

Роль транспортной инфраструктуры в интеграции фрагментированного экономического пространства России: история и современность

Левин Сергей Николаевич

Финансовый университет при Правительстве РФ, Москва, Россия, e-mail: levin.sergey.n@gmail.com

Макарова Ирина Викторовна

Финансовый университет при Правительстве РФ, Москва, Россия, e-mail: makiv5@mail.ru

Цитирование: Левин С.Н., Макарова И.В. (2026). Роль транспортной структуры в интеграции фрагментированного экономического пространства России: история и современность. *Terra Economicus* **24**(3), 50–68. DOI: 10.18522/2073-6606-2026-24-3-50-68

В представленной статье рассматривается роль транспортной инфраструктуры в интеграции фрагментированного экономического пространства России в имперский, советский и постсоветский периоды развития страны. Эта роль рассматривается в контексте сравнительного анализа общих характеристик и специфических особенностей соответствующих этапов модернизации российской экономики и общества. Место центрального субъекта в этих процессах занимали сменяющие друг друга «правлящие группы»: имперская автократия, реализующая консервативный проект модернизации; коммунистическая партия, инициировавшая социалистический проект; постсоветская правящая группа, стремящаяся найти баланс между идеями рыночных реформ и интеграцией политико-экономического пространства России как системы «имперского» типа. Методология исследования построена на интеграции моделей и инструментов мир-системного анализа, новой политической экономики и новой институциональной экономической теории. Показано, что процесс интеграции России как мир-империи в глобальную мир-экономику объективно приобретал секторальный характер, что воспроизводило фрагментацию ее экономического пространства. Российское государство берет на себя функции интеграции фрагментированного экономического пространства страны. Среди используемых им инструментов особую роль играет транспортная инфраструктура. Правящая группа выступает при этом как заказчик институциональных проектов, определяя выбор дискретных структурных альтернатив организации транспортной инфраструктуры. Выбирая конфигурацию институтов, государство ищет оптимальные варианты использования транспортной инфраструктуры как инструмента достижения сразу трех целей: интеграция фрагментированного экономического пространства, укрепление позиций страны в глобальной мир-экономике, обеспечение приемлемого уровня коммерческой эффективности.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура; фрагментация; интеграция; глобальная мир-экономика; мир-империя; дискретные структурные альтернативы

The role of the transport infrastructure in integrating Russia's fragmented economic space: History and modernity

Sergey N. Levin

Financial University, Moscow, Russia, e-mail: levin.sergey.n@gmail.com

Irina V. Makarova

Financial University, Moscow, Russia, makiv5@mail.ru

Citation: Levin S.N., Makarova I.V. (2026). The role of the transport structure in the integration of Russia's fragmented economic space: History and modernity. *Terra Economicus* 24(3), 50–68 (in Russian). DOI: 10.18522/2073-6606-2026-24-3-50-68

The article examines the role of transport infrastructure in the integration of the fragmented economic space of Russia in the imperial, Soviet and post-Soviet periods of the country's development. This role is considered in the context of a comparative analysis of the general characteristics and specific features of the imperial, Soviet and post-Soviet stages of the economy and society modernization in Russia. The central actor in these processes was the successive "ruling groups" represented by the tsarist autocracy implementing a "conservative" modernization project; the Communist Party, which initiated a "socialist" project; and the post-Soviet ruling group striving to find a balance between the ideas of market reforms and the integration of Russia's political and economic space as an "imperial" type system. The research methodology is based on the consideration of the economy as a political-economic system. Approaches and models of world-system analysis, and new institutional economic theory represented by the concept of discrete structural alternatives are integrated to conduct research. It is shown that the process of Russia's integration as a world-empire into the global world-economy objectively acquired a sectoral character, which reproduced the fragmentation of its economic space. The Russian state is taking on the functions of integrating the country's fragmented economic space. Transport infrastructure plays a special role among the tools the state uses. The ruling group acts as the orderer of institutional projects determining the choice of discrete structural alternatives for the organization of transport infrastructure. When choosing the configuration of institutions, it seeks optimal variants for using transport infrastructure as a tool for achieving three goals at once, i.e. integration of the fragmented economic space and strengthening the country's position in the global world-economy while ensuring an acceptable level of its commercial efficiency.

Keywords: transport infrastructure; fragmentation; integration; global world-economy; world-empire; discrete structural alternatives

JEL codes: O10, O18, O43

Введение

Методология анализа роли транспортной инфраструктуры в интеграции фрагментированного экономического пространства России построена на использовании моделей и инструментов современной политической экономии. Последняя представляет собой не единую теоретическую программу, а совокупность лишь частично пересекающихся концепций исследовательских программ, базирующихся на двух конкурирующих парадигмах. Она включает в себя как модифицированные варианты политико-экономических исследований, развивающиеся в рамках гетеродоксальной экономической теории, так и новую политическую экономию, представляющую собой часть расширенного

мейнстрима. В ходе конкурентного взаимодействия модифицированной традиционной и новой политической экономии формируется предметное поле современных политико-экономических исследований, которое объединяет эндогенизация анализа взаимодействия политических и экономических субъектов как элементов интегральной политико-экономической системы.

Ключевую роль в методологии данной работы играют нижеперечисленные модели и инструменты:

1) мир-системного анализа (Валлерстайн, 2001; Арриги, 2006 и др.) – в части развития транспортной инфраструктуры России в контексте специфики модернизации отечественной экономики в имперский, советский и постсоветский периоды. Россия наряду с такими странами-цивилизациями, как Китай, и рядом других исторически с позиции мир-системного подхода представляла собой мир-империю, интеграция экономического и социально-политического пространства которой обеспечивалась при ключевой роли механизмов централизованного перераспределения ресурсов. Сложившаяся специфика организации экономики и социума в России получила отражение, в частности, в концепциях раздаточной экономики О.Э. Бессоновой (2026), институциональных матриц С.Г. Кирдиной (2014) – Россия рассматривается в ней как пример страны с X-матрицей, в которой преобладают нерыночные механизмы координации, – и ряда других. Принципиально значимым представляется охарактеризовать, как на трансформацию экономической системы России повлияла модернизация, которая с точки зрения мир-системного подхода рассматривается как процесс становления и развития глобальной мир-экономики, встраивающей в свой состав локальные мир-экономики и мир-империи;

2) подходов новой политической экономии, рассматривающих проблемы выбора дискретных структурных (институциональных) альтернатив организации политико-экономической системы (Левин, 2014; Левин, Саблин, 2024). Выбор путей и форм развития транспортной инфраструктуры рассматривается в контексте исторически сложившихся институтов взаимодействия политических и экономических субъектов.

Субъектом выбора дискретных структурных альтернатив организации политико-экономической взаимодействия выступают институциональные предприниматели (Левин, Саблин, 2026). Специфической особенностью ситуации, связанной со встраиванием отечественной мир-империи в глобальную мир-экономику, является роль правящей группы как центрального актора институциональных изменений. Интеграция фрагментированного экономического пространства России объективно воспроизводила условия возникновения того или иного варианта «вертикали власти», в рамках которой происходило взаимодействие основных политических и экономических субъектов. В этих условиях именно правящая группа определяла выбор и легитимизацию вариантов институциональной организации политико-экономической системы. В ходе развития имелось три типа правящей группы: имперская автократия, коммунистическая партия, постсоветская правящая группа. По характеру легитимизации они реализовывали соответственно: консервативный имперский; социалистический советский; постсоветский, эволюционирующий от нормативного «либерального» к государственно-корпоративному варианту политико-экономической организации экономики и общества.

Цель исследования – выявить общие характеристики и специфические особенности роли транспортной инфраструктуры в интеграции фрагментированного экономического пространства России в имперский, советский и постсоветский периоды развития страны.

Развитие и функции транспортной инфраструктуры в рамках имперского варианта модернизации

Центральным субъектом, играющим роль идеологического, политического, экономического и организационного центра в российской мир-империи, выступала имперская автократия, персонифицированная в лице монарха. Реформы рыночного типа были обусловлены необходимостью адаптации России к развивающейся глобальной мир-экономике. При этом вхождение отечественной экономики в глобальную мир-систему объективно приобретало секторальный характер. В этой связи отечественное государство вынуждено было решать две противоречивые задачи:

- 1) обеспечивать массированную протекционистскую поддержку капиталистического сектора;
- 2) сохранять баланс между традиционным и капиталистическим секторами, обеспечивая единство фрагментированного экономического пространства страны.

Решение этих задач обеспечивалось использованием централизованных политико-административных механизмов мобилизации и перераспределения ресурсов. Среди инструментов их решения особое место занимала транспортная инфраструктура.

Правящая группа («правитель») была ориентирована на формирование институтов на основе своих представлений о принципах социальной организации. Таким образом, государственное устройство и политический порядок стали детерминантами национальной стратегии в области формирования транспортной структуры и ее дальнейшего развития. Реформирование транспортной политики осуществляется в результате выявленных негативных причинно-следственных связей либо при ее недостаточной эффективности (Доббин, 2013).

Российское государство выступало при этом в качестве заказчика институциональных проектов, определяя выбор дискретных структурных альтернатив организации транспортной инфраструктуры. Выбирая конфигурацию институтов, оно вынуждено было искать варианты использования транспортной инфраструктуры как инструмента достижения сразу трех целей:

- 1) сохранения единства страны и укрепления ее позиций в мире, что предполагало ориентацию на решение политико-административных и военно-стратегических задач;
- 2) поддержки и обеспечения конкурентоспособности капиталистического сектора, определяющего место страны в глобальной мир-экономике;
- 3) обеспечение минимально приемлемого уровня коммерческой эффективности транспортной сферы.

