



Создание сети железных дорог и ускорение развития страны



Дмитрий МАЧЕРЕТ

Dmitry A. MACHERET

Мачерет Дмитрий Александрович – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Экономика строительного производства» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).

С момента создания сети железных дорог все наиболее развитые страны мира получили новый мощный импульс к экономическому росту и улучшению благосостояния граждан. Свой путь здесь прошла и Россия, которая во второй половине XIX – начале XX века сделала существенный шаг вперед к наращиванию промышленного и социально-экономического потенциала. Анализ приурочен к 175-летию отечественных железных дорог.

Ключевые слова: социально-экономическое развитие, железные дороги, темпы роста, рынок, история становления железнодорожной отрасли.

В работе [1] была проанализирована взаимосвязь создания и развития мировой железнодорожной сети и экономического роста в XIX – начале XX века на примере наиболее передовых в тот период стран мира – Великобритании, Франции, Германии и США.

При этом подчеркивалась и исключительно важная роль, которую появление рельсового транспорта сыграло в ускорении развития нашей страны. В нынешний юбилейный год, когда отмечается 175-летие железных дорог России, уместно более детально рассмотреть взаимосвязь становления железнодорожной сети и достигнутого страной в раннюю индустриальную эпоху социально-экономического прогресса.

1.

Строительство в 1837 году железной дороги С.-Петербург – Царское Село, ознаменовавшее появление железнодорожного транспорта в России, было событием прежде всего с точки зрения демонстрации возможностей использования инновационного для той поры вида транспортного сообщения. Никакого значимого влияния на социально-эконо-

Таблица 1

Динамика показателей социально-экономического развития России и сети железных дорог в XIX – начале XX века

Годы	Население, млн чел.	ВВП, млрд \$ в год*	ВВП на душу населения, \$*	Протяженность сети железных дорог, тыс. км**	Густота сети, км/10 тыс. чел.	Индекс развития человеческого потенциала
1851-1860	73,5	51,5	701,0	1,14	0,155	0,171
1861-1870	78,4	53,0	675,9	5,14	0,655	0,181
1871-1880	91,7	61,1	666,4	18,82	2,052	0,190
1881-1890	110,6	75,2	679,9	26,53	2,399	0,203
1891-1900	125,8	99,5	790,7	39,35	3,128	0,234
1901-1910	147,6	137,0	928,1	61,77	4,185	0,271

* В долларах США 1989 года. ** Без учета некоторых второстепенных железных дорог.

мическое положение страны эта дорога протяженностью всего около 27 км **сама по себе** оказать, безусловно, не могла.

Первой магистралью, существенно повлиявшей на экономику и культуру России (хотя, конечно, ее значение несопоставимо со сформированной позже общероссийской сетью), стала железная дорога С.-Петербург – Москва, введенная в эксплуатацию в 1851 году. Она обеспечила регулярное, быстрое и надежное сообщение между двумя российскими столицами, главными экономическими и культурными центрами страны. Поэтому анализ влияния железнодорожной сети на развитие России целесообразно начать с середины XIX века.

В таблице 1 приведена динамика важнейших социально-экономических показателей развития России во второй половине XIX – начале XX века (численность населения, ВВП в целом и в расчете на душу населения, индекс развития человеческого потенциала) и роста сети железных дорог (общая протяженность и густота сети в расчете на 10 тыс. человек, характеризующая транспортную обеспеченность населения). Значения показателей определены с использованием работ [2, 3].

Для того чтобы исключить влияние колебаний показателей в отдельные годы (например, в связи с завершением строительства и вводом в эксплуатацию линий значительной протяженности), все данные усреднены по десятилетиям.

Численность населения приведена не только в связи с тем, что она использует-

ся при расчете других ключевых показателей – ВВП на душу населения и густоты сети, но прежде всего в силу самоценности этого показателя. Устойчивый динамичный рост численности населения – одна из примет начавшейся в XIX веке эпохи современного экономического роста [4, с. 27–29], в стимулировании которого, как показано в работах [1, 5, 6], заметную роль сыграли появление железных дорог и создание мировой железнодорожной сети.

Капитализм, ставший в тот период не только господствующим в наиболее развитых странах, но и доминирующим в мировой экономике, в полной мере раскрыл свои возможности, «многократно увеличил численность населения <...> и в то же самое время, беспрецедентно повысил уровень жизни людей» [7, с. 801].

