

УДК 339.924

**ЗОИДОВ КОБИЛЖОН ХОДЖИЕВИЧ**

к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией интеграции  
российской экономики в мировое хозяйство,  
Институт проблем рынка РАН, Москва,  
e-mail: kobiljonz@mail.ru

**МЕДКОВ АЛЕКСЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ**

к.э.н., руководитель Центра Института проблем рынка РАН  
(Москва), ведущий научный сотрудник,  
e-mail: medkov71@mail.ru

**ЗОИДОВ ЗАФАР КОБИЛДЖОНОВИЧ**

руководитель Центра информационного администрирования,  
научный сотрудник Лаборатории интеграции российской экономики  
в мировое хозяйство Института проблем рынка РАН,  
e-mail: zafar2608@mail.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2023-2-103-116

### ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ И ОРГАНИЗАЦИОННО- ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ НОВОВВЕДЕНИЯ В ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОЙ СИСТЕМЕ СССР И ИХ РАЗВИТИЕ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ<sup>1</sup>

**Аннотация.** Исследование направлено на выявление и анализ основных производственно-технологических и организационно-институциональных нововведений в транспортно-транзитной системе СССР и их развитие в современной России. **Цель.** Привести систему доказательств, что новая экономическая реальность открывает и делает необходимым использование опыта инфраструктурного обеспечения пространственно-хозяйственного развития СССР и функционирования транспортно-транзитной системы (ТТС) на основе железнодорожных перевозок грузов. **Задачи.** Провести историко-экономический анализ эволюции производственно-технологических и организационно-институциональных нововведений в ТТС страны, выявить и провести систематизацию производственно-технологических и организационно-институциональных нововведений, оценить их значение для пространственно-хозяйственного развития СССР и вклад в развитие ТТС России в условиях внешнего санкционного давления. **Методология.** В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, теории производственно-технологической сбалансированности экономики и технико-экономических укладов, исторического подхода, экспертных и аналитических оценок. **Результаты.** Дальнейшее производственно-технологическое развитие ТТС России связано с формированием инновационно-индустриальных поясов современных торговых путей и во многом совпадает с направлениями научно-технического прогресса в области перевозочных процессов в годы существования СССР. Дальнейшая организационно-институциональная модернизация ТТС России заключается в корпоративизации транспортно-транзитной деятельности с учетом советского опыта работы крупных внешнеторговых структур и «суперорганизаций», создании надгосударственной политико-экономической и военно-коммерческой структуры, функционирующей на принципах межгосударственно-корпоративного партнерства. **Выводы.** На основе проведенного исследования был сделан вывод, что производственно-технологические и организационно-институциональные нововведения, внедренные в годы существования СССР, разработанные и частично реализованные инфраструктурные проекты, накопленные наработки и компетенции будут

<sup>1</sup> Исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований в рамках научного проекта №20-010-00454 а.

востребованы при формировании перспективного транспортного коридора Северный Ледовитый океан – Индийский океан, строительстве Приполярной магистрали и образовании «транспортного креста» – узлового логистического центра в Арктической зоне России.

**Ключевые слова:** эволюционное развитие, транспортно-транзитная система, новая экономическая реальность, внешнее санкционное давление, инфраструктурные проекты, СССР, нововведения, железнодорожный транспорт, перевозочные технологии, производство, институты, организации.

---

**ZOIDOV KOBILJON KHODZHIEVICH**

Ph.D. in Physics and Mathematics, Associate Professor, Head of the Laboratory of Integration of the Russian Economy into the World Economy, Institute of Market Problems of the Russian Academy of Sciences, Moscow, e-mail: kobiljonz@mail.ru

**MEDKOV ALEXEY ANATOLYEVICH**

Ph.D. in Economics, Head of the Center of the Institute of Market Problems of the Russian Academy of Sciences (Moscow), leading researcher, e-mail: medkov71@mail.ru

**ZOIDOV ZAFAR KOBILZHONOVICH**

Head of the Center for Information Administration, Researcher at the Laboratory of Integration of the Russian Economy into the World Economy of the Institute of Market Problems of the Russian Academy of Sciences, e-mail: zafar2608@mail.ru