Модернизационные проекты российского государства реализовывались в рамках ограничений, заданных «институциональными хозяйственными обстоятельствами» развития страны, включающими специфику: природно-климатических условий, геополитического и геоэкономического окружения, разнообразия этнического и религиозного состава населения страны. Для развития транспорта особое значение имели географические особенности, связанные с наличием плотной морской и речной сети, что исторически предопределило развитие водного транспорта – внутреннего речного и морского судоходства. Долгое время внутренний водный транспорт был основным средством перевозки пассажиров и грузов, а с развитием судоходства развивалось и судостроение¹.

С появлением железнодорожного транспорта и расширением сети автомобильных дорог значение водного транспорта не уменьшалось, особенно на востоке России, где расположена большая часть лесов, множество деревень и поселений, добраться в которые другими видами транспорта было невозможно, по рекам и их многочисленным притокам по-прежнему осуществлялся сплав древесины при проведении лесозаготовок (Ненашева, Олсен, 2018).

По мнению Д.А. Мачерета и И.А. Епишкина, особая роль в качестве стимулятора формирования рыночных институтов в истории России отводилась морскому транспорту. Поскольку мореходы полагались на природные ориентиры и на себя, они не зависели от воли государства. По этой причине «вплоть до эпохи промышленной революции водный (в том числе морской) транспорт был в большинстве случаев конкурентоспособней сухопутного, да и сейчас он реализует львиную долю мировой торговли» (Мачерет, Епишкин, 2017: 80–101).

В 1809 г. Александр I учредил Управление водными и сухопутными сообщениями в качестве первого в Российской империи органа централизованного управления транспортом с целью обеспечения потребностей военной безопасности, экономики, торговли.

Новые проекты не находили поддержки ни у Николая I, ни у правительства из опасения ослабления контроля над народом вследствие упрощения возможности перемещения по стране. Первая железная дорога в России была запущена только в 1837 г. от Петербурга до Царского Села, ее протяженность составила 27 км, максимальная скорость развивалась до 64 км/ч, а средняя – до 51 км/ч. Дорога была частной и приносила владельцам прибыль, что явилось стимулом к тому, чтобы ряд предпринимателей предложил проекты новых железных дорог. Запреты, налагаемые правительствами различных стран в разное историческое время, являли собой ограничения институциональных преобразований и замедляли экономическое развитие (Мачерет, Епишкин, 2017). В конечном итоге власть стоит перед выбором: экономическое развитие страны и потеря власти либо политическая стабильность, влекущая за собой экономический застой (Хусаинов, 2018).

¹ История флота России. Проект создан при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации. <https://flot.projects.mintrans.ru/> (дата обращения: 03.02.2026).

Показательно, что Д. Аджемоглу и Дж. Робинсон приводят примеры блокирования властными структурами развития железных дорог в Австро-Венгрии (Аджемоглу, Робинсон, 2020: 488–489) и Российской империи (Там же: 496–498).

Снятие этих ограничений, возникших в период правления Николая I, было связано с переходом к реформам модернизационного типа. Индикатором институциональной и экономической отсталости Российской империи, и особенно транспортной инфраструктуры, стало ее поражение в Крымской войне, что послужило толчком к проведению реформ и ускорению строительства железных дорог (Мачерет, Епишкин, 2017).

В пореформенный период ключевое место в модернизационных проектах заняло развитие железнодорожного транспорта. С позиции встраивания России в глобальную мир-экономику и укрепления ее позиций в рамках этой международной политико-экономической системы необходимо было решить три выше выделенные задачи. Во-первых, система железных дорог должна была стать инфраструктурным основанием интеграции экономического, политического и военно-стратегического пространства страны. Во-вторых, нужно было логистически обеспечить благоприятные условия отечественного экспорта, прежде всего сельскохозяйственной продукции, и импорта, необходимого для развития индустриального сектора. При выборе приоритетов в данном случае сталкивались интересы различных групп в рамках капиталистического и традиционного секторов экономики. В-третьих, надо было найти источники финансирования инвестиций в строительство железных дорог и обеспечение коммерческой эффективности их эксплуатации.

С приходом к власти Александра II в 1868 г. возобновилось строительство железных дорог на основе инвестиций частного капитала. Государство гарантировало 5-процентную прибыль на вложенный капитал, что обусловило высокие темпы строительства. Так, в период с 1868 по 1877 г. среднегодовой показатель строительства новых линий составил 1609,7 км/год. В 1902 г. насчитывалось: 36 железных дорог, из них 26 были казенные, две узкоколейные дороги; 11 подъездных путей, 9 из них – узкоколейные. Количество передаточных пунктов и ветвей составляло 51².

Возникали и негативные последствия такого рода решения. Дорог было много, они конкурировали между собой в том числе и по тарифам, зачастую работая в убыток. Желание собственников сократить эксплуатационные издержки приводило к плачевному техническому состоянию железных дорог и подвижного состава. Убытки покрывались из казны. Для получения поддержки со стороны императора владельцы дорог стали приглашать его многочисленных родственников и приближенных в совет директоров, что привело к усилению коррупции.

Поскольку убытки плохо управляемых железнодорожных обществ покрывались казной, то в условиях невозможности радикальных политических реформ проще было выкупить дороги. В августе 1892 г. принимается решение сделать железные дороги государственными.

Ф.И. Хусаинов, приводя цитату Э. Тери, отмечает: «... доля государства к 1900 г. достигла 69,6% общей сети железных дорог государственного значения. Эта пропорция сохранялась и в дальнейшем» (Хусаинов, 2018: 27). Парадоксально, но выкуп железных дорог осуществлялся под руководством С.Ю. Витте, не являвшегося сторонником государственного управления ими. Реформа проводилась с целью снижения коррупционной составляющей в расходах на содержание дорог и повышения их эффективности.

Несмотря на это, тарифная политика государства обеспечивала дешевизну железнодорожных перевозок, сохраняя их убыточность. Так, тарифы на пассажирские перевозки после реформы 1884 г. были самыми низкими в мире. Убытки казны от деятельности железных дорог в России с 1892 по 1905 г. составили 735 905 тыс. руб. С 1906 г. убытки были более 100 млн руб. в год, а в 1908 г. – близки к 150 млн руб. (Беляков, 2002).

Из года в год рос государственный долг страны. А.А. Беляков в статье «Оценка народно-хозяйственного ущерба от приоритетного развития железнодорожной сети в России во второй половине XIX в. (опыт построения контрфактической модели)» ссылается на министра финансов Е.Ф. Канкрин: «Он (Канкрин. – Прим. автора) называл железнодорожное строительство «уничтожением капиталов» (*der Nutzen des Kapitalzerstörung*), что для России с ее дефицитом капиталов недопустимо еще многие

² Схема железных дорог Российской империи. Издание И.Ф. Зауэра, 1902 год. Библиотека русского географического общества: Карты. <https://elibr.ru.org/safe-view/123456789/234951/1/0K7QqDE1N19uXzAwMTM5OS5wZGY=> (дата обращения: 26.10.2025).

десятилетия» (Беляков, 2002: 402). Беляков отмечает, что строительство железных дорог уничтожало все заемные капиталы при неимении собственных, являясь главной причиной роста долгов.

В то же время избранный приоритет в пользу развития железных дорог тормозил модернизацию других компонентов транспортной инфраструктуры. Проблема заключалась в том, что строительство железных дорог и их эксплуатация в России обходились дороже, чем, скажем в европейских странах или США, стоимость работ оценивалась уже миллиардами рублей. Заболоченные местности, многочисленные реки делали строительство весьма дорогим, и не было возможности осуществлять контроль за расходами в полном объеме. А.А. Беляков, ссылаясь на А.М. Соловьева, отмечает: «вообще все, что относится к гидротехнике, сильно дискредитировано, причем “невольною виновницею зла является железная дорога”. Но последняя порождала неизмеримо большие злоупотребления...» (Беляков, 2002: 412). В этих условиях финансирование других видов транспортной инфраструктуры осуществлялось по остаточному принципу. Как следствие этого, в плачевном состоянии находились дороги и водные пути; несмотря на эксплуатационную дешевизну, практически не строились причалы.

Представляется, что такая критическая оценка не учитывает многообразие функций транспортной инфраструктуры. Интеграция экономического, политико-административного и военно-стратегического пространства страны при одновременном обеспечении ее конкурентных позиций в глобальной мир-системе имела приоритет над задачами обеспечения коммерческой эффективности железных дорог.

Так, Российская империя являлась одной из ключевых стран – экспортеров зерна, к 1913 г. экспортировался 51% произведенных в стране муки и зерновых культур (Тагирова, 2015). Транспортная система России должна была обеспечить доставку грузов как на внутренний, так и на внешние рынки; расстояние поставок грузов достигало сотен, иногда тысяч километров. Долгое время транспортировка осуществлялась водными путями, а позже водным и железнодорожным транспортом.

В статье «Путешествие волжского хлеба: транспортные пути, коридоры в России (XIX – начало XX в.)» Н.Ф. Тагирова, ссылаясь на Т.М. Китанина, выделяет пять основных направлений движения хлебных грузов (Тагирова, 2015: 65):

- 1) юго-западные железные дороги. Зона притяжения – Бессарабия, Киевская, Херсонская, Подольская губернии. Далее зерно отправлялось на север и северо-запад (Брест, Варшава, Данциг, Кенигсберг) и на юг (Николаев, Одесса);
- 2) по Либаво-Ровенской железной дороге осуществлялись перевозки в сторону Петербурга – Варшавы;
- 3) центральные районы Европейской России: поставки зерна в направлении Риги;
- 4) зерно из юго-восточных областей Европейской России в Москву, Петербург и другие районы страны поступало по девяти железнодорожным линиям;
- 5) Волжский бассейн – самостоятельное направление, в рамках которого железные дороги выступали как часть транспортного коридора вместе с речным флотом.