Из таблиц 2–4 видно, что в рассматриваемом периоде и относительные, и абсолютные показатели динамики численности населения России нарастали от десятилетия к десятилетию, что характеризует результативность осуществлявшихся в стране социально-экономических преобразований. При этом средняя продолжительность жизни также устойчиво росла, за шесть десятилетий она увеличилась более чем на 20% [2].

Среднегодовой ВВП тоже рос от десятилетия к десятилетию, но в период 1861–1880 гг. он отставал от роста численности населения (таблица 3). В результате ВВП на душу населения – важнейший показатель как развития экономики, так и благосостояния народа – снижился, хотя и не очень существенно.





186

Таблица 2

Рост показателей социально-экономического развития России и сети железных дорог в XIX – начале XX века к базисному периоду (1851–1860 гг. = 1)

Годы	Коэффициенты роста к базисному периоду 1851–1860 гг.					
	Население	ВВП	ВВП на душу населения	Протяженность сети железных дорог	Густота сети в расчете на 10 тыс. чел.	Индекс развития человеческого потенциала
1851–1860	1	1	1	1	1	1
1861–1870	1,067	1,029	0,964	4,518	4,226	1,058
1871–1880	1,248	1,186	0,951	16,553	13,239	1,111
1881–1890	1,505	1,460	0,970	23,332	15,477	1,187
1891–1900	1,712	1,932	1,128	34,608	20,181	1,368
1901–1910	2,008	2,660	1,324	54,327	27,0	1,585

Таблица 3

Рост показателей социально-экономического развития России и сети железных дорог в XIX – начале XX века к предшествующему периоду

Годы	Коэффициенты роста к предшествующему периоду					
	Население	ВВП	ВВП на душу населения	Протяженность сети железных дорог	Густота сети в расчете на 10 тыс. чел.	Индекс развития человеческого потенциала
1851–1860	-	-	-	-	-	-
1861–1870	1,067	1,029	0,964	4,518	4,226	1,058
1871–1880	1,170	1,153	0,986	3,664	3,133	1,050
1881–1890	1,206	1,231	1,020	1,409	1,169	1,068
1891–1900	1,137	1,323	1,163	1,483	1,304	1,153
1901–1910	1,173	1,377	1,174	1,570	1,338	1,158

Таблица 4

Прирост показателей социально-экономического развития России и сети железных дорог в XIX – начале XX века к предшествующему периоду

Годы	Прирост к предшествующему периоду					
	Население, млн чел.	ВВП, млрд \$ в год	ВВП на душу населения, \$	Протяженность сети железных дорог, тыс. км	Густота сети, км/10 тыс. чел.	Индекс развития человеческого потенциала
1851–1860	–	–	–	–	–	–
1861–1870	+4,9	+1,5	-25,1	+4,0	+0,5	+0,01
1871–1880	+13,3	+8,1	-9,5	+13,68	+1,397	+0,009
1881–1890	+18,9	+14,1	+13,5	+7,71	+0,347	+0,013
1891–1900	+15,2	+24,3	+110,8	+12,82	+0,729	+0,031
1901–1910	+21,8	+37,5	+137,4	+22,42	+1,057	+0,037

В период 1881–1890 гг. темпы роста ВВП превысили темпы роста численности населения, и соответственно среднедушевой ВВП возрос к предшествующему десятилетию, однако такого роста оказалось недостаточно, чтобы компенсировать предыдущее снижение, и этот показатель остался ниже уровня 50-х годов (таблица 2).

В последнем десятилетии XIX и первом десятилетии XX века темпы роста

ВВП существенно превысили темпы роста численности населения (таблица 3). В результате среднедушевой ВВП динамично рос, значительно превысив базисный уровень 50-х годов XIX века.

В целом за анализируемый период (таблица 2) при удвоении численности населения ВВП вырос почти в 2,7 раза, а в расчете на душу населения – почти на треть. При этом, как убедительно по-

казал Б. Н. Миронов [2], заметно выросло и личное благосостояние рабочих и крестьян.

Таким образом, российской экономикой были достигнуты впечатляющие результаты, особенно, если учесть увеличение темпов роста ВВП от десятилетия к десятилетию. Налицо не просто значимый экономический рост, обеспеченный за определенный период, а его устремленность к новым, гораздо более высоким рубежам. Основой достижения таких рубежей является развитие человеческого потенциала. Индекс развития человеческого потенциала, который, помимо среднедушевого ВВП, учитывает уровень образования и среднюю продолжительность жизни, за рассматриваемый период вырос более чем в полтора раза (таблица 2), причем его динамика также имела тенденцию к ускорению (таблицы 3, 4).

