

ВЗАИМНОЕ ВЛИЯНИЕ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ И ТРАНСПОРТНЫХ ФАКТОРОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ: РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ

МАЧЕРЕТ ДМИТРИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ,

*доктор экономических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Экономика строительного бизнеса
и управление собственностью»,
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва,
e-mail: macheretda@rambler.ru;*

ЕПИШКИН ИЛЬЯ АНАТОЛЬЕВИЧ,

*кандидат экономических наук, доцент,
заведующий кафедрой «Экономика труда и управление
человеческими ресурсами»,
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва,
e-mail: i.epishkin@myief.ru*

Многочисленные исследования показывают значимое влияние транспортного фактора на экономическое развитие и становление рыночных институтов. История человечества свидетельствует о том, что транспорт всегда стимулировал социально-экономическое развитие стран и регионов, а изменение экономических отношений и потребностей людей, научно-технический прогресс, в свою очередь, способствовали развитию транспорта. В этой связи особый научный интерес представляет исследование взаимного влияния институтов и транспорта. Исторический анализ позволил выявить сильную взаимозависимость между транспортом и становлением институтов, прежде всего рыночных. Катализатором развития рыночных институтов вплоть до эпохи промышленной революции выступал водный транспорт. При этом развитие океанического мореплавания в XVI–XVII вв. оказало различное влияние на социально-экономическое развитие главных морских держав того периода (Португалия, Испания, Голландия, Великобритания) в зависимости от существующих в них институтов. Промышленная революция усилила взаимозависимость транспорта и факторов институционального роста развитых стран. Формирование транспортной сети и, в частности, сети железных дорог как инновационного и самого «институционального» вида транспорта в наиболее развитых странах того времени (Великобритания, США, Франция), несмотря на немаловажные различия, привело эти страны к весьма высоким положительным экономическим результатам. Это объясняется сущностным единством реализованных в этих странах разных вариантов рыночной, капиталистической экономики, основанной на инклюзивных институтах. При этом частное финансирование железнодорожного дела потребовало консолидации усилий многих предпринимателей, что стимулировало развитие корпоративных институтов, акционерного капитала. Институциональные особенности Российской империи предопределили особую модель становления в XIX в. основы транспортной системы страны – ее железнодорожной сети. Одной из таких ключевых особенностей являются персонализированные отношения как основа институтов «общества закрытого доступа». Динамичное расширение сети

железных дорог России осуществлялось за счет достаточно прогрессивного института государственно-частного партнерства – железнодорожных концессий. Вместе с тем низкое качество фундаментальных институтов в стране, поддерживающих архаичное «общество закрытого доступа», негативно влияло на развитие железнодорожного транспорта. Это проявилось в нередко коррупционно обусловленных решениях по выбору линий для выдачи концессий, порядке определения концессионеров, завышенной стоимости строительства и неэкономичной эксплуатации многих железнодорожных линий. Несмотря на это, создание сети железных дорог сыграло очень важную роль в развитии индустриальной экономики и институтов капитализма в России. Развитие транспортной инфраструктуры в совокупности с развитием социально-экономических и общественных институтов способно дать огромный синергетический эффект, мощный импульс к развитию экономики и общества в современных условиях институциональной модернизации.

Ключевые слова: инклюзивные институты; экстрактивные институты; экономический рост; транспорт; экономическое значение транспорта; транспортный фактор; транспортная инфраструктура; железные дороги; ретроспективный анализ развития транспорта; промышленная революция.

MUTUAL INFLUENCE OF INSTITUTIONAL AND TRANSPORT FACTORS OF ECONOMIC DEVELOPMENT: RETROSPECTIVE ANALYSIS

DMITRY A. MACHERET,

*doctor of economic sciences, professor
head of Transport Infrastructure Economics
and Construction Business Management Department
Russian University of Transport (MIIT),
e-mail: macheretda@rambler.ru;*

ILYA A. EPISHKIN,

*candidate of economic sciences, associate professor
head of Labour Economics and human Resources Management Department, Russian Uni-
versity of Transport (MIIT),
e-mail: i.epishkin@myief.ru*

Numerous studies indicate that the transport factor significantly affects economic development and the development of market institutions. The history of mankind demonstrates that transport has always stimulated the socio-economic development of countries and regions, while changing the changing economic relations and people's needs, scientific and technological progress, in turn, contributed to the development of transport. In this regard, a special scientific interest is the study of the mutual influence of institutions and transport. Historical analysis has revealed a strong interdependence between transport and the establishment of institutions, primarily market ones. Water transport had been the catalyst for the market institutions development up to the time of industrial revolution. At the same time, the development of oceanic navigation in the XVI–XVII centuries had a different impact on the socio-economic development of the major maritime powers of that period (Portugal, Spain, Dutch republic, England). The industrial revolution strengthened the interdependence between transport and the factors of institutional development of advanced

countries. The formation of the transport network and particularly the railway network as an innovative and the most «institutional» kind of transport in the most developed countries of that period (England, USA, France), has led these countries despite significant differences to very high positive economic results. This is explained by the essential coherence of the different variants of the capitalism existed in these countries, based on inclusive institutions. At the same time, private financing of the railway business required the consolidation of the efforts of many entrepreneurs. It stimulated the development of corporate institutions and the growth of joint-stock capital. Institutional features of the Russian Empire predetermined a special model of the railway network creation in the XIX century. One of these key features were personalized relations as the basis of the institutions of the «closed access society». The dynamic expansion of the Russian railway network was carried out through a railway concessions. It is quite progressive institution of public-private partnership. But the low level of the country's fundamental institutions that supported the archaic «closed access society» had a negative impact on the development of railway transport. This resulted in corruption in decision-making related to the concessions assignment. In turn, it was the main reason for irrational choice of new lines, ineffective procedures for determining concessionaires, overestimated construction costs and costly operation of many railway lines. Despite this, the creation of the railway network had a significant impact on the development of the industrial economy and institutions of capitalism in Russia. The development of transport infrastructure in conjunction with the development of socio-economic and public institutions can provide a huge synergetic effect, a powerful impetus to the development of the economy and society within the framework of current institutional modernization.

Keywords: *inclusive institutions, extractive institutions, economic growth, transport, economic value of transport, transport factor, transport infrastructure, railways, retrospective analysis of transport development, industrial revolution.*

JEL: *L91, L92, N73, R40, R42.*

Постановка проблемы

Значение институтов для экономического роста, их влияние на различия уровней развития и богатства стран можно считать общепризнанным в современной экономической науке. Существенное влияние транспортного фактора на экономическое развитие хотя и не получило столь широкого признания, отмечалось многими учеными. Еще в середине XIX в. Ж. Дюпюи (1993) разработал теоретическое обоснование возникновения экономического эффекта в форме потребительского излишка от сооружения транспортной инфраструктуры.

Впоследствии в экономической науке было выработано более полное понимание эффектов от развития транспорта. Во-первых, это сокращение издержек на перевозки пассажиров и грузов и, соответственно, сокращение издержек тех отраслей, в которых доля затрат на транспортировку существенна. Во-вторых – увеличение рынков сбыта товаров. И, в-третьих, увеличение выпуска в отраслях, поставляющих продукцию для транспорта (Fishlow, 1965, p. 15–16).

На примере железных дорог показано, что первые два вида эффектов можно рассматривать как единый «канал» влияния транспорта на экономическое развитие в виде улучшения условий для производства и сбыта товаров (Ланидус и Мачерет, 2011). При этом принципиально важным является его синергия со вторым «каналом» влияния, заключающимся в стимулировании объемов производства различных отраслей экономики за счет заказов со стороны транспорта.

К.Я. Загорский (1930, с. 43–44), основываясь на глубоком эмпирическом и теоретическом анализе, сделал обоснованный вывод о необходимости опережающего развития транспорта как условия для будущего экономического роста.

Лауреат Нобелевской премии Р. Фогель (1964; 1979) на основе контрфактического моделирования развития экономики США выполнил оценки влияния водного и железнодорожного транспорта на размещение производства и рост экономики.

Это лишь некоторые примеры исследований экономического значения транспорта. Существует значительная база теоретических и эмпирических оценок влияния транспорта на экономическое развитие (Toynbee, 1958; 1987). Но это же можно сказать и о многих других отраслях. Принципиальная особенность транспорта, дающая основание рассматривать транспортный фактор экономического развития наряду с институциональным, состоит в том, что это не просто отрасль, производящая товары или услуги определенного рода. Транспорт является материальной основой обмена, и, следовательно, использования рыночных институтов. Нобелевские лауреаты Д. Норт и Ф.А. фон Хайек подчеркивали ключевое значение обмена как инструмента создания новых ценностей, а значит – экономического развития и увеличения общественного богатства (North and Thomas, 1975; Хайек, 1992, с. 161–163.).