## PRODUCTION, TECHNOLOGICAL, ORGANIZATIONAL AND INSTITUTIONAL INNOVATIONS IN TRANSPORT AND TRANSIT THE SYSTEM OF THE USSR AND THEIR DEVELOPMENT IN MODERN RUSSIA

**Abstract.** The research is aimed at identifying and analyzing the main production, technological, organizational and institutional innovations in the transport and transit system of the USSR and their development in modern Russia. **Goal.** To present a system of evidence that the new economic reality opens up and makes it necessary to use the experience of infrastructural support for the spatial and economic development of the USSR and the functioning of the transport and transit system (TTS) based on rail freight transportation. **Tasks.** To conduct a historical and economic analysis of the evolution of production-technological and organizational-institutional innovations in the country's TTS, to identify and systematize production-technological and organizational-institutional innovations, to assess their significance for the spatial and economic development of the USSR and the contribution to the development of the TTS of Russia under external sanctions pressure. **Methodology.** The research uses the methods of evolutionary and institutional theory, the theory of production and technological balance of the economy and technical and economic structures, historical approach, expert and analytical assessments. **Results.** The further industrial and technological development of the TTS of Russia is associated with the formation of innovative and industrial belts of modern trade routes and largely coincides with the directions of scientific and technological progress in the field of transportation processes during the years of the USSR. Further organizational and institutional modernization of the TTS of Russia consists in the corporatization of transport and transit activities, taking into account the Soviet experience of large foreign trade structures and "superorganizations", the creation of a supranational political-economic and military-commercial structure functioning on the principles of interstate-corporate partnership. **Conclusions.** Based on the conducted research, it was concluded that production, technological, organizational and institutional innovations introduced during the years of the USSR, developed and partially implemented infrastructure projects, accumulated experience and competencies will be in demand in the formation of a promising Arctic Ocean - Indian Ocean transport corridor, the construction of the Circumpolar highway and the formation of a "transport cross" – a hub logistics center in the Arctic zone of Russia.

**Keywords:** evolutionary development, transport and transit system, new economic reality, external sanctions pressure, infrastructure projects, USSR, innovations, railway transport, transportation technologies, production, institutions, organizations.

## **Введение**

Новая экономическая реальность, обусловленная резким усилением внешнего санкционного давления со стороны коллективного Запада после начала специальной военной операции на Украине, актуализирует поиск перспективных направлений инновационного развития и инклюзивного роста экономики России с опорой на внутренние ресурсы и взаимодействие с дружественными государствами.

В этих условиях большое значение приобретает опыт осуществления производственно-технологических и организационно-институциональных нововведений, приобретенный в годы существования Советского Союза (СССР), долгое время пребывавшего в недоброжелательном окружении империалистических государств под угрозой военного нападения и экономических санкций. В то же время стране удалось не только создать развитую социально-экономическую систему с опорой на внутренние ресурсы, но и выстроить эффективное торговое и инвестиционное сотрудничество со многими странами, в т.ч. и капиталистическими.

В настоящее время особый интерес вызывает оценка перспектив дальнейшего развития транспортно-транзитной системы (ТТС) России, роста экспорта транспортных услуг в условиях внешнего санкционного давления. В СССР был накоплен большой опыт функционирования транзитной экономики как составной части единого транспортно-дорожного комплекса страны, обеспечивающего интенсивные внутренние, экспортно-импортные и транзитные перевозки грузов.

Опыт планового централизованного распределения вагонов по железнодорожной сети СССР на основе единого диспетчерского управления может и должен стать уроком для современной России, эффективным способом повышения пропускной способности железных дорог, борьбы с «брошенными» поездами, преодоления недостатка погрузочных мощностей в одних точках и простым вагонного парка в других. Действовавшие в период СССР правила железнодорожных перевозок сохраняются и в настоящее время.

Моделирование формирования инновационно-индустриальных поясов современных торговых путей как условия экономического развития Российской Федерации на высокотехнологической основе требует внимательного отношения к исследованию такого организационно-институционального нововведения советского времени, как создание и функционирование советских «суперорганизаций», какой было, например, Главное управление Северного морского пути («Главсевморпуть»), а также государственных внешнеторговых объединений.