При оценке эффективности транспортных путей необходимо учитывать и положительные внешние эффекты от их развития на макроуровне. Индустриализация страны производилась за счет доходов от экспорта хлеба. В этой связи можно отметить, что мультипликативные эффекты от железнодорожного строительства стали мощным стимулом для развития целого комплекса отраслей промышленности. Быстро развивалась угледобывающая промышленность, черная металлургия превратилась в главную отрасль тяжелой промышленности. Во второй половине 1890-х гг. были построены новые машиностроительные заводы. Особенно высоки темпы роста промышленности были с 1890 по 1899 г., за этот период выплавка чугуна увеличилась на 190%, благодаря чему Россия заняла четвертое место в мире; производство железа выросло на 131%, тогда как в США – на 61%, в Германии – на 78%, в Англии – только на 8%. Вывоз из России марганцевых руд составлял 50% от мирового экспорта. По производству металлов юг России значительно обгоняет Урал благодаря привлечению иностранных капиталов и их концентрации (Лапаева, 2005).

В результате индустриализации все больше населения переезжало из сельской местности в город, ведущую роль в экономике занимала промышленность, вытесняя сельское хозяйство; увеличивалось значение железнодорожного и автомобильного транспорта при снижении роли гужевого (Ореховский, Букина, 2025).

К концу XIX в. в России уже работало семь паровозостроительных заводов с ежегодной производительностью 1200 паровозов. Это были достаточно крупные производства. Для сравнения: Франция выпускала ежегодно 500, а Германия – 144 паровоза. Производство вагонов приблизилось к объему выпуска германских заводов, которые изготавливали около 30 тыс. товарных и 6 тыс. пассажирских вагонов³.

Следование вышеуказанным приоритетам реализовалось в уникальном по своим масштабам проекте строительства Великого Сибирского пути, соединившего Санкт-Петербург и Владивосток, протяженностью около 7000 км. Затраты на его строительство превысили 1,5 млрд руб. золотом (Канн, 2016).

К началу Первой мировой войны российские железные дороги имели протяженность, приближающуюся к 70 тыс. км, на 10 тыс. жителей приходилось порядка 4 км дорог; сегодня на 10 тыс. жителей приходится около 6 км дорог. И.М. Могилевкин указывает: «Были сооружены главные магистрали страны. В дальнейшем, при советской власти ...сеть дорог разрасталась, дополнялась, модернизировалась, но ее общая прежняя схема и далее служила основой развития железнодорожного транспорта» (Могилевкин, 2005: 172–173; цит. по: Мачерет, Епишкин, 2017).

В начале Первой мировой войны железные дороги вполне справлялись с нагрузкой, пока она соответствовала расчетному значению перевозок в мирное время. При этом с 1914 по 1917 г. продолжалось строительство новых железных дорог. К началу революции в стадии строительства было порядка 13,5 тыс. км новых железнодорожных путей⁴.

С середины 1915 г. с переброской основных сил Германии на русский фронт, ростом нашей армии, а также проводившейся эвакуацией в связи отступлением российских войск с территории Белоруссии, Польши, Литвы, Галиции нагрузка на железнодорожную сеть значительно возросла, что выявило ряд проблем в ее работе. Была нарушена плановость, возникали длительные простои и заторенность дорог, количество отправляемых поездов значительно превышало пропускную способность путей. Отсутствовали меридианные линии, позволяющие разгрузить основные магистрали. Из-за низкой провозной способности железнодорожных путей армия недополучала порядка 25% снабжения. Организация управления показала свою неэффективность. Так, на территории военных действий управление дорогами было отделено от Министерства путей сообщения и передано в подчинение начальнику военных сообщений. Такого рода децентрализация оказала негативное влияние на плановое и эффективное обслуживание страны товарами в целом. Н.Н. Головин, описывая состояние экономики, приводит цитату председателя Государственной думы М.В. Родзянко: «Москва и Петроград сидели без мяса, а в то же время в газетах писали, что в Сибири на станциях лежат битые туши и что весь этот запас в полмиллиона пудов сгниет при первой же оттепели. Все попытки земских организаций и отдельных лиц разбивались о преступное равнодушие или полное неумение что-нибудь сделать со стороны властей. Каждый министр и каждый начальник сваливал на кого-нибудь другого, и виноватых никогда нельзя было найти. Ничего, кроме временной остановки пассажирского движения для улучшения продовольствия, правительство не могло придумать»⁵.

Несостоятельность железных дорог побудила правительство перенаправить часть грузов на водные пути; перевозятся грузы миллионами пудов, в том числе каменный уголь из Донбасса через Сарепу по Волге, по Северной Двине из Астрахани до Котласа с перегрузкой по железной дороге в Санкт-Петербург⁶.

Тем временем технический прогресс вел к усложнению транспортной инфраструктуры страны, 1909 г. ознаменовался зарождением авиационной промышленности в России. Именно вагоностроительные заводы стали «кузницей» первых российских самолетов, которые предназначались для военных целей. К началу 1911 г. Российская империя «... занимала второе место по общему количеству аэропланов и третье место – по дирижаблям в мире»⁷.

³ Промышленность, торговля, финансы – Экономика России во второй половине XIX – История. FullIstoria.ru. <http://www.fullistoria.ru/fuists-762-1.html> (дата обращения: 23.11.2025).

⁴ Советский транспорт 1917–1927 гг. Издание Народного комиссариата путей сообщения. М., 1927, с. 159. <https://istmat.org/node/54111?ysclid=mpvhvcn4bs772460539> (дата обращения: 07.02.2026).

⁵ Головин Н.Н. Военные усилия России в Мировой войне. Военная литература [Исследования]. https://militera.lib.ru/research/golovnin_nn/09.html (дата обращения: 12.12.2025).

⁶ Советский транспорт 1917–1927 гг., указ. соч., с. 181. <https://istmat.org/node/54111?ysclid=mpvhvcn4bs772460539> (дата обращения: 07.02.2026).

⁷ Ипатов А.М. Предпосылки создания Военного воздушного флота в Российской империи в 1912 году. <https://history.milportal.ru/predposylki-sozdaniya-voennogo-vozdushnogo-flota-v-rossijskoj-imperii-v-1912-godu/?print=print> (дата обращения: 08.10.2025).

К началу Первой мировой войны в России уже была создана авиационная промышленность, инвестиции носили исключительно частный характер, поскольку правительство настаивало на том, что средства, необходимые для развития железных дорог, не следует перенаправлять на развитие авиации. Однако авиационная отрасль оснащала армию по численности вторым в мире парком самолетов, насчитывалось 263 боевые машины. При этом все двигатели импортировались из Франции, что во время войны делало нашу авиационную промышленность уязвимой, поставки по железной дороге через Германию прекратились. Пришлось преодолевать серьезные трудности в сфере логистики. Была поставлена задача наладить собственное производство двигателей и нарастить объемы производства самолетов в России. В 1916 г. количество заводов увеличилось с семи до девяти, в армию поставлено уже 1432 самолета. В то же время устойчиво сохранялось отставание России в авиационной отрасли от Франции, Англии, Германии. Причиной тому являлась сохраняющаяся импортозависимость от поставок электроприборов, радиаторов, оборудования и пр.; собственное производство двигателей составляло 1/3 от потребностей производства. В 1916 г. государством был разработан план развития авиационной отрасли, выделены средства на поддержку частного производства и начато строительство крупных авиастроительных заводов, но завершить задуманное не удалось⁸.

Имперский проект модернизации не выдержал испытаний Первой мировой войной. Накопление политико-экономических и социально-экономических противоречий привело к слому существовавшей политико-экономической системы. На смену ей пришла возглавляемая коммунистической партией советская политико-экономическая система, ориентированная на реализацию социалистической модели развития.

Роль транспортной инфраструктуры в рамках советской политико-экономической системы

Советскую модель развития можно рассматривать в трактовке Й. Шумпетера как «систему политической экономии». Последний писал: «Под системой политической экономии я понимаю изложение системы экономической политики, которую автор отстаивает исходя из некоего единого нормативного принципа: экономического либерализма, социализма и т.д.» (Шумпетер, 2004: 101). В этой связи возникает вопрос о том, в какой степени социалистический проект советского типа вписывается в логику развития глобальной капиталистической мир-системы. С одной стороны, СССР позиционировал себя как центр реализации конкурирующего с капитализмом глобального политико-экономического и идеологического проекта. С другой стороны, он оставался в конечном счете частью глобальной мир-экономики. Й. Валлерстайн отмечал, что СССР реализовал особый вариант стратегии «меркантилистского полуухода» (Валлерстайн, 2001).

Характеризуя двойственную роль СССР в глобальной мир-системе, необходимо выделить следующие взаимосвязанные аспекты.

1. Условием легитимизации социалистического проекта являлось решение задач модернизации экономики и социума.

2. Исходя из вышесказанного СССР позиционировал себя как центр альтернативной экономической и военно-политической системы. При этом принципиальное значение имела его способность обеспечить военно-стратегический паритет с США как гегемоном мир-системы и его союзниками.

В этой связи Советский Союз, в трактовке Й. Валлерстайна, оставался, с одной стороны, периферией, а с другой – военно-политическим и экономическим контрцентром, балансирующим влияние США. Этот своеобразный «парадокс» в рамках мир-системного подхода можно объяснить в русле идеи Дж. Арриги об объединении процесса накопления капитала и обеспечения военно-политической гегемонии (Арриги, 2006). В данном случае речь идет о том, что в рамках «американского» цикла накопления у США как военно-политического гегемона в течение нескольких десятилетий существовал геополитический противник, ограничивающий данную гегемонию.