2.

Как социально-экономическое развитие России соотносилось с развитием железнодорожного транспорта?

В соответствии с разработанной периодизацией [5] анализируемый период относится к I-й фазе эволюции железнодорожного транспорта, продолжавшейся до максимального расширения мировой железнодорожной сети в 30-х годах XX века.

В этой фазе железнодорожный транспорт сыграл роль инновационного лидера экономического развития и повышения капитализации, стимулировал остальные отрасли экономики и социальное развитие (рост подвижности населения, урбанизацию, освоение новых регионов, изменение образа жизни).

При этом влияние развития сети железных дорог на экономический рост осуществлялось по двум «каналам» [5].

Во-первых, железные дороги, способствуя развитию и удешевлению товарообменных процессов, расширяли зоны распространения товаров и увеличивали возможности для специализации и кооперирования производства, что повышало его эффективность.

Показательный пример удешевления доставки товаров благодаря железной дороге приводит К. Я. Загорский [8,

с. 25]: «Доставка пшеницы из Уральска в Самару обходилась до проведения железной дороги 17–23 р. с тонны, между тем как впоследствии доставка той же пшеницы от Уральска до Гамбурга, считая железнодорожный транспорт, морской фрахт, страхование и накладные расходы, составляла в общей сумме всего р. с тонны».

Надо заметить, что развитие железнодорожного сообщения, рост объемов перевозок, совершенствование их организации, конкуренция компаний приводили к устойчивому снижению тарифных ставок. Так, если в первой половине 1870-х годов средняя ставка на перевозки грузов составляла около 2 коп. за тонно-километр, то через 20 лет она опустилась ниже уровня 1,5 коп. или более чем на четверть [8, с. 26].

Не меньшее значение имели постоянство, регулярность и срочность перевозок, обеспечиваемых железнодорожным транспортом. Ведь до сооружения железных дорог непрерывности транспорта в России вообще не существовало: внутреннее судоходство останавливалось из-за замерзания рек, каналов и озер на 5–6 месяцев в году, а в некоторых регионах и более, движение на грунтовых дорогах весной и осенью было крайне затруднено (нередко – до полной остановки) вследствие распутицы, а летом и зимой – из-за порчи дорог. Как отмечал А. И. Чупров, «иногда бывало такое бездорожье, что извозчики, сложивши товары, разбегались». Что уж говорить о доставке товаров в определенный срок. Это в дожелезнодорожную эпоху, по выражению того же ученого, «было делом совершенной удачи» [9, с. 12].

Характерна оценка К. Я. Загорского [8, с. 26]: «Многие производства, в особенности в горнозаводской и металлообрабатывающей промышленности, становятся возможными действительно в крупных размерах только при наличии твердой уверенности, что необходимые материалы и топливо будут доставляться регулярно в течение круглого года в определенные сроки. Регулярное и точное, своевременное исполнение транспортных услуг приобретает все более и более значения с повышением уровня общего





культурного развития, когда начинают высоко ценить время. Не только народное хозяйство, но и весь ход социальной и государственной жизни приобретает благодаря указанным качествам транспортного дела гораздо больше уверенности и устойчивости, и создается возможность разрешения таких задач стратегических, политических и административных, о которых нельзя было и думать при прежних несовершенных путях сообщения».

Вторым «каналом» влияния железнодорожного транспорта на экономический рост стало стимулирование развития отраслей, продукцию которых он потребляет, через рост соответствующих заказов с формированием «эффекта мультипликатора».

Принципиально важно сочетание первого и второго «каналов» влияния железнодорожного транспорта на развитие экономики. Именно благодаря тому, что, стимулируя крупномасштабный рост объемов продукции в других отраслях для собственных нужд, железнодорожный транспорт, развиваясь, создает условия для выхода продукции этих отраслей на новые рынки, он оказывает уникальное стимулирующее воздействие на экономику [5].

С одной стороны, Россия существенно повысила свою роль на мировом рынке как экспортер сельскохозяйственной продукции, прежде всего — зерна. С 60-х годов XIX до начала XX века хлебный экспорт вырос примерно в 5 раз [10, с. 668]. С учетом приводившихся фактов роль в этом железнодорожного транспорта очевидна.

