Локомотивы» в ведущем транспортном вузе, некогда гордости нестоличного советского транспортного машиностроения, сокращения набора на эти специальности, лабораторно-технической и экспериментальной базы, то это явно не способствует развитию не только транспортного машиностроения, но и формированию эффективной транзитной модели. Исследование, на мой взгляд, должно быть продолжено, особенно с учётом иностранной атаки внутри российского рынка транспортного машиностроения со стороны «Сименса» и «Бомбардье». Авторы обошли и столь острую в этом ключе проблему замещения импорта и комплектующей базы отечественного машиностроения. Разумеется, невозможно объять необъятное, поэтому это не является недостатком исследования, а, скорее, определяет те вопросы, на которые нужно дать ответы авторам в следующих работах.

На стр.774 при обобщении выводов исследования в пункте 13 говорится, что следует увязывать размещение отвёрточных производств в области транспортного машиностроения с привлечением грузопотока из стран, где располагаются штаб-квартиры компаний, выносящих на территорию ЕЭП свои производства. Представляется, что это институциональное ограничение никак не снизит влияния отвёрточных производств на создание изделий транспортного машиностроения, с вытекающим конкурентным поражением, поскольку нет ясности в количественной привязке, а также не соизмеряются выигрыши от увеличения грузопотока с потерями (долгосрочными, а перевозка всё-таки относительно коротка) для машиностроения как базовой отрасли промышленности.

Безусловным достоинством работы, что редкость для экономистов, является понимание авторами инженерно-технических особенностей функционирования и развития, в частности, железнодорожного транспорта, особенностей технико-технологических инноваций в этой системе. Так, они наравне с техническими специалистами предлагают применить технологию раздвижных колёсных пар, которые не требуют замены тележек при разной геометрии железнодорожного полотна, имеющей место в России и в Европе. Предлагается применять эту технологию сначала для перевозки дорогостоящих товаров, что выглядит обоснованно и убедительно. Видимо, в дальнейшем при расширении этой технологии, необходима будет её широкое применение.

Вместе с тем исследование необходимо расширить и углубить в части изучения олигополистической конкуренции на рынке транспортных перевозок различных грузов (например, и газа, трубопроводы), предложив

методы противодействия транснациональным транспортным компаниям, подчиняющим себе российский рынок транспортного машиностроения. Это будет вклад в разработку программы замещения импорта. И здесь же необходимо учесть вопрос скупки пакетов акций наших крупных машиностроительных холдингов, таких как «Трансмашхолдинг» и др., ибо в конечном счёте структура владения предопределил стратегию развития и состояние рынка машиностроительной продукции в России.

Конечно, в тексте встречаются отдельные сентенции, которые могут и должны восприниматься как некие лозунги – трюизмы, либо «странные установки». Так, на странице 674 авторы завершают главу фразой: «Эволюционное развитие перевозок импортных и транзитных грузов должно происходить на рыночной основе». Возникает вопрос не только относительно того, что имеется в виду под «эволюционным развитием», но и почему «рыночность» детерминирована только этим набором групп, а экспортные товары под это не подпадают, во всяком случае, они не указаны напрямую. Скорее это описка, либо «фраза-недоразумение», что возникает в любой работе такого высокого уровня – и она, конечно, не может нейтрализовать ценнейший материал, имеющийся в книге.

В целом же, исследование является крупным вкладом в разработку новой общей программы развития промышленности и транспорта России, на основе расширения взаимодействия государств Евразийского экономического Союза (ЕАЭС), договор по которому вступил в силу с 1 января 2015 года (вступление Армении и Кыргызстана, чьи транспортные возможности также проанализированы в рассматриваемом исследовании).

Я бы рекомендовал авторам сделать автореферат такой большой работы, с тем, чтобы собрать всё релевантное, что получено ими, уйдя от фраз-лозунгов или тривиальным постулатов, а собрать предложения – и издать по мотивам этой работы отдельно небольшой брошюрой до 50 страниц, направив её в соответствующие правительственные структуры и заинтересованные ведомства, обозначим то обстоятельство, что это результат крупного и многолетнего их исследования. Кроме того, важно обозначить порядок ввода рекомендаций и предложений, он будет влиять на итоговую эффективность всех предложений. Кроме того, надо будет составить морфологическую таблицу уже принятых решений, с возможной их верификаций на предмет того как они согласуются с выводами исследования и с предлагаемыми вариантами развития (моделями) транзитной системы России. И уже после этого внести коррективы в работе Министерства транспорта РФ, в реализуемые программы с обязательным обоснованием изменяемых финансовых назначений и поиском необходимых инвестиционных ресурсов.

Авторы обоснованно предлагают несколько различных моделей транзитов для России по разным территориальным направлениям, путям торговых потоков – в этом и состоит крупное народнохозяйственное значение данной работы. Практически каждая глава содержит релевантные выводы. Книга завершается общим объёмным заключением, синтезирующим материалы всего исследования и большим списком литературы.

В заключение хотелось бы поблагодарить авторов труда – член-корр РАН Цветкова В.А., кандидатов наук Зоидова К.Х., и Медкова А.А.<sup>3</sup> за столь важную для России работу, пожелать развития и продолжения исследований в обозначенных направлениях, а всем читателям и правительству РФ, органам законодательной и исполнительной власти в регионах, аналитическим службам, разработчикам правительственной политики, консультантам исполнительной власти, обратить углубленное и пристальное внимание на эту полезнейшую для страны работу. За последние годы мне не доводилось видеть столь масштабного, подробного, эмпирически обоснованного, фактически полного, опирающегося на методологию институционально-эволюционного анализа, содержащего элементы математического моделирования (на уровне производственных функций, сплайн-функций, элементарных эволюционных моделей, представленных системой дифференциальных уравнений) исследования в Российской академии наук, в условиях её реформирования. Такие исследования должны, на мой взгляд, щедро финансироваться Правительством Российской Федерации, обязательно продолжаться при расширенном финансировании и отмечаться государственной премией. Подобный исход, мне представляется, заметно подымет авторитет секции экономики, вдохнёт в работу отечественных экономистов новые творческие силы. Хотелось бы поздравить сотрудников Института проблем рынка с таким позитивным результатом. Думаю, этот труд уже в какой-то степени определил названный исход и его влияние в этом направлении будет с годами возрастать. Авторы провели сложное по фактологическому материалу, эмпирике и моделированию исследование, которое не просто изучать, хотя оно хорошо структурировано по разделам и главам. Это гигантский и явно многолетний труд, заложивший целый пласт направлений для дальнейших исследований.

---

<sup>3</sup> Хотелось бы отметить, что в советское время за такую большую работу кандидатам наук Зоидову К.Х. и Медкову А.А. были бы присвоены степени доктора наук за эту монографию по автореферату без подготовки самой диссертации. Почему эти возможности исключены или трудны сегодня – этот вопрос остаётся адресовать соответствующим государственным структурам.