Вышеприведенный анализ показывает, что в советский период, как и в имперский, развитие транспортной инфраструктуры было ориентировано на достижение тех же трех основных целей. Однако

⁸ Ганн Ю. Царская Россия как быстро развивающаяся авиационная держава. *Улица Московская*. Электронное издание. <https://ym-penza.ru/kulturnyj-sloj/kraevedenie/item/7076-tsarskaya-rossiya-kak-bystro-razvivayushchayasya-aviatsionnaya-derzhava> (дата обращения: 08.10.2025).

при этом резко выросла значимость решения комплекса военно-стратегических, технологических и политико-административных задач, направленных на обеспечение военно-стратегического паритета с США и его союзниками, сохранение и укрепление геополитических позиций страны в мире. При этом выбор конкретных приоритетов определялся конкуренцией групп интересов, постепенно складывающихся в рамках формальной иерархии советской политико-экономической системы.

В развитии транспортной инфраструктуры страны в советский период можно выделить ряд этапов. Первый этап связан с периодом нэпа, и он укладывается в логику «восстановительного роста» (концепцию восстановительного роста и затухающих кривых развития обосновал отечественный экономист В.Г. Громан, а актуализировал в современной России Е.Т. Гайдар (2003)). Восстановительный рост в период нэпа базировался на использовании ранее созданных производственных мощностей и обученной до его начала рабочей силы. Для запуска механизма восстановительного роста необходимо ликвидировать дезорганизацию экономики и восстановить хозяйственные связи. Допущение рыночных отношений и частного сектора (пусть и в ограниченном масштабе), восстановление денежной системы, реорганизация государственной промышленности на основе объединения предприятий в тресты и синдикаты позволили преодолеть дезорганизацию экономики. При этом необходимым условием для развития хозяйственных связей было восстановление и развитие транспортной инфраструктуры. Это было обусловлено тем, что в результате Первой мировой войны, революции 1917 г. и Гражданской войны железнодорожная транспортная система была полностью расстроена. Тяжелые разрушения продолжались и во время Гражданской войны 1917–1922 гг.: взрывались станции, транспортные сооружения, сжигался транспорт. Сохранившийся подвижной состав железнодорожного транспорта представлял собой жалкую картину, разрушения были огромны. Транспортникам приходилось предпринимать невероятные усилия для выполнения поставленных задач по поставкам продовольствия, топлива. В условиях голода 1920–1921 гг. организовывались транспортные экспедиции за продовольствием, перевозки хлеба от силы составляли 1/3 от предвоенного значения 1913 г.⁹ Почти полный паралич водного транспорта увеличил нагрузку на железные дороги. На смену разрушенной системе управления транспортом пришло самоуправление на местах, что привело к полному хаосу. Только к 1921 г. удалось вернуться к единоначальной системе управления транспортом, была решена задача наведения порядка, решались задачи ремонта и восстановления. Система управления претерпевала многочисленные изменения: от централизации до передачи ряда вопросов на местное управление и децентрализации во время нэпа.

Основную массу перевозимых грузов до 1923 г. составляли товары потребления. С 1924 г. возник вопрос перевозок массовых грузов, а соответственно, и необходимости увеличения пропускной способности железнодорожного транспорта и возобновления массовых перевозок дешевых грузов водным транспортом¹⁰. С 1927 г. внимание к транспорту значительно возросло, что прежде всего было продиктовано потребностями растущей промышленности; процесс индустриализации продолжался.

На изменение направления отправляемых грузов и развитие железных дорог оказали влияние новые политические и экономические условия, в которых оказалась страна после Первой мировой войны и революции.

Изменение границ страны вместе с отошедшими приграничными территориями определило изменение потоков грузов, оборвались поставки к Балтийскому морю и на западную границу. С прекращением поставок иностранного угля набирали мощь отправки грузов с Украины в Ленинград, из Донбасса в Москву. Усиливалось значение окраин, набирали силу грузопотоки угля и сельскохозяйственной продукции из Сибири, строилась Туркестано-Сибирская железная дорога, Волго-Донской канал. В связи с увеличением объемов перевозимых грузов развивались Ташкентское и Ростовское направления. Расширялись транспортные узлы Днепропетровска, Киева, Ростова, Харькова, Ленинграда¹¹. Однако к 1927 г. железнодорожное хозяйство не достигло уровня довоенного времени.

Водные пути с 1915 г. не финансировались, такое положение дел сохранялось до 1923 г. С 1913 до 1924 г. протяженность путей сократилась с 39,942 тыс. км до 31,245 тыс. км. С 1925 г. положение изменилось в лучшую сторону, к 1926 г. протяженность водных путей составляла 42,437 тыс. км, улучшалось состояние судов, пострадавших во время войны и революции, строились плотины,

⁹ Советский транспорт 1917–1927 гг., указ. соч., с. 5.

¹⁰ Там же, с. 114.

¹¹ Там же, с. 117–118.

шлюзы, проводилось землечерпание (поддержание необходимых глубин водных путей). Водная транспортная система находилась в тяжелом состоянии, финансирование было недостаточным. Значительное внимание уделялось обеспечению водных транспортников жильем – как необходимое условие развития водопутей.

Изыскивались средства на переустройство действовавших систем, таких как Березинская и Мариинская, и строительство новых водных соединений: Лаче-Кубенское, Камско-Печерское, Сибири, Дальнего Востока, Закавказья. В 1926 г. 49,7% грузооборота водного транспорта приходилось на госпароходство, 45,6% – госорганы и кооперацию, 4,7% – на частные перевозки. К 1927 г. речные перевозки составили 73% довоенного уровня. Основная доля перевозок приходилась на нефтепродукты. Массовые грузы, традиционно перевозимые водным транспортом, такие как лес, строительные материалы, продукция сельского хозяйства, сырье, перешли в грузоперевозки железнодорожным транспортом. В целях повышения экономической эффективности перевозок Советом труда и обороны было принято решение об организации смешанной водно-железнодорожной транспортировки грузов¹².

Как отмечено в издании Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) 1927 г., наибольший ущерб был нанесен морскому торговому флоту. Помимо произведенных разрушений с 1914 по 1920 г., часть судов, находившихся во время революции за границей, не вернулась, часть судов была уведена за границу при эмиграции, часть угнана, часть мобилизована для нужд Красной армии. Порты Одессы, Мариуполя, Новороссийска, Херсона, Николаева, Ростова-на-Дону, Архангельска практически лишились исправных судов. Мелкие порты пришли в практически непригодное к эксплуатации состояние. Повсеместно был расхищен или уничтожен портовый инвентарь, отсутствовала надлежащая система управления. К 1920 г. количество транспортных судов в целом по стране сократилось наполовину. Особенно там, где была возможность угона за границу: так, на Балтийском море осталось 10% от имевшегося до революции транспортного флота. Более 83% всех сохранившихся судов имели возраст более 20 лет, а 39% из них – более 30 лет. Требовалось полное восстановление флота и серьезные инвестиции.

Помимо этого, после революции произошло отчуждение ряда территорий, входивших в состав Российской империи, в результате чего страна лишилась важных портов: Ревеля, Риги, Виндавы, Либавы – и менее значительных. На Балтийском море остался один порт – в Ленинграде, что отразилось на международном товарообмене, в первую очередь с Германией. Таким образом, изменилась география международного товарооборота и выросла значимость морских перевозок.

До 1924 г. прежде всего восстанавливали порты, осуществляющие зерновой экспорт. К 1927 г. был полностью восстановлен Туапсинский порт как особо значимый для экспорта хлебных продуктов, цемента и нефтепродуктов. Частично восстановлены порты в Батуми, Владивостоке – оттуда также осуществлялся хлебный и нефтяной экспорт. Так, к 1926 г. грузооборот порта во Владивостоке вырос более чем в четыре раза за счет экспорта леса и грузов из Маньчжурии. Одесский порт в большей степени использовался для перегрузки зернопродуктов для экспорта. Были проведены восстановительные работы в ряде других, менее значимых портов. На особом счету находился флот Каспийского моря, осуществлявший перевозку нефтепродуктов. Управление им осуществлялось акционерным обществом «Каспийское пароходство», в состав которого входили Народный комиссариат путей сообщения и Высший совет народного хозяйства; размер перевозок определялся величиной добычи и плановых потребностей народного хозяйства.

Следует отметить особую роль автомобильного и гужевого транспорта для всей транспортной системы страны.

В Российской империи система управления транспортом данного вида носила разрозненный характер. В 1918 г. была произведена централизация управления всем дорожным хозяйством.

Согласно изданию НКПС, отмечалась отсталость технического состояния транспорта, плохое состояние дорог, как следствие – увеличение простоя до разгрузки, удаленность районов от водных путей и железных дорог, отсутствие подъездных путей. Все это приводило к росту расходов на доставку грузов.

После Гражданской войны большая часть мостов, грунтовых дорог были в полуразрушенном состоянии. К 1923 г. около 60% государственных дорог требовали капитального ремонта или полного восстановления. Необходимость в ремонте местных дорог и мостов достигала 85%.

¹² Там же, с. 172–184.

До 1927 г. был восстановлен мост через Днепр, построены мосты через реки Великую, Гуйву, Лугу, Западную Двину, Южный Буг и пр. Из наиболее значимых шоссе: Анапа – Тоннельная; восстановлены кавказские и крымские шоссе; начато строительство дорог на Алданские прииски, а также в Якутию, Якша – Усть-Еловка, сибирских трактов, Фрунзе – Рыбачье и др. На четверть были отремонтированы мосты, требующие капитального ремонта¹³.