Синергия развития транспорта и обмена с развитием институтов создала условия для формирования, по терминологии Хайека (1992), «расширенного порядка человеческого сотрудничества» – глобализирующегося рыночного общества, обеспечивающего всё улучшающиеся условия существования для всё большего числа людей.

При этом стоит обратить внимание на то, что долгосрочное повышение эффективности экономики и благосостояния людей в эпоху экономического роста сопровождается повышением доли коммуникационных затрат (Мэддисон, 2012, с. 121). Это может быть интерпретировано как структурное замещение транспортными затратами затрат иных отраслей, ведущее к общему росту эффективности экономики за счет расширения рынков и снижения издержек на производство товаров (Мачерет, 2013а).

Транспорт в современном мире является необходимым условием всякой экономической деятельности. Страна или регион может вполне успешно развиваться без тех или иных отраслей промышленности или сельского хозяйства, импортируя соответствующие товары (North, 1955). Но невозможно никакое развитие без транспорта. Транспортную продукцию – перевозки – нельзя импортировать, они должны быть осуществлены на данной территории, а для этого там должна быть создана необходимая транспортная инфраструктура. Кстати, то же можно сказать и об институтах. Хотя диффузия институтов, безусловно, происходит, их непосредственный «импорт» признается практически нерешаемой задачей (Розенберг и Бирдцелл, 2015, с. 374). Пусть и с учетом мирового опыта, эффективные институты должны формироваться в каждой стране, и это – специфический, долгий и сложный процесс.

Все сказанное свидетельствует о правомерности рассмотрения институтов и транспорта как двух ключевых факторов экономического развития и актуальности выявления их взаимного влияния.

Взаимное влияние развития транспорта и институтов с древности до промышленной революции

То, что транспорт, являясь материальной основой торгового обмена, тем самым содействует развитию рыночных институтов, проявилось уже в догосударственную эпоху. Как отмечал Ф.А. фон Хайек, торговля древнее государства (1992, с. 78–80). Это же можно сказать и о транспорте. Появление первых городов и государств, становление древних цивилизаций и их последующее развитие не были бы возможными без развития торгово-транспортных связей, а усложнение экономики и общественных институтов, в свою очередь, стимулировали их (Мачерет, 2014).

Особенно важную роль в качестве катализатора развития рыночных институтов в истории сыграл морской транспорт (Мачерет, 2015). Во-первых, потому, что мореходы (по крайней мере, находясь в открытом море) полагались на ветер, течения, звезды

и самих себя, не завися от воли государства. Во-вторых, потому, что 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.

Развитие морской торговли имело ключевое значение для формирования рыночного общества в финикийских и древнегреческих городах-государствах, причем греческие полисы дали человечеству первую версию демократических институтов. Благодаря финикийской и греческой колонизации институты рынка и полисной организации общества широко распространялись в бассейне Средиземного и Черного морей.

В то же время сухопутные пути сообщения, широкомасштабное устройство которых было под силу только мощным империям (таким как Ассирийская, Персидская), укрепляли и распространяли совсем иные институты – институты «восточной деспотии», основным из которых был институт «власти-собственности» (Васильев, 2005; 2007). Его суть в том, что собственность является лишь функцией власти, власть и собственность неразделимы. Другими словами, функции собственника определяются причастностью к власти, т.е. относятся к должности, а не к личности. Экономической основой существования института власти-собственности является не рыночный обмен, не частное хозяйство, а централизованное перераспределение аппаратом власти избыточного продукта, создаваемого обществом.

Но и сухопутные пути сообщения, даже будучи первоначально ориентированные на решение военно-стратегических задач древних империй, способствовали развитию торговли и рыночных институтов, без которых и «восточные деспотии» полностью обойтись не могли. Империи рушились, а пути сообщения служили для коммуникаций и обмена новым поколениям, раздвигая границы ойкумены и закладывая фундамент для развития «расширенного порядка человеческого сотрудничества» – открытого рыночного общества.

В Римском государстве высокого уровня развития достиг как морской, так и сухопутный транспорт. Корабли римлян обеспечивали интенсивный товарообмен не только в Средиземноморье, но и совершали регулярные плавания из Египта (который стал римской провинцией) по Индийскому океану вплоть до Индии. Древнеримское торговое мореплавание рождало весьма развитые рыночные институты. В частности, создавались купеческие ассоциации – прообразы современных акционерных обществ, позволявшие отдельному предпринимателю владеть не целым кораблем, а лишь его долей, которую можно было продать и купить на специальном рынке. Благодаря этому снижался «входной барьер» для доступа на рынок, облегчалось аккумулирование необходимого для развития судоходства капитала и диверсифицировались риски.

Древнеримские дороги, напротив, сооружались силами государства, прежде всего – в военно-стратегических целях. Сеть прекрасно, «на века» выстроенных дорог в период максимального расширения достигала 80 тыс. км.

Интересно, что, как и транспорт, древнеримские институты носили двойственный характер. Это особенно проявилось в эпоху ранней империи – принципата, когда в рамках формального сохранения республиканских институтов власти фактически было сформировано имперское государство.

Римское государство расширялось и укреплялось вместе с дорожной сетью (и благодаря ей: ведь только так можно было обеспечивать быстрое перемещение и снабжение войск, надежное управление ими, а значит – сохранять целостность империи и до поры до времени раздвигать ее границы). Одновременно происходила трансформация общественных институтов. Поздняя империя – доминат – уже не слишком отличалась от «восточных деспотий». Такая *ориентализация* древнеримских институтов – примечательный (и далеко не единственный) исторический прецедент, заслуживающий не меньшего внимания, чем пресловутая вестернизация.

В Средние века морские сообщения позволяли существовать и развиваться в Западной Европе торговым городам, частично сохранявшим античные традиции и

несшим зародыши новых, капиталистических институтов. (В Средиземноморье это прежде всего Венеция и Генуя, в Северной Европе – города Ганзейского союза: Гамбург, Бремен, Любек и др.). Свободные торговые города Западной Европы сыграли очень важную роль в зарождении институтов капитализма (*Гайдар, 2015, с. 228–237*).

Развитые сухопутные сообщения, как и в древности, были характерны для восточных империй, которые в силу своего геостратегического положения контролировали трансконтинентальную торговлю. Примечательно, что дальнейшее мореплавание, органически порождающее институты открытого общества, иногда даже оказывалось там под прямым запретом. В XV–XVI вв. оно было запрещено в Китае (*Мокир, 2014, с. 346; Аджемоглу и Робинсон, 2015, с. 316*), что во многом предопределило его длительную изоляцию, консервацию институтов и экономическое отставание от европейских стран. Лишь через несколько столетий ликвидация экономической изоляции и активное включение в систему международного разделения труда, в процесс глобализации, сопровождавшееся существенными институциональными изменениями и динамичным развитием транспортно-логистических систем, позволили Китаю резко ускорить темпы экономического роста.

Переломной стала эпоха Великих географических открытий XV–XVI вв., переместившая основные мировые пути сообщения на океанические просторы, где основную роль играли сначала португальские и испанские, а затем голландские и английские мореплаватели.

Развитие океанического мореплавания в XVI–XVII вв. является интересным примером того, как транспорт совершенно по-разному влияет на социально-экономическую эволюцию в зависимости от существующих институтов. В Португалии и Испании торговая деятельность в Атлантике была монополизирована и контролировалась королевской властью, а доходы от этой торговли стекались в казну (*Асемоглу и Робинсон, 2013*). Это укрепляло феодальные институты и способствовало значительному экономическому отставанию Португалии и Испании от передовых европейских стран в XVII–XVIII вв., а соответственно, и упадку португальского и испанского мореплавания.

Напротив, в Голландии и Англии морская торговля контролировалась частными предпринимателями, что усилило их роль в обществе и способствовало развитию институтов капитализма, которые сделали эти страны наиболее развитыми в мире уже в XVII–XVIII вв., т.е. еще до начала промышленной революции. Соответственно, голландское и английское мореплавание и торговля стали важным фактором глобальной диффузии институтов капитализма.