С другой стороны, резко ускорилось промышленное развитие страны. Железными дорогами «было положено основание для широкого и интенсивного развития трех горнозаводских районов — уральского, донецкого и домбровского, двух соляных районов — донецкого и баскунчакского, двух районов хлопководства — туркестанского и закавказского и нашего основного нефтяного района — бакинского. Железные дороги дали этим районам, во-первых, удешевление стоимости перевозки в таких крупных размерах, в каких впоследствии, при даль-

нейшем усовершенствовании железнодорожного транспорта и его тарифов, оно более не повторялось, и во-вторых, возможность <...> непрерывной связи и сношений как с районами перерабатывающей промышленности, так и с важнейшими потребительскими центрами» [8, с. 66–67].

Железные дороги расширяли рынки, присоединяя к ним далекие окраины. «До железных дорог хлопчатобумажные фабрики России не могли использовать среднеазиатский хлопок. Перевозка этого сырья на лошадях из Средней Азии в район Москвы повышала бы его стоимость в несколько раз. Зерновое хозяйство Сибири до железных дорог могло быть только натуральным, потому что доставка зерна обозами в промышленные центры обходилась дороже, чем оно стоило. Только железные дороги превратили страну в единый рынок» [11, с. 198–199].

Можно сказать, что, двигаясь по рельсовым путям, капиталистические рыночные отношения шли на смену традиционному, зачастую натуральному, хозяйству.

3.

Вернемся к количественным показателям развития сети железных дорог и социально-экономического роста.

Как видно из таблицы 2, рост протяженности сети железных дорог опередил рост ВВП более чем в 20 раз. Подобное опережение (но в меньшей степени) было характерно и для наиболее развитых стран мира [1], и для мирового хозяйства в целом [5].

При этом интерес представляет сравнение темпов роста сети и экономики России в отдельные десятилетия (таблица 3). Наибольшие темпы роста протяженности железных дорог достигнуты в 60–70-е годы XIX века, когда она каждое десятилетие увеличивалась примерно вчетверо. Столь высокие темпы были связаны с крайне незначительной протяженностью сети в базисном периоде. Причем темпы роста ВВП в это время даже отставали от темпов роста населения, в результате чего среднегодовой ВВП, как уже отмечено, снижался.

В следующие три десятилетия картина меняется. Темпы роста протяженности сети резко снижаются и это связано с тем, что каждый новый прирост протяженности соотносится с возросшим накопленным ее значением. Теперь каждое десятилетие железнодорожная сеть увеличивается примерно в полтора раза.

В то же время темпы роста ВВП заметно возрастают, опережая темпы роста населения, **формируется тенденция ускорения роста среднедушевого ВВП.**

Представляется, что **ключевое значение имело десятилетие с 1871 по 1880 год**, когда протяженность сети железных дорог возросла сразу на 13,7 тыс. км — это почти в три с половиной раза выше прироста, достигнутого в предыдущем десятилетии. Прирост густоты сети при этом составил около 1,4 км на 10 тыс. жителей, что является максимальным значением не только для анализируемого периода, но и для всей истории отечественных железных дорог (табл. 4). Уровень густоты, ранее составлявший лишь десятые доли километра на 10 тыс. чел., превысил уровень 2 км и, между прочим, стал сопоставим (по порядку чисел) с современным. Сейчас он в России — около 6 км/10 тыс. жителей.

Можно сделать вывод о том, что **был достигнут критически важный уровень транспортной обеспеченности, позволивший сформировать новое качество экономического роста и социального развития** в последующие десятилетия.

Строительство в дальнейшем ряда железных дорог непосредственно в перспективных для экономики районах создало своего рода «эффект последней мили».

Вот что отмечал в связи с этим К. Я. Загорский: «Названные дороги вместе с другими, <...> построенными ранее довели нашу сеть до такой степени густоты и протяжения, что наше народное хозяйство как в целом, так и в отдельных частях могло начать решительный переход от экстенсивных приемов и форм натурального хозяйства к интенсивным методам капиталистического производства в крупных размерах» [8, с. 66–67].

Тенденция ускорения роста индекса развития человеческого потенциала

сформировалась также после достижения указанного уровня транспортной обеспеченности — в 80-е годы XIX века и последующие десятилетия (таблица 4).