Состояние парка автомобильного транспорта отражено в табл. 1.

Таблица 1

Парк автотранспорта, 1917–1926 гг.

Год	Количество автомобилей, шт.
1901–1917	41 000
1918	8000
1919	13 448
1921	23 324
1927	28 599

Источник: Составлено авторами по: Советский транспорт 1917–1927 гг. М.: Народный комиссариат путей сообщения, 1927, с. 223–225.

Видно сокращение автотранспорта после революции: на ходу было порядка 20% дореволюционного парка автомашин, ряд из них был утрачен. К 1919 г. количество автотранспорта в рабочем состоянии возросло до 13 448 (числилось на учете) за счет ремонта автомобилей в сохранившихся мастерских. С 1921 г. стали осуществлять импорт автомобилей; до 1927 г. было импортировано более 4,5 тыс. автомобилей, также наладили и собственное производство. Следует отметить, что срок службы значительной доли автопарка в два раза превышал срок полной амортизации.

В этот период продолжилось развитие авиационных перевозок как отрасли транспортной системы. С 1922 г. стали осуществляться международные воздушные перевозки: рейс Москва – Кенигсберг, протяженность которого составляла 1300 км. К 1924 г. в стране работали авиалинии общей протяженностью более 5000 км (Котов, 2007: 54; цит. по: Бочкарева, Хотина, 2016).

Следующий этап развития транспортной инфраструктуры связан с переходом к ускоренной модернизации страны в годы первых пятилеток. Выбор в пользу использования механизмов централизации ресурсов при ориентации на ускоренное развитие группы А (производство средств производства) был обусловлен ранее отмеченным приоритетом решения комплекса военно-стратегических, технологических и политико-административных задач, позволяющих обеспечить паритет со странами глобальной мир-экономики. Издержками такого развития был замедленный рост благосостояния граждан (Ореховский, Букина, 2025).

Проведенный анализ показывает, что на данном этапе модернизации отечественной экономики развитие транспортной инфраструктуры в основном определялось решениями центральных органов управления. Приоритет имели задачи, связанные с обеспечением роли СССР как альтернативного контрцентра (конкурирующего с гегемоном) глобальной мир-экономики. Развитие транспортной инфраструктуры в период после Великой Отечественной войны было подчинено решению общих задач восстановления народного хозяйства СССР. Вопрос о выборе альтернатив развития транспортной системы актуализировался после 1960 г. В стране завершился процесс первичной модернизации, связанной с формированием индустриальной базы национальной экономики и соответствующего кадрового потенциала.

Возникла объективная необходимость перехода к следующему этапу модернизации, связанному с переходом к обществу массового потребления и освоением достижений научно-технической революции. В СССР были приняты решения по развитию массового жилищного строительства и увеличению производства товаров группы Б.

В новых условиях при выборе целей и направлений развития транспортной инфраструктуры в рамках системы централизованного руководства возникла необходимость поиска баланса

¹³ Там же, с. 207–219.

между традиционными задачами укрепления экономического, технологического и военно-стратегического потенциала страны и повышения благосостояния населения. С другой стороны, в рамках хозяйственной и партийно-политической номенклатуры сложились закрытые социальные сети, выступающие как группы особых интересов. Речь в данном случае идет о представителях традиционно доминирующего военно-промышленного и активно интегрирующегося в глобальную экономику топливно-энергетического комплексов – с одной стороны, и партийно-хозяйственного руководства наиболее влиятельных республик и регионов – с другой.

В целом интересы всех вышеуказанных групп сходились в признании необходимости развития транспортной инфраструктуры для обеспечения потребностей растущей экономики и общества.

К 1970 г. общая транспортная сеть составила более 1485 тыс. км, из них на железные дороги приходилось более 135 тыс. км, автомобильные дороги с твердым покрытием – более 511 тыс. км. С 1913 г. транспортная сеть выросла в 8,5 раза¹⁴. Ведущую роль сохранял железнодорожный транспорт. Грузооборот железных дорог СССР в 1970 г. занимал первое место в мире и превосходил грузооборот, осуществляемый по железным дорогам США, более чем в два раза, а по пассажирообороту – в 15 раз. Железнодорожным транспортом в 1970 г. перевезено 3353,8 млн пассажиров, а к 1988 г. этот показатель возрос в 1,3 раза; по РСФСР он составлял 3219,3 млн человек¹⁵. Протяженность путей сообщения общего пользования в 1980 г. составляла 141,8 тыс. км, а к 1990 году – 147,5 тыс. км. В период с 1955 по 1990 гг. было проложено порядка 27 тыс. км новых железнодорожных линий. Только с 1988 по 1991 г. построено 1361 км дорог; в среднем за год это составило 340,250 км¹⁶. Среди проектов развития железнодорожной сети самым масштабным являлся БАМ. В целом же основной упор был сделан на электрификацию и модернизацию существующей железнодорожной сети.

На качественно новый уровень вышел воздушный транспорт. В перевозках пассажиров он был самым востребованным после железнодорожного. Особенно это касалось перевозок на дальние расстояния и в труднодоступные районы. В последних все почтовые и грузовые перевозки осуществлялись воздушным транспортом. На направлениях Москва – Сочи, Москва – Новосибирск, Москва – Ташкент, Москва – Тбилиси на воздушный транспорт приходилось около 70% всех пассажироперевозок, а на линиях Москва – Хабаровск, Москва – Ашхабад – порядка 85%.

Гражданская авиация играла важную роль в обслуживании различных отраслей народного хозяйства:

- в сельском и лесном хозяйствах проводились химические работы, охрана лесов от пожаров;
- в обслуживании предприятий и организаций газовой и нефтедобывающей промышленности, геологии, метеорологии;
- в работе организаций, выполняющих строительство трубопроводов, линий электропередач;
- в рыбной промышленности;
- в труднодоступных районах страны и пр.

Протяженность международных воздушных линий к 1971 г. составила 224,6 тыс. км. Воздушные линии связывали СССР с 60 странами мира; самые удаленные от Москвы – Гавана, Монреаль, Нью-Йорк, Сингапур, Токио и Ханой¹⁷.

Внутри страны в 1970 г. авиатранспортом перевезено свыше 71 млн пассажиров, за период с 1966 по 1970 г. – более 300 млн пассажиров. К 1980 г. количество пассажироперевозок выросло до 2,6 млн пассажиров, в 1988 г. увеличилось до 4,2 млн, а к 1990 г. – до 8,1 млн¹⁸.

Постепенно росла значимость автомобильного транспорта. С 1961 по 1970 г. протяженность дорог с твердым покрытием выросла в 1,9 раза, с усовершенствованным покрытием – в 2,7 раза. Особое внимание уделялось строительству дорог с твердым покрытием в республиках Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Литва, Туркмения, Молдавия; общий рост составил 3,6 раза в сравнении с 1940 г. К 1980 г. длина шоссейных дорог, в том числе с твердым покрытием, выросла до

¹⁴ Транспорт и связь СССР: Статистический сборник. М.: Статистика, 1972, с. 320. <https://istmat.org/node/29535?ysclid=mpvie0zq4f868838986> (дата обращения: 03.03.2026).

¹⁵ Там же, с. 9.

¹⁶ Там же, с. 11.

¹⁷ Там же, с. 5.

¹⁸ Народное хозяйство СССР в 1990 г.: Стат. ежегодник. Госкомстат СССР. М.: Финансы и статистика, 1991, с. 752. https://istmat.org/files/uploads/433/narodnoe_hozyaystvo_ssr_v_1990_g.pdf (дата обращения 03.03.2026).

1341,3 тыс. км, а в 1985 г. – до 1131,4 тыс. км¹⁹. К концу советского периода в РСФСР по объему перевозок первое место уже занял автомобильный транспорт, опередив железнодорожный (Макарова, Ореховский, 2025).

Свое историческое значение сохранял водный транспорт. В европейской части СССР была создана сеть искусственных речных путей, объединенных в глубоководную транспортную систему с выходом в море. Общая протяженность эксплуатируемых водных путей в районах Сибири и Дальнего Востока увеличилась с 1961 по 1970 г. более чем на 12 тыс. км. Были построены танкеры грузоподъемностью 5 тыс. тонн для перевозки нефтегрузов речными и морскими путями, теплоходы грузоподъемностью 2,7 тыс. тонн для транспортировки леса, насыпных и других грузов. Использовались грузовые теплоходы для перевозок железорудного концентрата от Кандалакши до Череповецкого металлургического комбината и из районов Волги в районы Кольского полуострова.

Таблица 2

Пассажирский подвижной состав в 1980–1990 гг., шт.

Пассажирский подвижной состав \ Год	1980	1985	1986	1988	1989	1990
Портовые морские суда общего пользования	345	329	325	308	296	311
Озерные и речные суда общего пользования, включая грузопассажирские	–	2353	2266	2188	2154	2113

Источник: составлено авторами по: Народное хозяйство СССР в 1990 г.: Статистический ежегодник. Госкомстат СССР. М.: Финансы и статистика, 1991, с. 605. https://istmat.org/files/uploads/433/narodnoe_hozyaystvo_sssr_v_1990_g.pdf (дата обращения: 03.03.2026).

Были предприняты усилия по развитию гражданского морского флота, обеспечившие независимость страны от внешнего фрахтового рынка капиталистических стран. Перевозки морским флотом осуществлялись не только между советскими портами, но и со странами Ближнего и Среднего Востока, Канадой, Юго-Восточной Азией, Африкой, Латинской Америкой, Кубой, Австралией, Японией²⁰.