«Начавшийся с XVI века впечатляющий рост заморской торговли служил расширению начатого в XII веке постепенного возвышения коммерческих институтов и отношений, ...заморская экспансия усиливала торговый капитализм и питала его дальнейший рост» (*Розенберг и Бирдцелл, 2015, с. 104, 111*). Ключевое значение для последующих социально-экономических перемен имел происходивший в результате морской торговой-транспортной деятельности «сдвиг от феодального представления о благоустроенном обществе как об упорядоченной, иерархически устроенной и патриархальной семье к представлению XVIII века, согласно которому общество есть ассоциация индивидуумов, каждый из которых наделен неотчуждаемыми правами и свободами, которые не должно урезать...» (*Розенберг и Бирдцелл, 2015, с. 122*). Именно такие представления легли в основу институтов капитализма, в полной мере сформировавшихся в ходе промышленной революции.

Промышленная революция: железные дороги и институты

Промышленная революция (нередко называемая первой промышленной революцией), начало которой обычно относят к рубежу XVIII–XIX вв., обозначила коренное изменение в экономической истории человечества – переход от «мальтузианской экономики» к эпохе современного экономического роста. Среди основных характеристик

эпохи современного экономического роста, данных Нобелевским лауреатом С. Кузнецом (1966, с. 3–8), следует выделить кардинальное повышение долговременных темпов роста мировой экономики – с 0,1–0,3% в год до 1%, а затем до 2–3% и более (Мэддисон, 2012). Именно благодаря этому стал возможен беспрецедентный рост одновременно и численности, и благосостояния мирового населения.

В свете рассматриваемой темы представляет несомненный интерес уяснение роли институциональных и транспортных факторов в промышленной революции с учетом их взаимного влияния. Примечательно, что промышленная революция началась в Великобритании, которая в XVIII в. была лидером и в плане институционального развития, и в плане развития транспорта. С точки зрения институциональных условий ключевое значение для британского промышленного лидерства имеет «утверждение права собственности, освобождающего его от произвольной конфискации», восходящее к Великой хартии вольностей, принятой в 1215 г., а также «ослабление действенного административного контроля над экономической жизнью» (Розенберг и Бирдцелл, 2015, с. 148, 151). Среди важнейших факторов, кроме того, следует отметить открытость и терпимость, позволяющих принимать «любох людей с техническими способностями вне зависимости от их религиозных убеждений» и активно заимствовать зарубежный опыт, а также активное взаимодействие инженеров, ученых и бизнесменов внутри страны, которое порождало синергетический эффект – «итог, превосходящий сумму его отдельных компонентов» (Мокир, 2014, с. 376–380).

Важна была и синергия институциональных и транспортных факторов. Уже в XVIII в. в Великобритании сформировалась интегрированная рыночная система, базирующаяся на единой транспортной сети, объединявшей каботажные морские линии, каналы и дороги и находившейся в ведении профессионалов, т.е. ставшей специализированной отраслью. Это было важным моментом, обеспечившим технологический отрыв Великобритании от континентальной Европы в начале промышленной революции (Мокир, 2014, с. 383–384).

Первенствуя в промышленной революции, Великобритания в XIX в. стала лидером в развитии инновационных видов транспорта – паровозного и железнодорожного сообщения. Сочетание высокого качества институтов и глобального транспортного лидерства позволило Британской империи создать первый вариант подлинной глобальной экономики – либеральный экономический миропорядок (Лал, 2009, с. 28).

Отметив на примере Великобритании важность синергии институциональных и транспортных факторов для осуществления промышленной революции, рассмотрим более подробно взаимное влияние институтов и развития железных дорог, которое в силу их специфики как искусственной транспортной инфраструктуры представляет особый интерес.

Как сказано выше, до начала промышленной революции создание искусственной транспортной инфраструктуры (дорог, каналов и др.) осуществлялось, как правило, силами государства. Показательно, что Адам Смит (2009, с. 675–676) относил создание и поддержание транспортной инфраструктуры к задачам, которые должно решать именно государство. Однако в эпоху промышленной революции развитие нового вида транспортной инфраструктуры – железных дорог – стало осуществляться в первую очередь на основе частной инициативы и частного капитала. Частной была и первая железная дорога, открытая в Великобритании в 1825 г., и последующие. Объяснить это можно следующими причинами.

Во-первых, институты капитализма и сами капиталы, аккумулируемые без участия государства, достигли столь высокого уровня, который позволял осуществлять частное железнодорожное строительство.

Во-вторых, строительство первых железных дорог, которое было радикальной инновацией, и должно было быть частным, исходя из общей логики инновационного развития. Ведь «инновация есть форма восстания против общепринятого», а «во всех

благоустроенных и упорядоченных обществах государственная власть бывает предана идеалам стабильности, безопасности и сохранения статус-кво» (*Розенберг и Бирдцелл, 2015, с. 300, 305*). Поэтому вряд ли можно было ожидать внедрения столь радикальной инновации, еще ничем не доказавшей свою эффективность, под руководством и за счет государства.

В-третьих, технология использования железных дорог, в отличие от шоссе, позволяет легко ограничить к ним доступ (и даже делает такое регулирование доступа необходимым), а значит – и обеспечить платность доступа, что является необходимым условием для их функционирования в качестве частных предприятий. Сказанное, конечно, не отрицает возможности функционирования частных шоссе дорог с платным доступом, а лишь подчеркивает, что если технологические особенности пользования шоссе инфраструктурой обеспечивают возможность ее создания и эксплуатации как «общественного блага», то для железных дорог неперенным условием их нормального функционирования при существующих технологиях являются ограниченность и платность доступа, даже если они находятся в государственной собственности.

Таким образом, частное строительство первых железных дорог подкреплялось необходимыми и достаточными условиями. Железные дороги появились изначально именно как элемент рыночной экономики, опирающийся на складывающиеся инклюзивные институты и, в свою очередь, оказывающий поддержку их развитию.

Огромное влияние железных дорог на экономическую динамику и институциональное развитие справедливо позволяет классифицировать их появление как «эпохальную инновацию» (*Измайкова, 2015*). Уже с 1830-х гг. сооружение железных дорог и фабрик поддерживало друг друга, тем самым «промышленная революция... была и революцией на транспорте» (*Розенберг и Бирдцелл, 2015, с. 181*).

По оценке Р. Камерона (*2001, с. 246–247*), «паровой локомотив и железные (или стальные) рельсы в большей степени способствовали ускорению процесса экономического развития, чем какое-либо другое технологическое нововведение XIX в.».

В XIX – начале XX в. протяженность железных дорог и ее соотношение с территорией и численностью населения страны стали ключевыми индикаторами уровня экономического развития, лидеры развития железных дорог были и экономическими лидерами (*Мачерет, 2011*).

Строительство железных дорог оказало непосредственное влияние на развитие институтов капитализма. Масштабное железнодорожное строительство (с особым размахом оно происходило в США, где была создана крупнейшая в мире сеть железных дорог, в начале XX в. составлявшая более 400 тыс. км – примерно треть общемировой) вызвало необходимость аккумуляции огромных капиталов. К 1890 г. капитал, вложенный в железнодорожный транспорт, достиг 12,7% национального богатства США (*Хачатуров, 1959, с. 54*). Это способствовало развитию корпоративных институтов бизнеса в специфической форме лицензированных корпораций (*Розенберг и Бирдцелл, 2015, с. 226–228*). Их отличительными особенностями являлись необходимость согласования создания такой корпорации с неким регулирующим органом, общественный характер деятельности (они были обязаны обслуживать всех клиентов без дискриминации) и право на принудительный выкуп земли для строительства. Последнее не следует трактовать как нарушение института частной собственности. Выкупная цена устанавливалась по соглашению сторон, а если стороны к соглашению не приходили – судом (*Розенберг и Бирдцелл, 2015, с. 400*). Другими словами, собственники земли должны были получить адекватную денежную компенсацию за свою собственность.

Необходимость управления разбросанными по огромным территориям подразделениями железнодорожных компаний (что опять же было наиболее характерно для США) потребовала формирования институтов управления большими корпорациями с помощью профессиональных менеджеров.

Создание благодаря железным дорогам единых общенациональных рынков вызвало интеграцию массового производства и сбыта. Это, в свою очередь, послужило толчком к созданию современных промышленных корпораций в конце XIX в. (Chandler, 1977, p. 287–289).

Таким образом, развитие железных дорог оказало многогранное воздействие на формирование корпоративных институтов, играющих ключевую роль в современной экономике.