В статье выдвинута гипотеза, что новая экономическая реальность открывает и делает необходимым использование опыта инфраструктурного обеспечения пространственно-хозяйственного развития СССР и функционирования ТТС на основе железнодорожных перевозок грузов [9-10].

## **1. Историко-экономический анализ эволюции производственно-технологических и организационно-институциональных нововведений в транспортно-транзитной системе страны.**

Историко-экономический анализ свидетельствует, что увеличение торговли на дальние расстояния, развитие ТТС страны неотделимы от процессов тесного взаимодействия государств и крупных военно-торговых корпораций («суперорганизаций»), иными словами, межгосударственно-корпоративного партнерства.

Так, созданная в 1567 г. в Лондоне «Московская компания» оказалась не только прообразом торгово-политических и военно-коммерческих организаций, создававшихся для работы в Восточной Индии и Ост-Индии, но и «предшественницей транснациональных корпораций XX века» [11, с. 99]. Компания стала официальным поставщиком Британского королевского флота. В России сотрудники компании, накопив достаточные партии товаров на складах в Ярославле, направляли их по Волге в Азию.

В 1800 г. в правительственных кругах существовал проект учреждения в Астрахани крупной компании для торговли с Индией. В 1828 г. возник проект постройки на государственные средства парохода для сообщения между Астраханью и Закавказьем. Однако он не был реализован, поскольку купцы опасались отправлять свои товары морем. Тем не менее в 1830 г. правительство России вернулось к вопросу о создании на Каспийском море судоходной компании [7, с. 92-93].

В середине XIX в. строительство железных дорог в Российской Империи осуществлялось на основе частнопредпринимательской инициативы с большой государственной финансовой поддержкой, что не могло не сказаться как на качестве и стоимости строительства, так и на пролегании маршрутов новых транспортных коммуникаций, которые зачастую были далеки

от оптимальных.

В конце XIX в. заметно усилился контроль за железнодорожными предприятиями со стороны государства. Это привело к тому, что прекратилась бешеная погоня за прибылью, характерная для частного способа ведения железнодорожного хозяйства, а сами железные дороги стали функционировать более размеренно и эффективно [7, с. 48-49].

Строительство путей сообщения всегда было тесно связано с военными интересами и военно-стратегическими соображениями. Так, в 1823 г. Институт Корпуса инженеров путей был преобразован в закрытое учебное заведение военного типа, по окончании которого все воспитанники получали звание поручика и поступали в Корпус инженеров путей сообщения. Институт Корпуса инженеров путей сообщения и Военно-строительная школа сыграли важную роль в процессе подготовки квалифицированных кадров для дорожного строительства в России.

Великая экономическая депрессия (1929–1933 гг.) способствовала активному строительству и технической модернизации советских железных дорог как путем поставок необходимого оборудования по приемлемым ценам, так и через привлечение иностранных специалистов и высококвалифицированных рабочих.

После начала Великой Отечественной войны с июня 1941 г. росли объемы транзитных перевозок грузов по железным дорогам Восточной и Западной Сибири, что объясняется сложностью военной ситуации, необходимостью переброски воинских формирований и техники на запад страны, эвакуацией промышленных предприятий из прифронтовых территорий в Сибирь и на Дальний Восток, а с 1943 г. – начавшейся реэвакуацией.

В 1941 г. и частично в 1942 г. для обеспечения срочной доставки на фронт боеприпасов, горючего и продовольствия использовались специальные серии по нумерации транспорта и вводились литерные поезда и экспресс-поезда. Скорость продвижения серийного транспорта, экспресс-поезда и литерного поезда могла достигать 600-700 км в сутки (современного ускоренного контейнерного поезда – 1300-1500 км/сут.).

Для обеспечения срочного продвижения привилегированных поездов железнодорожникам нередко приходилось задерживать другие поезда, что снижало пропускную способность железных дорог в целом. По этой причине литерные поезда и экспресс-поезда были отменены [2].

Опыт организации интенсивного движения по железным дорогам СССР, проходящим за Уральским хребтом, несомненно, пригодился для организации пропуска составов и в послевоенный период, особенно при начале транзитных перевозок контейнерных грузов.

## **2. Направления практического использования разработанных в СССР производственно-технологических нововведений для развития ТТС России.**

Направления практического использования разработанных в СССР производственно-технологических нововведений для развития ТТС России приведены в таблице 1.