Развитие транспортной инфраструктуры СССР было ориентировано на решение задач интеграции экономического и социального пространства страны при подчиненном значении проблем коммерческой эффективности. В этой связи можно отметить поддержание низких тарифов на пассажирские перевозки, что особенно касалось воздушного транспорта. Такой разрыв приводил к возникновению ряда системных проблем. В их числе следует выделить дефицит билетов, особенно в сезон отпусков, и отставание в развитии инфраструктуры пассажирского транспорта (Ханин, 2008).

К концу 1980-х гг. возникли острые проблемы с пассажирскими перевозками автотранспортом. В РСФСР количество автобусов составляло 60%, автомобилей такси – 30% от потребностей народного хозяйства²¹. Наблюдался острый дефицит новых автомобилей. Списание автомобилей происходило только по причине полного физического износа и невозможности дальнейшей эксплуатации.

Завышенные планы объемов грузовых перевозок и их дальности приводили к существенным припискам на автопредприятиях. Усугубляло ситуацию старение парка грузовых машин и уплата в бюджет повышенной платы (в тройном размере) за эксплуатацию грузовых автомобилей после полной их амортизации, согласно решению Совета Министров СССР. Для обеспечения потребностей отраслей народного хозяйства Минпромторг был вынужден приобретать списанные грузовые автомобили Министерства обороны СССР со сроком эксплуатации свыше 13 лет. Данные факты усложняли финансовое положение предприятий в условиях хозрасчета. На конец 1990 г. исправные автомобили составляли 87,8% от всего парка автотранспорта (Макарова, Ореховский, 2025).

В результате осознания накопившихся проблем была предпринята попытка изменить «правила игры» с целью рационализации функционирования железнодорожного и автомобильного транспорта. Проект реформ соединял изменение форм централизованного управления с широким внедрени-

¹⁹ Там же, с. 622.

²⁰ Там же, с. 8.

²¹ Обеспечение потребностей населения в пассажирских перевозках. М.: Знание, Моск. дом науч.-технич. пропаганды им. Ф.Э. Дзержинского, 1990, с. 3.

ем хозрасчета и самофинансирования. В 1987 г. были введены «Методические указания по экономическому обоснованию распределения перевозок грузов между железнодорожным и автомобильным транспортом, планированию и учету этих перевозок». Они предназначались для объединений автомобильного транспорта, предприятий – владельцев грузов, железных дорог, планово- и снабженческо-сбытовых органов. Основанием целесообразности переключения поставок грузов с одного вида транспорта на другой являлись технико-экономические расчеты в каждом конкретном случае.

Предполагалось проведение оценки эффективности перевозки грузов автомобильным транспортом на расстояние свыше 600 км. В затраты включались расходы на перевозку, подвоз грузов на станцию для отправки, вывоз со станции назначения, выполнение работ по погрузке и разгрузке. Учитывались экологический ущерб, наносимый транспортом, и стоимость возможных потерь грузов. Большое внимание уделялось тарифам и поиску путей снижения транспортных расходов. В условиях внедрения хозрасчета необходимо было находить консенсус между интересами государства и интересами предприятий с учетом издержек, действующих тарифов, потерь при транспортировке (Минкин, 1990).

Предполагалось, что практическая реализация методических рекомендаций позволит использовать имеющиеся резервы автомобильного и железнодорожного транспорта без дополнительных капитальных вложений в масштабах страны.

Опыт показал, что ведущее значение на практике приобретали институциональные факторы, определяющие ослабление роли центральных органов управления. Формально централизованная экономика постепенно трансформировалась в систему многоуровневых административных торгов. На третьем этапе советской экономической системы (после 1960 г.) выбор видов транспорта определялся не столько централизованными рекомендациями, сколько действиями «распределительных коалиций» в лице различных групп партийно-политической и хозяйственной номенклатуры (Олсон, 1998; Левин, Саблин, 2024).

«Либеральный» проект трансформации институциональной организации транспортной инфраструктуры

Рыночные реформы 1990-х – начала 2000-х гг. базировались на «либеральном» нормативном проекте. Этот проект предполагал одновременную внутреннюю и внешнюю либерализацию. С точки зрения внутренней либерализации предполагалось создание политико-экономической системы, построенной на разделении конкурентных экономических и «политических рынков». Внешняя либерализация означала ориентацию развития экономики на «сигналы» глобальных рынков. Отечественные экономические и политические субъекты встраивались в мир-экономику в качестве зависимых элементов глобальных цепочек создания стоимости (ГЦСС). Такой подход предполагал постепенный отказ от реализации государством функций обеспечения единства фрагментированного экономического пространства страны и ее экономических и геополитических позиций с использованием централизованных политико-административных механизмов. Критики избранного подхода, в частности, обращали внимание на то, что в 1990-х гг. произошел «почти полный отказ от концепции единого народнохозяйственного комплекса и воспроизводственной теории экономических регионов вообще» (Минакир, Демьяненко, 2014: 226).

В рамках избранного подхода институциональную организацию транспортной инфраструктуры страны предполагалось реорганизовать на принципах либерализации и приватизации, отдав приоритет ее коммерческой эффективности. Результативность такого подхода сильно различалась в зависимости от специфики составных элементов транспортной инфраструктуры.

В наибольшей степени возможности развития на принципах частного конкурентного хозяйствования имел автомобильный транспорт. В этой связи Г. Ханин отмечал, что благодаря институциональным изменениям и активной предпринимательской деятельности в условиях отсутствия налогообложения и высоких тарифов последствия приватизации на автомобильном транспорте не привели к столь разрушительным последствиям, как в экономике в целом (Ханин, 2012). Автомобильный транспорт достаточно успешно вписался в формирующуюся рыночную экономику. И.В. Макарова и П.А. Ореховский (2025) обосновывают наличие в 1990-х гг. структурного сдвига в пользу автоперевозок по сравнению с железнодорожным транспортом в рамках перехода к системе рыночного типа. Они доказывают экономическую рациональность такого сдвига следующим

образом: «Учитывая то, что после 1992 г. главным растущим сектором в России на много лет стала торговля (особенно розничная), грузовой ж/д транспорт использовался прежде всего для перевозок ресурсов (угля, леса, ГСМ, проката, стройматериалов и т.д.), а не товаров конечного потребления, такая перестройка представляется вполне соответствующей новым рыночным реалиям» (Макарова, Ореховский, 2025: 176). По существу, речь идет о том, что автомобильный транспорт встроился в рыночный сектор современной отечественной экономики как ее неотъемлемый элемент. Наряду с развитием автомобильного транспорта приоритетное значение приобрели строительство и эксплуатация нефтепроводов и газопроводов преимущественно экспортной ориентации. Возникшие в ходе рыночной трансформации сдвиги в структуре транспортной инфраструктуры выступили как элемент закрепления в постсоветской России модели анклавной двойственной экономики. Экспортно-ресурсный сектор выступил как «анклав богатства», обеспечивающий выживание экономики и социально-политическую стабильность, но блокирующий формирование целостной (связанной) модели национальной экономики (Stiglitz, 2002; Левин, Саблин, 2024). Эти анклавы встраивались в глобальные цепочки создания стоимости (Humphrey, Schmitz, 2001; Gereffi, Sturgeon, 2013). При этом экспортно-ресурсный сектор через приток валютной выручки стимулировал развитие торговли и рост «неторгуемых» отраслей.

В то же время реорганизация железнодорожного и авиационного транспорта, которые традиционно выполняли функции по интеграции политико-экономического пространства страны и обеспечению ее геополитических и военно-стратегических позиций в мире, носила противоречивый характер и привела к ряду значимых разрушительных последствий.

Особая роль железнодорожного транспорта была признана тем, что он был отнесен к числу «естественных монополий». На первом этапе сохранилась традиционная административная модель управления, реализуемая Министерством путей сообщения (МПС). Только в 2003 г. на базе МПС было создано ОАО «Российские железные дороги», в котором 100% акций принадлежит государству (Федеральный закон от 27 февраля 2003 года № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»). С самого начала рыночных реформ выявилось противоречие между достижением коммерческой эффективности железнодорожного транспорта и выполнением им функций интегратора экономического и социально-политического пространства страны. Это противоречие проявилось в первую очередь в проблеме пассажирских перевозок. На железнодорожный транспорт пришлось более 40% таких перевозок. В целях обеспечения их доступности государство регулировало тарифы, особенно на пригородные поезда. В результате железнодорожный транспорт на фоне роста цен в других отраслях стал убыточным, поскольку на МПС возложили роль стабилизатора социального напряжения в обществе.

В 2001 г. была принята программа реформирования железнодорожного транспорта как одной из естественных монополий. Программа включала три этапа.

1. На подготовительном этапе (2001–2003 гг.) через создание ОАО «РЖД» были разделены функции государственного регулирования и хозяйственного управления.

2. На втором этапе (2003–2005 гг.) решались задачи сокращения перекрестного субсидирования пассажирских перевозок и подготовки институциональных условий для отделения от естественно-монопольных потенциально конкурентных видов деятельности через создание дочерних зависимых обществ (ДЗО).

3. Задачами третьего этапа реформы (2006–2010 гг.) были: приватизация дочерних компаний в сфере грузовых перевозок, создание Федеральной пассажирской компании по перевозкам в дальнем следовании, формирование пригородных пассажирских компаний с участием субъектов Российской Федерации.

Инвестиции новых собственников приватизированных компаний в сфере грузовых перевозок позволили кардинально обновить и увеличить численность вагонного парка, но при этом возникли проблемы перегрузки железных дорог избыточными вагонами. Сохраняется также ситуация с убыточностью пригородных пассажирских перевозок.