И, наконец, необходимость финансирования железнодорожного строительства способствовала развитию финансовых институтов, банковской системы. Например, в США проблема финансирования железнодорожного строительства стала стимулом к созданию Уолл-стрит как национального (и одного из мировых) финансового центра (Доббин, 2013, с. 71). «До 1890-х годов на фондовых рынках в Соединенных Штатах торговали исключительно акциями железных дорог и компаний коммунального обслуживания. Единственным производительным предприятием, акции которого ходили на Нью-Йоркской фондовой бирже, была «Пульман палас кар компани», да и то большую часть ее собственности составляли компании по эксплуатации спальных вагонов» (Розенберг и Бирдцелл, 2015, с. 257).

В России железнодорожное строительство также стало катализатором развития рынка ценных бумаг (акций и облигаций) и акционерной собственности. Например, в период 1861–1873 гг., когда в России ускорилось железнодорожное строительство, более 60% образованного акционерного капитала приходилось на железнодорожный транспорт (Хусаинов, 2012, с. 118). В целом за дореволюционный период в России «за счет акционерного капитала было построено около 70% железных дорог, причем их строительством и эксплуатацией занимались 160 акционерных обществ» (Винслав, 2013, с. 8). Схожие процессы происходили и в других странах.

Железные дороги институализировали и повседневную жизнь людей. Ярким примером является временное упорядочивание хозяйственной деятельности и быта. Железнодорожный транспорт, работающий по расписанию, приучал людей ценить важнейший экономический ресурс – время – и рационально им управлять (Мачерет, 2011; Файоль, Эмерсон, Тэйлор и Форд, 1992, с. 140).

Отмечая влияние железных дорог на формирование и трансформацию институтов, необходимо остановиться и на различиях в подходах к сооружению железных дорог, в зависимости от институтов, которые существовали в разных странах к началу железнодорожного строительства. Несомненный интерес с этой точки зрения представляет исследование Ф. Доббина (2013), выполнившего сравнительный анализ подходов к развитию железных дорог в трех экономически развитых странах, создавших масштабные железнодорожные сети и существенно отличавшихся в плане политических институтов и политической культуры, – США, Великобритании и Франции.

В Великобритании, где сложившиеся к началу промышленной революции институты предписывали «достигать политического и экономического порядка путем максимизации свободы личности», железнодорожная сеть развивалась «исходя из необходимости обеспечить свободу действий независимых предпринимателей, понимаемую как право строить железные дороги там, где они захотят, не считаясь с мнением местных властей и парламента» (Доббин, 2013, с. 16, 23).

В Соединенных Штатах железные дороги тоже строились исключительно частными предпринимателями. Но так как там «суверенитетом наделялись независимые местные правительства» (Доббин, 2013, с. 23), которые стремились за счет строительства железных дорог ускорить экономическое развитие своих территорий (штатов и муниципалитетов) и сделать их более привлекательными для новых переселенцев¹, на первом этапе развития железнодорожной сети местные власти активно стимулировали железнодорожное строительство как с помощью инвестиций, так и путем безвозмездного предоставления железнодорожным компаниям земельных участков. Это привело к

¹ О влиянии железных дорог США на развитие прилегающих территорий (Потбард, 2009, с. 231).

распространению «коррупции среди железнодорожного руководства и служащих... и поэтому такая поддержка частных предприятий была запрещена», что «положило конец активному участию местных властей в американской промышленной политике» и сделало ее целью «обеспечение неприкосновенности экономических свобод владельцев и клиентов железных дорог» (Доббин, 2013, с. 74).

Стоит обратить внимание на реакцию на возникновение коррупции, связанной с железнодорожным строительством, произошедшую в условиях американских инклюзивных институтов: отказ от вмешательства властей в экономическую деятельность. В иных институциональных условиях эта реакция, как будет показано ниже, оказывается противоположной.

Если британские и американские институты отличались некоторыми нюансами и в результате в каждой из этих стран, пусть со своей спецификой, железные дороги развивались на основе частной инициативы и частных инвестиций (Banister and Berechman, 2003), то во Франции институты существенно отличались от британских и американских, что предопределило иной характер создания железнодорожной сети и даже иной характер ее топологии. Французское государство всегда играло активную роль в экономике, и решения о размещении железных дорог принимали государственные инженеры. Частная инициатива и частный капитал привлекались для строительства конкретных линий, определенных государственными планами. В результате во Франции железнодорожное строительство шло медленнее, чем в Великобритании и США, но было предотвращено создание «параллельных» («дублирующих») железнодорожных линий, которых было немало в этих странах.

Таким образом, различия в политических институтах, традициях и культуре предопределили разные пути развития железнодорожной отрасли в рассматриваемых странах (Хусаинов, 2014).

Учитывая, что в каждой из трех стран была создана развитая железнодорожная сеть, Ф. Доббин пришел к заключению: при том что «у каждой системы были свои достоинства и недостатки», «к успеху могут привести *самые* [курсив авт.] разные пути» (Доббин, 2013, с. 17, 19).

Он делает и более сильный вывод – не просто о многообразии путей к успеху, а о том, что «различные стратегии оказываются в *равной* [курсив авт.] степени эффективными», о равной эффективности *совершенно* различных моделей развития (Доббин, 2013, с. 18, 37).

В такой формулировке тезис о многовариантности институционально обусловленных моделей развития может трактоваться неоправданно широко, порождая институциональный релятивизм и неверные представления о равноценности совершенно разных институциональных систем. На наш взгляд, следует раскрыть неправомочность подобной трактовки.

Исследование Доббина показывает лишь то, что в трех наиболее развитых в XIX в. странах были реализованы различные варианты промышленной политики, каждый из которых имел как положительные, так и отрицательные стороны, но в целом оказался по-своему плодотворным и позволил создать достаточно мощную железнодорожную сеть.

Доказательно говорить о *равной* эффективности рассмотренных вариантов железнодорожной политики (базирующихся на различных институциональных системах) на основании этого исследования не представляется возможным.

Не претендуя на исчерпывающий анализ, следует заметить, что тезис о преимуществах французского варианта в части отсутствия «дублирующих» линий спорен. С одной стороны, создание таких линий действительно требует дополнительных затрат капитала, который мог бы получить альтернативное использование. С другой, в случае принадлежности таких линий разным компаниям (а именно это было характерно для США и Великобритании) создаются условия для конкуренции на рынке железнодорожных перевозок, а значит, стимулируется рост их эффективности и качества обслуживания товарладельцев и пассажиров. А в случаях возникновения сложной

эксплуатационной ситуации на одной из линий (из-за «пиковых» объемов перевозок или технических неисправностей) наличие «дублирующих» линий дает возможность перенаправить туда поездопоток и тем самым избежать сбоя перевозочного процесса и экономических потерь для клиентов. Последнее обстоятельство обуславливает важность «дублирующих» линий даже в том случае, когда они принадлежат одной железнодорожной компании.

Чтобы оценить, перевесила ли экономия капитала за счет регулируемого государством строительства железных дорог во Франции возможные выгоды, связанные с конкуренцией «параллельных» железных дорог и возможностями маневрирования поездопотоками, потребовалось бы специальное скрупулезное исследование. Но то, что не подлежит сомнению, – это отставание Франции в темпах железнодорожного строительства и уровне обеспеченности железнодорожными путями (табл. 1, рис. 1, 2), что, по-видимому, было одним из факторов и ее менее успешного развития в XIX в. по сравнению с Великобританией и США (Мачерет, 2011).

Таблица 1

Сопоставление уровня экономического развития и развития железных дорог ведущих капиталистических стран в результате первой промышленной революции

Страна	1800		1870				
	ВВП на душу населения		ВВП на душу населения		Длина железнодорожной сети, тыс. км	Комплексный показатель обеспеченности территории и населения железными дорогами	
	Международных долларов 1980 г.	% от лидера	Международных долларов 1980 г.	% от лидера		Коэффициент Энгеля	% от лидера
Великобритания	1030	100	2190	100	25,1	8,3	100
Франция	750	73	1230	56	17,9	3,9	47
США	690	67	1670	76	85,1	4,4	53

Источник: Мачерет, 2011

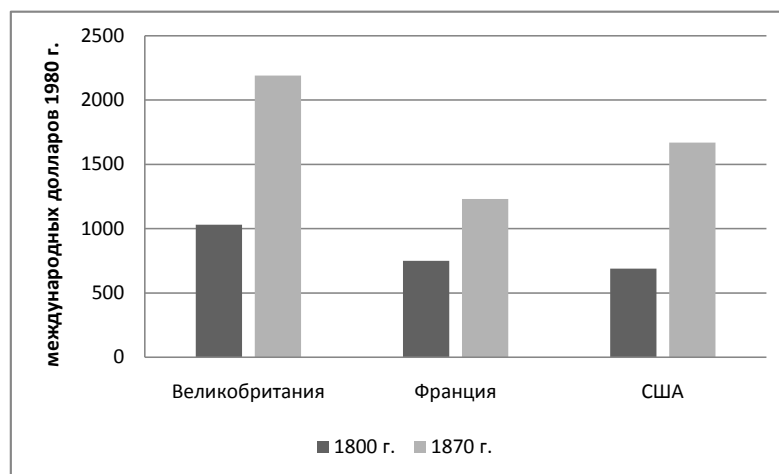


Рис. 1. Динамика уровня ВВП на душу населения, международных долларов 1980 г.