Необходимость в металле и шпалах для прокладки железных дорог, вагонах и паровозах для осуществления перевозок, топливе и маслах для паровозов стимулировала развитие металлургии, машиностроения, угледобывающей, нефтеперерабатывающей, деревообрабатывающей отраслей.

Только в период бурного промышленного подъема в 90-е годы XIX века выплавка чугуна в России возросла в 3,7 раза. Причем половина достигнутого прироста была использована на железнодорожные нужды [10, с. 816]. А с учетом того, что значительная часть остального прироста производства чугуна пошла на оборудование новых заводов, рудников и фабрик, сооружаемых для нужд железнодорожного дела, можно считать и здесь двигателем прогресса именно железные дороги.

Они были и «главным потребителем произведений механических заводов разного рода» [10, с. 99], то есть продукции машиностроения и металлообработки.

Они непосредственно потребляли в конце XIX века четверть добываемого в России каменного угля и продукции нефтепереработки [10, с. 817].

Однако расширение железнодорожной отрасли стимулировало не только развитие тяжелой промышленности, но и производство предметов потребления. «Давая рабочему населению новые заработки <...>, оно увеличивало спрос рынка на разные предметы потребления, содействовало расширению производства этих предметов» [10, с. 818].

Принимая во внимание все сказанное, вклад российских железных дорог в ускорение экономического роста в стране в конце XIX — начале XX века очевиден. Но велика была и их социальная роль.

4.

На протяжении всего XIX века, как и в предыдущие века отечественной истории, серьезной социальной проблемой России была угроза голода.

Однако голод никогда не поражал одновременно всю страну. «Еще в 1819 г.



комитет министров писал, что в России «по обширности ее и по разнообразию климатов и почвы земли повсеместного голода никогда не было и быть не может, каков бы ни был недород», а потому «при свободной торговле хлебом, **при удобстве сообщений** [выделено мной – Д. М.] и при благоразумной предусмотрительности не только голода, но даже и недостатка в хлебе нигде быть не должно» [12].

В тот период, понятно, об удобстве сообщений в России говорить не приходилось. Но с началом широкого строительства железных дорог было осознано их значение для устранения голода при неурожаях. Специалистами отмечалось, что «главная причина голода заключается в невозможности скорого и дешевого передвижения хлеба из местностей им избыливающих» [13]. Следовательно, сооружение железных дорог, дающее возможность такого передвижения, устраняло указанную причину.

Развитие железных дорог, создавая предпосылки для формирования в России открытого рыночного общества стимулировало соответствующие изменения социальной структуры, помогало прогрессу образования и науки. «Бурное железнодорожное строительство открывало для торговли и промышленности внутреннюю Россию, вовлекало ее в хозяйственный оборот, ускоряло приток в сферу предпринимательства представителей разных сословий русского общества. <...> Сфера железнодорожного дела «притягивала» наиболее талантливые и образованные кадры чиновников» [14, с. 77–78].

Созданные в то время учебные заведения для подготовки специалистов в области железнодорожного транспорта стали крупными образовательными и научными центрами и остаются таковыми и в наши дни. Само понятие «инженер путей сообщения» сделалось синонимом высокого образовательного, профессионального и культурного уровня. Да и рабочие-железнодорожники отличались грамотностью, профессионализмом, пониманием своих подлинных интересов [14, с. 471; 15, с. 224].

Строительство железных дорог изменяло демографическую ситуацию

в стране, способствуя заселению и освоению перспективных регионов. Например, в районе тяготения Сибирской железной дороги только в период с 1900 по 1909 год население возросло почти в полтора раза – с 5,8 млн до 8,7 млн чел. [16, с. 170], были освоены десятки миллионов десятин новых земель, рядом с железнодорожными станциями очень быстро возникало удобное для жизни пространство, росли города и поселки.

Такого рода факты подтверждают неоспоримую роль железнодорожного транспорта в ускорении и экономическом, и социального развития России во второй половине XIX – начале XX века. Не случайно некоторые исследователи приравнивают по важности железнодорожное строительство к ликвидации крепостной зависимости крестьян [17, с. 19–20], которая открыла эпоху «великих реформ» в нашей стране [18].

5.