Центральной проблемой является развитие железнодорожной сети с учетом не только запросов рыночного сектора, но и обеспечения выполнения традиционных функций по интеграции политико-экономического пространства страны в условиях обострения глобальной конкуренции и геополитической нестабильности. Это требует привлечения долгосрочных инвестиционных ресурсов. Необходимо отметить, что развитие ситуации после введения против России всеобъемлющих санк-

ций показало правильность принятых ранее решений о долгосрочной программе реконструкции Транссиба и БАМа с привлечением ресурсов Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Авиaperевозки стали отраслью транспортной инфраструктуры, рыночная реорганизация и приватизация которой породили серьезные проблемы, блокирующие выполнение ею функций по интеграции политико-экономического пространства страны. Аэрофлот был ликвидирован как единая структура, разделен по территориальному принципу, а также по типу осуществляемых перевозок (на внутренние и международные). К 1995 г. в России появилось 418 авиационных компаний, из них 390 были лицензированы²². Международные перелеты осуществляла практически одна компания – «Аэрофлот – российские международные авиалинии». К 2005 г. парк самолетов сократился до 5,5 тыс. В 2021 г. количество воздушных судов гражданской авиации составило 7,1 тыс., отмечается прирост к 2006 г. в 29%, но это ниже уровня 1995 г. на 11,3%. За 2022–2023 гг. статистика по количеству воздушного транспорта не публиковалась. По данным за первую половину 2025 г., к первой половине 2024 г. можно отметить сокращение пассажирских перевозок на 0,8%²³.

Следует выделить две системные проблемы.

Во-первых, свертывание до минимальных значений внутрирегиональных и межрегиональных авиaperевозок, что усилило дезинтеграцию экономического пространства страны.

Во-вторых, критическая зависимость отрасли от поставок самолетов иностранного производства. Эмбарго на поставки новой авиатехники и обслуживание ранее приобретенной нанесло серьезный ущерб отрасли.

Признанием необходимости ускоренного решения этих сложных проблем стало принятие «Комплексной программы развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 25 июня 2022 года № 1693-р с изменениями на 4 мая 2024 года). Показательно, что среди основных целей этой программы выделяются: обеспечение авиатранспортной связанности регионов РФ, мобильности населения и технологического суверенитета в авиатранспортной отрасли.

Общее состояние и структура транспортной отрасли на 2023 г. характеризуются следующими показателями:

1) на автобусный общественный транспорт приходилось 87,1% перевозок пассажиров, на железнодорожный – 11,72%, на воздушный – 0,11%, на внутренний водный – 0,04%, на морские перевозки – 0,03%. Таким образом, мы видим несущественный вклад в пассажироперевозки внутреннего водного, морского и воздушного видов транспорта. Их общая доля составила 1,18%²⁴;

2) автомобильным транспортом осуществлялось 81,15% грузоперевозок, железнодорожным – 17,07%, внутренним водным – 1,36%, морским – 0,41, воздушным – 0,01%. Мы видим несущественный вклад в грузоперевозки тех же трех видов транспорта, доля которых равна 1,78%²⁵.

Для перевозок грузов и пассажироперевозок в России наибольшее значение приобрели железнодорожный и автомобильный виды транспорта. В постсоветский период явно недостаточно внимания уделялось развитию других видов транспорта, несмотря на их значимость для обеспечения пространственной связанности экономики страны. А.Г. Гранберг определяет последнюю как «интенсивность экономических связей между частями и элементами пространства, условия мобильности товаров, услуг, капитала и людей, определяемые развитием транспортных... сетей»²⁶.

Развитие транспортной инфраструктуры должно быть вписано в решение по обеспечению интеграции экономического и политического пространства страны и ее конкурентных позиций в глобальной экономике и международной политико-экономической системе. В этой связи Д.Р. Белоусов²⁷ обосновывает значимость: развития высокомаржинальных перевозок (скоростные грузоперевозки); «формирования грузовой и пассажирской интегрированной межтранспортной

²² Заварский Л. (1996). Клиническая смерть. Коммерсант-Daily, 20 февраля; цит. по: Ханин, 2012, с. 374.

²³ Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – июнь 2025 года. М., 2025, с. 5.

²⁴ Транспорт в России. 2024: Стат. сб. М.: Росстат, 2024, с. 38.

²⁵ Там же, с. 37.

²⁶ Сальников В., Галимов Д. и др. Пространственная связанность экономики. Семинар ИНИП РАН, X/2024. http://www.forecast.ru/_ARCHIVE/Presentations/Salnikov/prostranstvennaya-svyaznost-ekonomiki.pdf (дата обращения: 05.04.2026).

²⁷ Белоусов Д.Р. (2025). Пять вызовов долгосрочного развития ОАО «РЖД» (Перспектива-2050: очень кратко): Важнейшие тренды и что они значат для Компании. Форсайт долгосрочного развития бизнеса и технологий ОАО «РЖД», организованном ОАО «РЖД» и Компанией «Иннопрактика». http://www.forecast.ru/_ARCHIVE/Presentations/DBelousov/2025-07-07RGD.pdf, с. 3 (дата обращения: 15.02.2026).

платформы (с ядром на инфраструктуру РЖД), интегрирующей железнодорожные, водные (при необходимости) и автомобильные (дроновые, решение проблемы «последнего километра») элементы»; превращения железнодорожных грузоперевозок в «абсолютно безопасный и прослеживаемый» вид транспорта; развития новых форматов пассажирских перевозок («круиз на поезде», «бизнес в вагоне как в офисе» и т.д.) и межтранспортной платформы (с широким использованием беспилотников).

Расположение Российской Федерации между Европой и Азией дает существенные преимущества, позволяющие раскрыть потенциал страны в создании международных транзитных коридоров (Зенкина, Кутовой, 2019). Страны Азии, особенно Индия и Китай, заинтересованы в развитии Северного морского пути. Как отмечает И.А. Стрельникова, благодаря транспортному коридору «Север – Юг» время доставки грузов из Индии в Россию сократится почти в два раза. Поставка грузов посредством Суэцкого канала занимает от 30 до 45 дней, а перевозка по коридору «Север – Юг» позволит сократить путь до 24–15 дней. Пока конечным пунктом данного маршрута планируется Санкт-Петербург. Если проложить путь через Мурманск до Архангельска, это позволит значительно увеличить величину грузоперевозок по Северному морскому пути²⁸.

Заключение

В статье развитие транспортной инфраструктуры рассматривается в контексте решения задач модернизации экономики и общества в России в имперский, советский и постсоветский периоды. Проведенный анализ показал, что сменяющие друг друга имперская автократия, коммунистическая партия и постсоветская «правящая группа» выступали в качестве заказчиков институциональных проектов, определяющих выбор дискретных структурных альтернатив организации данной отрасли. При этом выбор делался не на основе узких критериев экономической эффективности, а в рамках политико-экономического подхода, ориентированного на решение задач интеграции фрагментированного экономического пространства страны. Специфика этой фрагментации определялась противоречивым характером вхождения России как мир-империи в глобальную мир-экономику. Общие характеристики вышеуказанных институциональных проектов определялись необходимостью использования транспортной инфраструктуры как инструмента достижения сразу трех противоречивых целей:

- 1) интеграция политико-экономического пространства страны;
- 2) укрепление ее экономических, политических и военно-стратегических позиций в мире;
- 3) обеспечение приемлемого уровня коммерческой эффективности данной сферы.

Исторический опыт показывает, что последняя цель реализовывалась в той мере, в какой не препятствовала достижению первых двух. Специфические особенности выбора дискретных структурных альтернатив определялись тем, как они легитимизировались идеологическими установками сменяющих друг друга правящих групп – консервативными, социалистическими, гибридными (либерально-имперскими).

На современном этапе произошла дифференциация транспортной инфраструктуры. С одной стороны, активно развивались отрасли, встроившиеся в рыночный сектор экономики (примером может служить автомобильный транспорт). С другой стороны, нерешенными остаются проблемы выбора дискретных структурных альтернатив организации железнодорожного, авиационного и водного транспорта, способных обеспечить оптимальный баланс между выполнением ими функций интеграции политико-экономического пространства страны, поддержания глобальной конкурентоспособности национальной экономики при сохранении и повышении коммерческой эффективности.

Литература / References

- Арриги Дж. (2006). *Долгий двадцатый век: Деньги, власть и истоки нашего времени*. М.: Территория будущего. [Arrighi, G. (2006). *The Long Twentieth Century. Money, Power, and the Origins of Our Times*. Moscow: Territoriya budushchego Publ. (in Russian)].
- Аджемоглу Д., Робинсон Дж. (2020). *Почему одни страны богатые, а другие бедные. Происхождение власти, процветания и нищеты*. М.: АСТ. [Ajemoglu, D., Robinson, J. (2020). *Why Some Countries are Rich and Others are Poor. The Origin of Power, Prosperity and Poverty*. Moscow: AST Publ. (in Russian)].

²⁸ Ледаева М. Регионы СЗФО предложили включить в глобальные транспортные коридоры. Российская газета – Экономика Северо-Запада, 10 октября 2023, № 228(9173). <https://rg.ru/2023/10/10/reg-szfo/sevmorput-v-trende.html> (дата обращения: 10.02.2026).