Источник: Мачерет, 2011

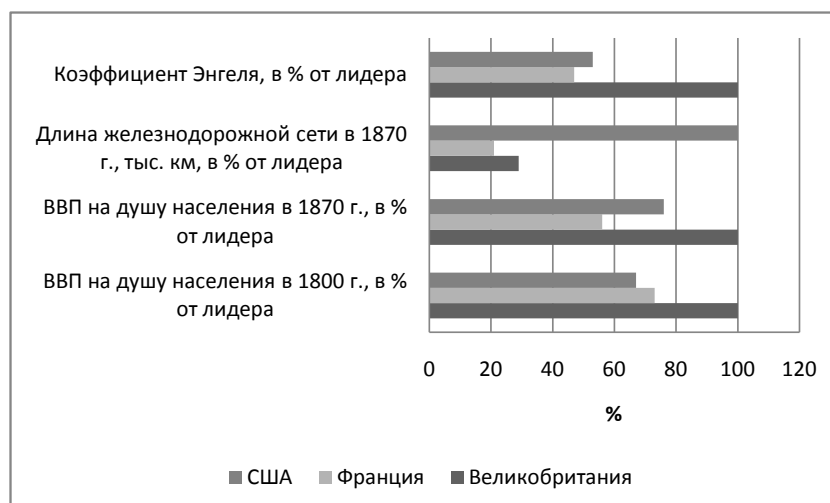


Рис. 2. Сравнение уровня экономического развития и развития железных дорог в США, Франции и Великобритании в XIX в.

Источник: Мачерет, 2011

Однако главное возражение против тезиса о равной эффективности совершенно разных моделей развития состоит в том, что в рассмотренных Добином странах при всех различиях их институтов и моделей экономического развития по сути реализовывались разные варианты рыночной, капиталистической экономики, основанной на инклюзивных институтах. И при всех различиях и специфических чертах этих вариантов нельзя забывать об их сущностном единстве.

В странах, где институты носили экстрактивный характер (Китай, Османская империя и др.), они ограничивали развитие капитализма, поэтому проведение индустриализации и строительство железных дорог отставали там от рассмотренных Добином передовых капиталистических стран (*Столетие железных дорог, 1925, с. 22–25*).

В этой связи представляет интерес специфика создания сети железных дорог в России в контексте институциональных особенностей нашей страны.

Создание сети железных дорог Российской империи: влияние институциональных особенностей

В первой половине XIX в. Российская империя была одной из ведущих европейских держав, но ее институты в корне отличались от существовавших в Западной Европе. Как отмечают Р.М. Нуреев и Ю.В. Латов (2016, с. 28), «хотя Россия географически является европейской страной, но ее модель социально-экономического развития – это типичный для доиндустриального Востока азиатский способ производства («восточный деспотизм»)» Одной из важнейших характеристик западноевропейских институтов, предопределивших быстрое развитие капитализма и инновационно ориентированную индустриализацию, было разделение политической и экономической власти, ослабление государственного авторитаризма и развитие плюралистического общества (*Розенберг и Бирдцелл, 2015, с. 215*). Такой общественный уклад в корне отличался от поместных институтов средневекового феодализма, воспроизводивших древнейшие формы организации общества, в которых сплетались «воедино нити политической, экономической, религиозной и социальной жизни», «подчиняя все власти правителя, символизирующего фигуру отца» (*Розенберг и Бирдцелл, 2015, с. 66*). Но в условиях западноевропейского феодализма столь тесное сплетение всех видов власти заканчивалось на уровне поместья – «сеньории», в целом в обществе было множество центров власти, между которыми существовали договорные

отношения, что позволяет видеть в западноевропейском феодализме «предшественника капитализма не только во времени, но и в логическом плане» (Розенберг и Бирдцелл, 2015, с. 88).

В России же самодержавно-крепостнические институты по сути означали консолидацию различных аспектов власти на всех уровнях общественной жизни – от поместья до губернии² и всего государства в целом. И если губернатор рассматривался как «хозяин губернии», то император назывался «хозяином земли русской».

Это коренное институциональное отличие Российской империи от Западной Европы не просто сдерживало развитие капитализма, но и обуславливало существенную специфику этого развития, что наглядно проявилось в железнодорожном деле. Первая железная дорога, построенная в России в 1837 г. между Санкт-Петербургом и Царским Селом, имела протяженность лишь около 27 км и сама по себе оказать значительное влияние ни на развитие экономики, ни на другие сферы общественной жизни не могла. Но это было знаковое событие, показавшее принципиальную возможность использования этого инновационного вида транспорта в российских условиях (Мачерет, 2013б). Кстати, дорога была построена акционерным обществом, устав которого был утвержден императором Николаем I 21 марта 1836 г. (Головачёв, 2016, с. 113–122). И это было не просто утверждение в рамках неких формальных процедур, а результат конкретного решения, принятого лично императором по данному вопросу. Это характерный пример господства в Российской империи не безличных, а персонализированных отношений, которое в полной мере проявится в ходе создания сети российских железных дорог. А ведь именно персонализированные отношения являются основой институтов «общества закрытого доступа», не позволяя сформировать институты «общества открытого доступа», наиболее благоприятные для устойчивого динамичного экономического развития (Норт, Уоллис и Вайнгаст, 2011).

Если, как было отмечено выше, в Западной Европе и США строительство железных дорог опиралось на складывающиеся инклюзивные институты и способствовало их развитию, то в николаевской России оно рассматривалось как инструмент для укрепления экстрактивных институтов самодержавно-крепостнического строя. Например, для быстрой переброски войск в случае волнений (Шенк, 2016, с. 47–49).

В то же время представители российской правящей элиты опасались, что сооружение железных дорог будет способствовать размыванию господствующей идеологии и общественных устоев. Это наглядно проявилось при обсуждении в правительстве необходимости сооружения второй (и первой действительно значимой) российской железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой. Помимо сомнений в экономической оправданности этого проекта, ключевым аргументом его противников (а они доминировали в правительстве) было возникновение «самой тесной связи средоточия России... с иностранными землями», что повлечет «слишком сильное влияние духа иноземного на коренные наши губернии...» (Сотников, Левин и Алексеев, 2007).

В итоге решение о строительстве дороги было принято благодаря поддержке императора лишь в 1842 г. Строительство велось за казенный счет силами крепостных крестьян и солдат строительных батальонов и продолжалось девять лет. Оно было не только медленным, но и весьма дорогим. «Этот печальный опыт применения правительственной инициативы в деле постройки железных дорог послужил основанием тому убеждению, что система казенной постройки невозможна» (Головачёв, 2016, с. 118).

Поражение Российской империи в Крымской войне наглядно показало как институциональную, так и экономическую (в первую очередь транспортную) отсталость страны и стало катализатором проведения кардинальных общественных реформ и увеличения масштабов и темпов железнодорожного строительства.

² «...Что такое наш наказ губернаторам? Это полное выражение тех патриархальных начал, на основании которых помещики управляли своими именьями. Закон говорит прямо, что губернатор есть хозяин губернии» (Головачёв, 2016, с. 82).

Но для быстрого сооружения железнодорожной сети Россия была «недостаточно капиталистической». Общественный деятель и историк реформ 1860-х гг. и железнодорожного дела в России А.А. Головачёв в качестве препятствий для строительства железных дорог отмечал не только недостаток капиталов и высокий процент на российском рынке, но и «отсутствие умения взяться за дело, недостаток гарантий для предпринимателя, а также недостаток предприимчивости» (Головачёв, 2016, с. 115). Для зарубежных капиталистов российский рынок, несмотря на высокий процент, был непривлекателен вследствие всякого отсутствия в то время даже судебных гарантий для затраченного капитала, и они были готовы вкладывать средства не иначе, как под гарантии правительства (Головачёв, 2016, с. 154, 542).