К 1913 году, ставшему «пиком» как экономического роста Российской империи, так и, что примечательно, I-й фазы эволюционного развития железнодорожного транспорта [5], протяженность основных магистральных линий составила около 70 тыс. км, а плотность сети превысила 4 км в расчете на 10 тыс. жителей. К тому времени, отмечает И. М. Могилевкин, «были сооружены главные магистрали страны. В дальнейшем, при советской власти, основная схема наиболее важных железных дорог в общем сохранялась без изменений долгие годы. Разумеется, сеть дорог разрасталась, дополнялась, модернизировалась, но ее общая прежняя схема и далее служила основой <...> железнодорожного транспорта» [16, с. 172–173].

При этом по общей протяженности железных дорог Россия занимала второе место в мире [11, с. 198], уступая лишь США.

ВВП России в 1913 году превысил \$177 млрд (в долларах США 1989 года) при численности населения 171 млн человек.

Среднедушевой ВВП, соответственно, достиг \$1036, превысив примерно в полтора раза уровень не только середины, но и 80-х годов XIX века, а индекс раз-

вития человеческого потенциала – 0,308, с ростом к середине века в 1,8 раза [2].

Россия заняла четвертое место в мире по производству машин и величине национального дохода и третье – по величине национального богатства [11, с. 361].

Проведенный анализ не оставляет сомнений в том, что такие результаты могли быть достигнуты только благодаря масштабному железнодорожному строительству, созданию протяженной и эффективно функционирующей железнодорожной сети.

Несмотря на высокую динамику экономического роста, Россия еще далеко не вышла на среднедушевые экономические показатели, достигнутые наиболее развитыми странами мира. «В 1913 г. Российская империя имела доход на душу населения, составлявший 50% немецкого и французского, одну пятую английского и 15% американского. <...> Производство на душу населения ... составляло 40% от французского и немецкого, все те же 20% от английского и одну шестую от американского. Среди крупнейших экономик мира, данные для которых имеются, в 1913 г. по доходу на душу населения Россия превосходила только Японию и сильно отставала от Испании, Италии и Австро-Венгрии» [17, с. 21].

Густота железнодорожной сети в расчете на 10 тыс. жителей в России была в 2–3 раза меньше, чем в ведущих западноевропейских странах, и на порядок ниже, чем в США.

Однако самое главное, наверное, то, что «Россия имела сравнительно свободную и открытую рыночную экономику» [19], интегрированную в мировую хозяйственную систему, были набраны высокие, причем ускоряющиеся темпы роста и созданы предпосылки к появлению в стране развитого рыночного хозяйства и открытого общества.

«Россия в 1913 г. имела огромный потенциал, представляла интерес для западных инвесторов и обладала набором основных институтов капитализма» [17, с. 84].

Динамичное прогрессивное развитие было прервано мировой войной, революционными потрясениями и войной гражданской.

Выяснение причин, почему это случилось, не относится к предмету данной статьи. Представляется, что главным фактором стало доминирование традиционализма в обществе и отвержение изменений, связанных с экономической и социальной модернизацией.

В результате кризиса, вызванного разрухой в период Первой мировой и гражданской войн, по оценкам А. Маркевича и Р. Харрисона [19], национальный доход России сократился на 62%, личное потребление на 56%, а избыточная смертность от военных действий, болезней и голода составила 13 млн человек.

Разорено было и железнодорожное хозяйство: «выведено из строя около 80% железнодорожной сети, разрушено и повреждено свыше 4000 мостов, свыше 400 паровозных депо и мастерских, около 3000 стрелочных переводов, более 5000 гражданских сооружений» [20, с. 103].

Грузооборот сократился более чем в четыре раза.

При этом, как подчеркивает А. Маркевич, не военные действия сами по себе определили столь глубокое падение производства, а ломка сложившихся экономических институтов. Наибольший спад ВВП имел место в 1918 году. Гражданская война еще только начиналась, но зато полным ходом шла национализация производства и установление рабочего контроля над заводами и фабриками [19]. Восстановление экономики страны, в том числе и железнодорожного транспорта, осуществлялось одновременно с созданием централизованно управляемой, максимально изолированной от остального мира хозяйственной системы, развивавшейся более экстенсивно, чем экономика Российской империи. По оценке П. Грегори, «значение годовых темпов роста выпуска продукции в расчете на единицу производственного фактора» составляло «1,2% для дореволюционной экономики и 0,7% – для советской <...>. Представляется, что производительность дореволюционной экономики росла быстрее производительности советской системы» [17, с. 8182].