- Бессонова О.Э. (2026). *Раздаточная матрица России: экономика, идеология, социум*. М.: Политическая энциклопедия. [Bessonova, O. (2026). *The Distribution Matrix of Russia: Economy, Ideology, Society*. Moscow: Politicheskaya Entsiklopediya Publ. (in Russian)].
- Беляков А. (2002). Оценка народно-хозяйственного ущерба от приоритетного развития железнодорожной сети в России во второй половине XIX века (опыт построения контрфактической модели). *Экономическая история: ежегодник* **2001**, 399–417. [Belyakov, A. (2002). Assessment of national economic damage from the priority development of the railway network in Russia in the second half of the 19th century (Experience of building a counterfactual model). *Ekonomicheskaya Istoriya: Ezhegodnik* **2001**, 399–417 (in Russian)].
- Бочкарева А.С., Хотина Ю.В. (2016). К вопросу об истории развития пассажирских перевозок на воздушном транспорте. *Научные труды КубГТУ*, 51–7. [Bochkareva, A., Khotina, Yu. (2016). On the history of the development of passenger air transport. *Nauchnye Trudy KubGTU*, 51–7 (in Russian)].
- Валлерстайн Й. (2001). *Анализ мировых систем и ситуация в современном мире*. СПб.: Университетская книга. [Wallerstein, I. (2001). *World-Systems Analysis and the Situation in the Modern World*. Saint Petersburg: Universitetskaya Kniga Publ. (in Russian)].
- Гайдар Е. (2003). Восстановительный рост и некоторые особенности современной экономической ситуации в России. *Вопросы экономики* (5), 4–18. [Gaidar, E. (2003). The recovery growth and some specifics of modern economic situation in Russia. *Voprosy Ekonomiki* (5), 4–18 (in Russian)].
- Доббин Ф. (2013). *Формирование промышленной политики: Соединенные Штаты, Великобритания и Франция в период становления железнодорожной отрасли*. М.: Изд. дом ВШЭ. [Dobbin, F. (2013). *Formation of Industrial Policy: The United States, Great Britain and France in the Period of Railway Industry Emergence*. Moscow: HSE Publishing House (in Russian)].
- Зенкина Е.В., Кутовой В.М. (2019). Транспортная система и ее влияние на устойчивое развитие экономики России. *Вестник университета* (2), 95–100. [Zenkina, E., Kutovoy, V. (2019). The transport system and its impact on the sustainable development of the Russian economy. *Vestnik Universiteta* (2), 95–100 (in Russian)].
- Канн С.А. (2016). Царская дорога: Транссибирская магистраль. *Живая история* (10), 24–31. [Kann, S. (2016). The tsar's road: The Trans-Siberian Railway. *Zhivaya Istoriya* (10), 24–31 (in Russian)].
- Кирдина С.Г. (2014). *Институциональные матрицы и развитие России. Введение в X-Y-теорию*. М.; СПб.: Нестор-История. [Kirdina, S. (2014). *Institutional Matrices and the Development of Russia. Introduction to X-Y-Theory*. Moscow; Saint Petersburg: Nestor-Istoriya Publ. (in Russian)].
- Котов Н.А. (2007). *История гражданской авиации России: с возникновения воздухоплавания до 1945 г.* СПб: Питер. Цит. по: Бочкарева, Хотина, 2016. [Kotov, N. (2007). *History of Civil Aviation in Russia: From the Origins of Aeronautics to 1945*. Saint Petersburg: Piter Publ. Cited in: Bochkareva, Khotina, 2016 (in Russian)].
- Лапаева Л.В. (2005). Возникновение и развитие металлургической промышленности в России (до 1917 года). *Вестник ОГУ* (6), 52–61. [Lapaeva, L. (2005). The emergence and development of the metallurgical industry in Russia (up to 1917). *Vestnik OGU* (6), 52–61 (in Russian)].
- Левин С.Н. (2014). Рынки власти, режимы прав собственности и политический ресурс предпринимателей в современной России. *Мир России* **23**(4), 35–58. [Levin, S. (2014). Markets of power, property rights regimes and the political resource of entrepreneurs in modern Russia. *Mir Rossii* **23**(4), 35–58 (in Russian)].
- Левин С.Н., Саблин К.С. (2024). Фрагментация политико-экономической системы в России: история и современность. *Terra Economicus* **22**(4), 19–33. [Levin, S., Sablin, K. (2024). Fragmentation of the politico-economic system in Russia: History and modernity. *Terra Economicus* **22**(4), 19–33 (in Russian)].
- Левин С.Н., Саблин К.С. (2026). Институциональные изменения как политико-экономический процесс: субъекты и альтернативы. *Журнал институциональных исследований* **18**(1), 18–34. [Levin, S., Sablin, K. (2026). Institutional changes as a politico-economic process: Actors and alternatives. *Journal of Institutional Studies* **18**(1), 18–34 (in Russian)].
- Макарова И.В., Ореховский П.А. (2025). Транспортный коллапс 1990–1991 гг. и сдвиг в структуре российских грузоперевозок. *Вопросы теоретической экономики* (2), 164–180. [Makarova, I.,

- Orekhovsky, P. (2025). Transport collapse of 1990–1991 and a shift in the structure of Russian cargo transportation. *Issues of Economic Theory* (2), 164–180 (in Russian)].
- Мачерет Д.А., Епишкин И.А. (2017). Взаимное влияние институциональных и транспортных факторов экономического развития: ретроспективный анализ. *Журнал институциональных исследований* 9(4), 80–101. [Macheret, D., Epishkin, I. (2017). Mutual influence of institutional and transport factors of economic development: A retrospective analysis. *Journal of Institutional Studies* 9(4), 80–101 (in Russian)].
- Минакир П.А., Демьяненко А.Н. (2014). *Очерки по пространственной экономике*. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН. [Minakir, P., Demyanenko, A. (2014). *Essays on Spatial Economics*. Khabarovsk: Economic Research Institute of Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences Publ. (in Russian)].
- Минкин В.Б. (1990). Дальнопребжные перевозки: экономически целесообразные сферы распределения. *Железнодорожный транспорт* (3), 52–55. [Minkin, V. (1990). Long-distance transportation: Economically feasible distribution spheres. *Zheleznodorozhny Transport* (3), 52–55 (in Russian)].
- Могилевкин И.М. (2005). *Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее*. М.: Наука. Цит. по: Мачерет, Епишкин, 2017. [Mogilevkin, I. (2005). *Transport and Communications: Past, Present, Future*. Moscow: Nauka Publ. Cited in: Macheret, Epishkin, 2017 (in Russian)].
- Ненасьева М.В., Олсен Ю.О. (2018). Водный транспорт Европейского Севера России: социальная значимость, проблемы и перспективы развития. *Арктика и Север* (32), 49–62. [Nenasheva, M., Olsen, J. (2018). Water transport in the European North of Russia: social significance, challenges and perspectives of development. *Arktika i Sever [Arctic and North]* (32), 49–62 (in Russian)]. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2018.32.49
- Олсон М. (1998). *Возвышение и упадок народов. Экономический рост, стагфляция, социальный склероз*. Новосибирск: ЭКОР. [Olson, M. (1998). *The Rise and Decline of Nations: Economic Growth, Stagflation, and Social Rigidities*. Novosibirsk: EKOR Publ. (in Russian)].
- Ореховский П.А., Букина И.С. (2025). Индустриализация в СССР 1923–1960. Структуралистский подход. *Журнал институциональных исследований* 17(1), 30–49. [Orekhovsky, P., Bukina, I. (2025). Industrialization in the USSR 1923–1960. A structuralist approach. *Journal of Institutional Studies* 17(1), 30–49 (in Russian)].
- Тагирова Н.Ф. (2015). «Путешествие волжского хлеба»: транспортные пути, коридоры в России (XIX – начало XX в.). *Известия Самарского научного центра Российской академии наук* 17(3), 64–66. [Tagirova, N. (2015). “The Journey of Volga Bread”: Transport routes and corridors in Russia (19th – early 20th century). *Izvestiya Samarskogo nauchnogo tsentra Rossiyskoy akademii nauk* 17(3), 64–66 (in Russian)].
- Ханин Г.И. (2008). *Экономическая история России в новейшее время: Монография: В 2 т., т. 1. Экономика СССР в конце 1930-х годов – 1987 год. Серия «Монографии НГТУ»*. Новосибирск: НГТУ. [Khanin, G. (2008). *Economic History of Russia in Modern Times: in 2 vols., vol. 1. The Economy of the USSR from the Late 1930s to 1987*. Novosibirsk: Novosibirsk State Technical University (in Russian)].
- Ханин Г.И. (2012). Экономическая история России в новейшее время. *Terra Economicus* 10, специальный выпуск, 6–407. [Khanin, G. (2012). Economic history of Russia in modern times. *Terra Economicus* 10, special issue, 6–407 (in Russian)].
- Хусаинов Ф.И. (2018). Формирование и развитие железных дорог в России в XIX веке: стимулы и институты. *Бюллетень транспортной информации* (8), 19–28. [Khusainov, F. (2018). Formation and development of railways in Russia in the 19th century: Incentives and institutions. *Byulleten Transportnoy Informatsii [Bulletin of Transport Information]* (8), 19–28 (in Russian)].
- Шумпетер Й.А. (2004). *История экономического анализа: В 3 т., т. 1*. СПб.: Экономическая школа. [Schumpeter, J. (2004). *History of Economic Analysis: in 3 vols., vol. 1*. Saint Petersburg: Ekonomicheskaya Shkola Publ. (in Russian)].
- Stiglitz, J. (2002). *Globalization and Its Discontents*. N.Y.: W.W. Norton & Company.
- Humphrey, J., Schmitz, H. (2001). Governance in global value chains. *IDS Bulletin* 32(3), 19–29. DOI: 10.1111/j.1759-5436.2001.mp32003003.x
- Gereffi, G., Sturgeon, T. (2013). Global value chains and industrial policy: The role of emerging economies. In: Elms, D.K., Low, P. (eds.). *Global Value Chains in a Changing World* (pp. 329–361). Geneva: WTO Publications. DOI: 10.30875/091420f7-en