Таким образом, отсутствие достаточных капиталов и низкое качество институтов препятствовали сооружению железнодорожной инфраструктуры, без которой, в свою очередь, было невозможно модернизировать страну, создать современное капиталистическое хозяйство. Страна оказалась в своеобразной «институционально-инфраструктурной ловушке».

Создание в 1857 г. Главного общества российских железных дорог – по сути частной монополии, наделенной российским правительством преимущественными правами в деле железнодорожного строительства, – обернулось многочисленными злоупотреблениями и крайне неудовлетворительными результатами собственно в развитии железных дорог (Голубев, 2013; Головачёв, 2016, с. 125–133).

После этой неудачи выход был найден в выдаче концессий на строительство железных дорог частным акционерным обществам под государственные гарантии получения процента на вложенный акционерный и облигационный капитал. Система железнодорожных концессий, которая была своеобразной формой государственно-частного партнерства, позволила резко увеличить темпы железнодорожного строительства: с 1868 по 1872 г. было построено почти вдвое больше железнодорожных линий, чем за предшествующие 30 лет (*История железнодорожного транспорта России. Т 1: 1836–1917 гг., 1994*).

Если казенное строительство железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой шло девять лет, то, например, существенно более протяженная Курско-Харьковско-Азовская дорога, сооружавшаяся на основе концессии, была открыта для движения через один год и 10 месяцев со дня утверждения подрядного договора (Головачёв, 2016, с. 314). Довольно быстро строились и многие другие линии. Ведь «быстрая постройка приносила значительные сбережения в процентах на капитал за время сооружения и в расходах на администрацию» (Головачёв, 2016, с. 506).

В результате к началу 1880-х гг. в России была создана сеть железных дорог протяженностью свыше 20 тыс. км и был достигнут уровень транспортной обеспеченности населения страны железными дорогами (более 2 км/10 тыс. чел.), критически важный для формирования нового качества экономического роста и социального развития в последующие десятилетия (Мачерет, 2012). Экономика страны смогла «начать решительный переход от экстенсивных приемов и форм натурального хозяйства к интенсивным методам капиталистического производства в крупных размерах» (Загорский, 1930, с. 67). Можно сказать, что, двигаясь по рельсовым путям, капиталистические отношения шли на смену традиционному, зачастую натуральному, хозяйству. Капиталистические институты постепенно замещали архаичные институты традиционного общества. Это не замедлило сказаться на общих результатах социально-экономического развития страны. Именно в 1880-е гг. в России сформировалась тенденция ускоряющегося роста ВВП на душу населения и индекса развития человеческого потенциала³, поддерживаемая дальнейшим развитием железнодорожной сети и сохранявшаяся в начале XX в. (Мачерет, 2012)

³ Индекс развития человеческого потенциала учитывает следующие показатели: среднедушевой ВВП, уровень образования и среднюю продолжительность жизни.

Хотя найденный выход из «институционально-инфраструктурной ловушки» и привел к позитивным результатам, низкое качество институтов не могло не повлиять на систему железнодорожных концессий.

Институт железнодорожных концессий, сформированный в России, в полной мере был основан на персонализированных, а не безличных отношениях, т.е. поддерживал архаичное «общество закрытого доступа».

Прежде всего сам выбор линий для выдачи концессий не был формализован. Хотя правительством неоднократно утверждался перечень «самонужнейших» линий, которые должны были строиться в приоритетном порядке, эта приоритетность всякий раз нарушалась. Выдавались концессии на линии, которые в утвержденный перечень не входили, а строительство линий, признанных приоритетными, задерживалось. Через некоторое время этот перечень переутверждался, но затем не исполнялся вновь. Таким образом, большая часть линий строилась не исходя из какого-то перспективного видения железнодорожной сети, а «по особым распоряжениям», и именно в этих случаях стоимость строительства была особенно высока (Головачёв, 2016, с. 297). Создавалось впечатление, что «разрешение концессии зависело не от того или другого взгляда правительственных лиц на пользу железной дороги, а только от того обстоятельства, кто берется за ее сооружение» (Головачёв, 2016, с. 346).

В результате некоторые районы страны долгое время оставались без железнодорожного сообщения, а в других появлялись «дублирующие», недостаточно загруженные и мало доходные линии. Таким образом, российская модель развития железных дорог совместила недостатки французской (бюрократический порядок принятия решений) и англо-американской (неупорядоченность постройки, наличие «дублирующих» линий). В данном случае, особенно на первых этапах железнодорожного строительства, наличие «дублирующих» линий было скорее недостатком. При отсутствии железнодорожного сообщения со многими регионами, что сдерживало развитие не только этих регионов, но и всей страны, в условиях недостатка капиталов и высоких процентных ставок оно может быть оценено как необоснованное излишество, а не как инструмент для создания конкуренции или возможностей оперативного перераспределения поездопотоков.

Выбор концессионеров был ключевым аспектом персонализации системы железнодорожных концессий. Он осуществлялся высшими правительственными чиновниками на основе неформализованных или мало формализованных процедур, при которых ключевым был неформализованный критерий «благонадежности» концессионеров. Поэтому нередко поддерживались дорогостоящие варианты строительства линий, а более экономичные – отвергались. С институциональной точки зрения система российских железнодорожных концессий была разновидностью «капитализма для своих», о чем прямо пишет Головачёв: «Войти в этот тесный кружок [железнодорожных предпринимателей. – Авт.] стоит больших усилий и жертвований, на которые не все способны и которые могут остаться вполне безуспешными без содействия... агентов власти, которые таким образом могут воспользоваться своим положением и извлечь из него свои выгоды» (2016, с. 187).

Основой такой системы была государственная поддержка строительства железных дорог, гарантировавшая заранее оговоренный уровень доходности на вложенный капитал, что, с одной стороны, поощряло повышение заявленной (сметной) стоимости строительства, а с другой – не стимулировало эффективную эксплуатацию линий. «...Акционеры получили абсолютную гарантию, ...что Правительство отвечает за следующие им платежи... при всяком положении дел общества, т.е. освобождает их от всякой необходимости заботиться об улучшении дела и от всякой ответственности... по крайней мере до тех пор, пока дороги не будут приносить чистый доход выше гарантированного» (Головачёв, 2016, с. 523).

При таком порядке «избыток выгод, приносимых некоторыми линиями, обращается в пользу некоторых частных лиц, а убыток от линий бездоходных

падает... на государственный бюджет, или, другими словами, на массу плательщиков податей» (Головачёв, 2016, с. 549). Таким образом, железнодорожные концессии, основанные на государственных гарантиях, были системой «приватизации прибыли и обобществления убытков», порождавшей многочисленные злоупотребления в условиях институализированной в стране коррупции.

Но если в США в качестве реакции на злоупотребления при взаимодействии железнодорожных предпринимателей и властей «прямое участие государства в экономике было строжайше запрещено» (Доббин, 2013, с. 64), то в России реакция последовала обратная. В 1881 г., в период контрреформ, начался процесс выкупа железных дорог государством. Следует особо подчеркнуть, что это ни в коей мере не свидетельствовало о недостатках частной или преимуществах государственной собственности на железные дороги, а было реакцией на те негативные последствия сложившихся в железнодорожном деле институтов, стимулировавших не столько поиск источников предпринимательской прибыли, сколько рентоориентированное поведение.

В дальнейшем строительство железных дорог в Российской империи осуществлялось как частными обществами, так и государством (в разные периоды эти формы сочетались в разной пропорции), структура собственности на эксплуатируемые линии также менялась. Накануне Первой мировой войны общая протяженность сети российских железных дорог составляла около 70 тыс. км, а транспортная обеспеченность превысила 4 км на 10 тыс. жителей, что сопоставимо с сегодняшним уровнем (около 6 км на 10 тыс. жителей). К этому времени «были сооружены главные магистрали страны. В дальнейшем, при советской власти, ...сеть дорог разрасталась, дополнялась, модернизировалась, но ее общая прежняя схема и далее служила основой железнодорожного транспорта» (Могилевкин, 2005, с. 172–173).

Несмотря на сложные институциональные условия, в которых создавалась сеть российских железных дорог, они смогли сыграть очень важную роль в развитии индустриальной экономики и институтов капитализма в России. Так, без наличия обширной сети железных дорог, в том числе без строительства Транссиба, вряд ли были бы возможны те, пусть и недостаточные, но значимые успехи, достигнутые в ходе «модернизации Витте – Столыпина» (Давыдов, 2016) до Первой мировой войны.

Сегодня железные дороги остаются важнейшим видом транспорта в России, и проблема развития и модернизации железнодорожной сети стоит по-прежнему остро. При ее решении необходимо учитывать уроки институциональной экономической истории.