Финал такого развития был совершенно закономерен. Через призму показателей работы железнодорожного транспорта он рассмотрен в работах [21, 22].

Примечательно, что год 175-летия железных дорог в России совпадает с 20-летием начала возрождения рыночной экономики в стране. Устойчивое функционирование российских железных дорог в этот период сыграло исключительную роль в восстановлении производства на рыночной основе, интеграции России в систему глобальной экономики.

Обеспечение высокой динамики экономического роста на долгосрочную перспективу требует опережающего развития транспортной, в том числе железнодорожной, инфраструктуры, чтобы уже в соответствии с современными критериями сформировать тот критически необходимый уровень транспортной обеспеченности, который станет одним из оснований нового качества экономического роста.

ЛИТЕРАТУРА

1. Мачерет Д. А. Создание сети железных дорог и экономический рост//Мир транспорта. – 2011. – № 1.
2. Миронов Б. Н. По классическому сценарию: русская революция 1917 года в условиях экономического роста и повышения уровня жизни//Экономическая политика. – 2012. – № 1.
3. Сотников Е. А., Левин Д. Ю., Алексеев Г. А. История развития системы управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте (отечественный и зарубежный опыт). – М.: Техинформ, 2007.
4. Гайдар Е. Т. Долгое время. Россия в мире:

очерки экономической истории. – 2-е изд. – М.: Дело, 2005.

5. Лapidус Б. М., Мачерет Д. А. Эволюция железнодорожного транспорта: на пути к инновационному ренессансу//Вестник ВНИИЖТ. – 2011. – № 1.
6. Лapidус Б. М., Мачерет Д. А. Макроэкономический аспект эволюции железнодорожного транспорта//Вопросы экономики. – 2011. – № 3.
7. Фон Мизес Л. Человеческая деятельность: трактат по экономической теории. – Челябинск: Социум, 2008.
8. Загорский К. Я. Экономика транспорта. – М.–Л.: Госиздат, 1930.
9. Чупров А. И. Железнодорожное хозяйство. – М., 1910.
10. Воронцов В. П. Экономика и капитализм. – М.: Астрель, 2008.
11. Экономическая история мира: В 6 т./Под ред. М. В. Конотопова. – Т. 3. – М.: КноРус, 2008.
12. Голод//Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. – <http://www.brockhaus.ru/text/029/931.htm>.
13. Фон Дершау. О влиянии железных дорог на равновесие хлебных цен и устранение голода от неурожаяев//Современная летопись. – М., 1868. – № 24.
14. История России. XX век: 1894–1939. – М.: Астрель; АСТ, 2009.
15. Хроника России. XX век/А. П. Корелин, П. П. Черкасов, А. В. Шубин и др. – М.: Слово, 2002.
16. Могилевкин И. М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. – М.: Наука, 2005.
17. Грегори П. Экономический рост Российской империи (конец XIX – начало XX в.): Новые подсчеты и оценки/Пер. с англ. – М.: Росспэн, 2003.
18. Гэтрелл П. Значение Великих реформ в истории экономики России//Экономическая история: Хрестоматия – М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2008.
19. Ивантер А. Хроника русской катастрофы//Эксперт. – 2012. – № 14. С. 52–57.
20. Аксёненко Н. Е., Лapidус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России: от реформы к реформе. – М.: Транспорт, 2001.
21. Мачерет Д. А. Эволюционная и конъюнктурная составляющие транспортной динамики//Мир транспорта. – 2006. – № 1.
22. Мачерет Д. А. Транспортный срез экономики//Мир транспорта. – 2009. – № 4. ●

CREATION OF RAILWAY NETWORK AND ACCELERATION OF DEVELOPMENT OF RUSSIA

Macheret, Dmitry A. – D.Sc. (Econ), professor, head of the department of economics of construction of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT).

From the moment of construction of railway network all most developed countries received a sensible impetus for economic growth and better possibilities for the welfare of their respective citizens and subjects. Russia also made her way in that direction. The country in the second half of the 19th century and in the beginning of the 20th century made a significant step to enhance its industrial, social and economic capacity. The analysis times the 175th Anniversary of Russian railways.

Key words: social and economic development, railways, growth rates, market, history of railways.

Координаты автора (contact information): Мачерет Д. А. – macheret@vniizht.ru.