Заключительные замечания

На протяжении всей истории человечества транспорт стимулировал социально-экономическое развитие, а рост хозяйственных и культурных потребностей людей, совершенствование техники и технологий в свою очередь способствовали развитию транспорта.

Такое взаимное влияние развития транспорта и иных сфер человеческой деятельности во многом опосредуется общественными институтами.

Создание инновационных видов транспорта – железнодорожного и паровозного сообщения – стало одним из ключевых элементов промышленной революции начала XIX в., ознаменовавшей наступление эпохи современного экономического роста.

Строительство и эксплуатация железных дорог в разных странах осуществлялись на разных экономико-правовых началах, в зависимости от институциональных особенностей каждой страны. Но даже там, где, как в Великобритании, государство считало железнодорожное дело исключительно частным, оно в конце концов прибегало к некоторым регулирующим мерам для обеспечения безопасности перевозок и прав малоимущих на безопасное пользование железнодорожным транспортом с определенным уровнем комфорта (Доббин, 2013). С другой стороны, там, где роль

государства в экономике была традиционно велика, как во Франции и России, для масштабного строительства и эксплуатации железных дорог понадобилось привлечение частного капитала, использование предпринимательской инициативы.

Таким образом, если в древности и Средневековье создание транспортной инфраструктуры было непосредственно государственной задачей (такого мнения уже в XVIII в. придерживался и Адам Смит), то в эпоху современного экономического роста, когда потребные масштабы сооружения транспортной инфраструктуры кардинально возросли, а требования к экономичности ее строительства и эксплуатации резко повысились, эта задача стала решаться с использованием частного капитала и специфического экономического института – частно-государственного партнерства, реализуемого в различных вариантах.

При этом частное финансирование железнодорожного дела потребовало консолидации усилий многих предпринимателей, что стимулировало развитие корпоративных институтов, акционерного капитала.

Двадцатый век стал эпохой глобализации экономики и, несмотря на многочисленные трудности институтов, в этом важную роль сыграл транспорт. Диффузия институтов, происходившая при посредстве транспортных сообщений и в предшествующие века, обрела не только иной масштаб, но и качественно новый характер.

Развитие транспортно-логистических систем, обеспечивающих доставку товаров на дальние и сверхдальние расстояния в заданные сроки, позволило кардинально повысить уровень международного разделения труда. Продукция стала изготавливаться из произведенных в разных странах, нередко за много тысяч километров, комплектующих, а затем сбываться по всему миру.

Естественно, что такое кооперирование производства потребовало если не унификации, то хотя бы согласования экономико-правовых норм, существующих в разных странах. Да и сама трансграничная транспортная деятельность может осуществляться только в условиях согласованных правовых норм, правил тарифообразования и взаиморасчетов (*Button, 2010*).

В свою очередь, кардинальное повышение транспортной доступности для большинства людей, открывшаяся многим возможность относительно легко совершать зарубежные поездки позволяют людям на личном опыте сравнивать различные институциональные системы и стимулируют распространение более привлекательных институтов.

Развитие транспортной инфраструктуры, сопровождаемое повышением качества институтов, способно дать огромный синергетический эффект, мощный импульс к развитию экономики и общества. В то же время, учитывая долгосрочные эффекты от развития транспортной инфраструктуры, недостаточное качество сегодняшних институтов не снижает важности реализации инфраструктурных проектов, позволяющих создать инфраструктурную основу для формирования синергетических эффектов в стратегической перспективе, в условиях институциональной модернизации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Аджемоглу Д. и Робинсон Дж. (2015). Почему одни страны богатые, а другие бедные. Происхождение власти, процветания и нищеты. М.: АСТ.

Аджемоглу Д. и Робинсон Дж. (2013). Политика или экономика? Ловушки стандартных решений // *Вопросы экономики*, № 12, с. 4–28.

Васильев Л. С. (2005). История Востока: В 2 т. Т. 1. М.: Высшая школа.

Васильев Л. С. (2007). Всеобщая история: В 6 т. Т. 1. Древний Восток и античность. М.: Высшая школа.

Винслав Ю. Б. (2013). Железнодорожный транспорт и рыночные принципы управления // *Отечественные записки*, № 3 (54), с. 8–21.

- Гайдар Е. Т. (2005). Долгое время. Россия в мире: очерки экономической истории. М.: Дело.
- Головачёв А. А. (2016). История железнодорожного дела в России. М.: Издательский дом «Дело» РАНХ и ГС.
- Голубев А. А. (2013). Концессионный расцвет российской чугунки // *Отечественные записки*, № 3 (54), с. 271–282.
- Давыдов М. А. (2016). Двадцать лет до Великой войны: российская модернизация Витте-Столыпина. СПб.: Алетейя.
- Доббин Ф. (2013). Формирование промышленной политики: Соединенные Штаты, Великобритания и Франция в период становления железнодорожной отрасли. – М.: Издательский дом Высшей школы экономики.
- Дююи Ж. (1993). О мере полезности гражданских сооружений // Теория потребительского поведения и спроса. Под ред. В. М. Гальперина. СПб.: Экономическая школа. С. 28–66.
- Загорский К. Я. (1930). Экономика транспорта. М.-Л.: Госиздат.
- Измайкова А. В. (2015). Классификация инноваций на железнодорожном транспорте и инвестиционный фактор их реализации // *Вестник ВНИИЖТ*, № 3, с. 35–41.
- История железнодорожного транспорта России. Т.1: 1836–1917 гг. (1994) / Под общей ред. Е. Я. Красковского и М. М. Уздина. СПб.: Иван Фёдоров.
- Камерон Р. (2001). Краткая экономическая история мира. От палеолита до наших дней. М.: РОССПЭН.
- Лал Д. (2009). Возвращение «невидимой руки»: Актуальность классического либерализма в XXI веке. М.: Новое издательство.
- Лепидус Б. М. и Мачерет Д. А. (2011). Макроэкономический аспект эволюции железнодорожного транспорта // *Вопросы экономики*, № 3, с. 124–137.
- Мачерет Д. А. (2011). Создание сети железных дорог и экономический рост // *Мир транспорта*, № 1, с. 164–169.
- Мачерет Д. А. (2012). Создание сети железных дорог и ускорение развития страны // *Мир транспорта*, № 4, с. 184–192.
- Мачерет Д. А. (2013а). Транспортные затраты: нагрузка на экономику или стимулятор роста? // *Экономика железных дорог*, № 8, с. 24–33.
- Мачерет Д. А. (2013б). Экономические записки об отечественных железных дорогах // *Отечественные записки*, № 3 (54), с. 162–176.
- Мачерет Д. А. (2014). Транспортный фактор в эпоху древних цивилизаций // *Мир транспорта*, № 2, с. 230–241.
- Мачерет Д. А. (2015). Транспорт и институты // *Вектор транспорта*. 2015. № 3, с. 5–8.
- Могилевкин И. М. (2005). Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. М.: Наука.
- Мокир Дж. (2014). Рычаг богатства. Технологическая креативность и экономический прогресс. М.: Изд-во Института Гайдара.
- Мэддисон Э. (2012). Контуры мировой экономики в 1–2030 гг. Очерки по макроэкономической истории. М.: Изд-во Института Гайдара.
- Норт Д., Уоллис Дж. и Вайнгаст Б. (2011). Насилие и социальные порядки. Концептуальные рамки для интерпретации письменной истории человечества. М.: Изд-во Института Гайдара.
- Нуреев Р. М. и Латов Ю. В. (2016). Экономическая история России (опыт институционального анализа). М.: КНОРУС.
- Розенберг Н. и Бирдцелл Л. Е. (2015). Как Запад стал богатым: экономическое преобразование индустриального мира. Москва; Челябинск: Социум; ИРИСЭН.
- Ротбард М. (2009). К новой свободе: Либертарианский манифест. М.: Новое издательство.

- Смит А. (2009). Исследование о природе и причинах богатства народов. М.: Эксмо.
- Сотников Е. А., Левин Д. Ю. и Алексеев Г. А. (2007). История развития системы управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте (отечественный и зарубежный опыт) // Под ред. Е. А. Сотникова. М.: Техинформ.
- Столетие железных дорог (1925). М.: Транспечать.
- Файоль А., Эмерсон Г., Тэйлор Ф. и Форд Г. (1992). Управление – это наука и искусство. М.: Республика.
- Хайек Ф. А. (1992). Пагубная самонадеянность. Ошибки социализма. М.: Новости.
- Хачатуров Т. С. (1959). Экономика транспорта. М.: Изд-во Академии наук СССР.
- Хусаинов Ф. И. (2012). Экономические реформы на железнодорожном транспорте. – М.: Издательский Дом «Наука».
- Хусаинов Ф. И. (2014). Политические институты и железные дороги // *Вектор транспорта*, № 2, с. 82–85.
- Шенк Ф. Б. (2016). Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М.: Новое литературное обозрение.
- Banister, D. and Berechman, J. (2003). *Transport Investment and Economic Development*. Routledge.
- Button, K. (2010). *Transport Economics*. Edward Elgar Publishing.
- Chandler, A. (1977). *The Visible Hand*. Cambridge: Harvard University Press.
- Fishlow, A. (1965). *American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy*. Cambridge (Mass.): Harvard University Press.
- Fogel, R. W. (1964). *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*. John Hopkins University Press.
- Fogel, R. W. (1979). Notes on the Social Saving Controversy // *Journal of Economic History*, 38 (1), 1–55.
- Kuznets, S. (1966). *Modern Economic Growth: Rate, Structure and Spread*. New Haven; London: Yale University Press.
- North, D. C. and Thomas, R. P. (1975). Discussion // *Journal of Economic History*, № 35, March, 18–19.
- North, D. C. (1955). Location theory and regional economic growth // *Journal of Political Economy* 63, № 3, 243–258.
- Toynbee, A. J. (1987). *A Study of History*, Vol. 1: Abridgement of Volumes I–VI. Oxford University Press.
- Toynbee, A. J. (1958). *East To West – A Journey Round the World*. Oxford University Press.

REFERENCES

- Acemoglu, D. and Robinson, J. (2013). Politics or economics? Pitfalls of standard solutions. *Voprosy ekonomiki*, 12, 4–28. (In Russian).
- Acemoglu, D. and Robinson, J. (2015). *Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity, and Poverty*. Moscow: Publ. House AST. (In Russian).
- Banister, D. and Berechman, J. (2003). *Transport Investment and Economic Development*. Routledge.
- Button, K. (2010). *Transport Economics*. Edward Elgar Publishing.
- Cameron, R. (2001). Brief economic history of the world. From the Paleolithic to our days. Moscow: Publ. House ROSSPEN. (In Russian).
- Chandler, A. (1977). *The Visible Hand*. Cambridge: Harvard University Press.
- Davydov, M. A. (2016). Twenty years before the Great War: the Russian modernization by Witte Stolypin. St. Petersburg: Publ. House Aleteya. (In Russian).
- Dobbin, F. (2013). Formation of industrial policy: United States, Great Britain and France in the period of the development of the railway industry. Moscow: Publ. House of the Higher School of Economics. (In Russian).

Dupuy, J. (1993). About the measure of usefulness of civil constructions. Theory of consumer behavior and demand. Ed. VM Galperin. St. Petersburg: Publ. House Economic School, 28–66. (In Russian).

Fayol, A., Emerson, G., Taylor, F. and Ford, G. (1992). Management is the science and art. Moscow: Publ. House Republic. (In Russian).

Fishlow, A. (1965). American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy. Cambridge (Mass.): Harvard University Press.

Fogel, R. W. (1964). Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History. John Hopkins University Press.

Fogel, R. W. (1979). Notes on the Social Saving Controversy. *Journal of Economic History*, 38 (1), 1–55.

Gaydar, E. T. (2005). For a long time. Russia in the world: essays of economic history. Moscow: Publ. House Delo. (In Russian).

Golovachev, A. A. (2016). History of railway business in Russia. Moscow: Publ. House Delo RANEPА. (In Russian).

Golubev, A. A. (2013). Concessionary flowering of the Russian railways. *Otechestvennye zapiski*, 3 (54), 271–282. (In Russian).

Hayek, F. A. (1992). Pernicious self-confidence. The mistakes of socialism. Moscow: Publ. House News. (In Russian).

Izmailova, A. V. (2015). Classification of innovations on rail transport and the investment factor for their implementation. *Vestnik VNIIZhT*, 3, 35–41. (In Russian).

Khachaturov, T. S. (1959). Transport economics. Moscow: Publishing House of the USSR Academy of Sciences. (In Russian).

Khusainov, F. I. (2012). Economic reforms in railway transport. Moscow: Publishing House Science. (In Russian).

Khusainov, F. I. (2014). Political Institutions and Railways. *Vektor of Transport*, 2, 82–85. (In Russian).

Kuznets, S. (1966). Modern Economic Growth: Rate, Structure and Spread. New Haven; London: Yale University Press.

Lal, D. (2009). Return of the “invisible hand”: The relevance of classical liberalism in the 21st century. Moscow: Publ. House New publishing house. (In Russian).

Lapidus, B. M. and Macheret, D. A. (2011). Macroeconomic aspect of the evolution of rail transport. *Voprosy ekonomiki*, 3, 124–137. (In Russian).

Macheret, D. A. (2011). The creation of a railway network and economic growth. *The World of Transport*, 1, 164–169. (In Russian).

Macheret, D. A. (2012). The creation of a railway network and accelerating the country development. *The World of Transport*, 4, 184–192. (In Russian).

Macheret, D. A. (2013a). Transportation costs: the burden on the economy or a growth driver? *Railways Economics*, 8, 24–33 (In Russian).

Macheret, D. A. (2013b). Economic notes on domestic railways. *Otechestvennye zapiski*, 3 (54), 162–176. (In Russian).

Macheret, D. A. (2014). Transport factor in the era of ancient civilizations. *The World of Transport*, 2, 230–241. (In Russian).

Macheret, D. A. (2015). Transport and institutes. *Vector of Transport*, 3, 5–8. (In Russian).

Maddison, E. (2012). The outlines of the world economy in 1–2030. Essays on Macroeconomic History. Moscow: Publishing House of Gaidar Institute. (In Russian).

Mogilevkin, I. M. (2005). Transport and communications: past, present, future. Moscow: Publishing House Science. (In Russian).

Mokir, J. (2014). The lever of wealth. Technological creativity and economic progress. Moscow: Publishing House of Gaidar Institute. (In Russian).

North, D. C. and Thomas, R. P. (1975). Discussion. *Journal of Economic History*, 35, March, 18–19.

North, D., Wallis, J. and Weingast, B. (2011). Violence and social patterns. A conceptual frameworks for interpreting the written history of mankind. Moscow: Publishing House of Gaidar Institute. (In Russian).

*North, D. C. (1955). Location theory and regional economic growth. *Journal of Political Economy* 63, 3, 243–258.*

Nureev, R. M. and Latov, Yu. V. (2016). The economic history of Russia (the experience of institutional analysis. Moscow: Publ. House Knorus. (In Russian).

Rosenberg, N. and Birdzell, L. Ye. (2015). How the West became rich: the economic transformation of the industrial world. Moscow; Chelyabinsk: Publ. House Socium; IRISEN. (In Russian).

Rothbard, M. (2009). Towards a new freedom: The Libertarian manifesto. Moscow: Publ. House New publishing house. (In Russian).

Schenck, F. B. (2016). Train to the present. Mobility and social space of Russia in the age of railways. Moscow: Publ. House New literary review. (In Russian).

Smith, A. (2009). An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations. Moscow: Publ. House Eksmo. (In Russian).

Sotnikov, E. A., Levin, D. Yu. and Alekseev, G. A. (2007). History of the development of the traffic control system in railway transport (domestic and foreign experience). Moscow: Publ. House Tehinform. (In Russian).

The centenary of the railways (1925). Moscow: Publ. House Transpechat. (In Russian).

The history of railway transport in Russia. Vol.1: 1836-1917 years. (1994). Under the general ed. E. Ya. Kraskovsky and M. M. Uzdin. St. Petersburg: Publ. House Ivan Fedorov. (In Russian).

Toynbee, A. J. (1958). East To West – A Journey Round the World. Oxford University Press.

Toynbee, A. J. (1987). A Study of History, Vol. 1: Abridgement of Volumes I–VI. Oxford University Press.

Vasilyev, L. S. (2005). History of the East. In 2 vols. Vol. 1. Moscow: Publ. House Higher School. (In Russian).

Vasilyev, L. S. (2007). General history. In 6 vols. Vol. 1. Ancient East and Antiquity. Moscow: Publ. House Higher School. (In Russian).

*Vinslav, Yu. B. (2013). Railway transport and market principles of management. *Otechestvennye zapiski*, 3 (54), 8–21. (In Russian).*

Zagorsky, K. Ya. (1930). Transport economics. Moscow: Publ. House Gosizdat. (In Russian).