Рассмотрим более подробно приведенные в таблице направления и оценим их актуальность в современной России.

## **3. Эволюционное развитие и революционные преобразования единой транспортно-коммуникационной системы СССР.**

С середины 1950-х гг. и до развала СССР инфраструктурное обеспечение пространственно-хозяйственного расширения страны сопровождалось строительством новых дорог и вторых путей уже существующих магистралей. При этом особое внимание уделялось модернизации и увеличению мощностей сортировочных станций на Урале, обеспечивающих пространственно-хозяйственное развитие Казахстана, Средней Азии и Западной Сибири.

Урал и Сибирь всегда занимали важное место в государственных программах и планах нового транспортного строительства в Российской империи и СССР. В силу специфики своего географического положения регион выполнял исторически сложившуюся транзитную функцию, осуществляя экономические, культурные и социальные связи между восточными и западными районами государства.

Отмечается, что «экстенсивный путь развития советской экономики, требовавший постоянного освоения новых плодородных районов, залежей нефтяного и газового сырья в Сибири и на Урале, представляет сегодня уникальный опыт решения проблемы транспортной доступности районов с экстремальными природно-климатическими условиями» [16].

К середине 1970-х гг. в железнодорожной системе Урала возникли следующие проблемы:

– начала уменьшаться оборачиваемость вагонов и локомотивов;

**Направления практического использования разработанных в СССР  
производственно-технологических и организационно-институциональных  
нововведений для развития ТТС России**

№	Производственно-технологические и организационно-институциональные нововведения	Цели и задачи для пространственно-хозяйственного развития СССР	Вклад в развитие ТТС России в условиях внешнего санкционного давления
1.	Развитие сортировочных станций на основных транзитных направлениях.	Обеспечение связи с Центром и пространственно-хозяйственное развитие Казахстана, Средней Азии и Сибири.	Обеспечение роста евро-азиатских транзитных перевозок грузов, увеличение перерабатывающих мощностей пограничных станций.
2.	Электрификации основных магистралей.	Повышение пропускной и провозной способности железных дорог, рост эффективности грузоперевозок.	Создание непрерывной электротяговой цепи на главных транзитных магистралях и подходах к пограничным переходам.
3.	Внедрение автоматических систем управления (АСУ).	Автоматизация обработки поездных документов, освобождение работников от трудозатратных учетно-вычислительных работ.	Цифровизация, автоматизация и роботизация перевозочных процессов в целях повышения эффективности функционирования ТТС.
4.	Формирование «пространства 1520», включая железные дороги Монголии, Финляндии, отдельные линии в Восточной Европе.	Повышение эффективности пространственно-хозяйственной деятельности и трансграничных перевозок грузов.	Инфраструктурная основа интеграционных процессов и повышения эффективности ТТС на постсоветском пространстве и в сопредельных государствах.
5.	Создание и функционирование единой контейнерной транспортной системы.	Обеспечение международных перевозок грузов, повышение скорости движения поездов, облегчение перегрузочных операций на погранпереходах и в портах.	Курсирование ускоренных контейнерных поездов – производственно-технологическая и организационно-институциональная основа функционирования ТТС России.
6.	Организационно-институциональное обеспечение эволюционного развития транзитных перевозок.	Деятельность В/О «Союзвнештранс» и В/О «Союзтранзит» как организационно-институциональная основа функционирования и развития Транссибирского контейнерного сервиса и Транскавказского контейнерного пути.	Создание и функционирование Евразийской транспортно-транзитной компании (ЕТТК) в целях формирования торговых путей «Восток – Запад» и «Север – Юг» и их инновационно-индустриальных поясов на основе межгосударственно-корпоративного партнерства.

- сократилась участковая скорость;
- существовавшие станции были перегружены вагонопотоками;
- около половины станций на уральских дорогах перестали выполнять задания по снижению простоя вагона с местным грузом;
- на промышленных предприятиях накапливалась невывезенная продукция;
- транзитные перевозки, доля которых в общем грузообороте железных дорог Урала составляла более 40 %, столкнулись с большими трудностями.

Важнейшими причинами снижения пропускных и перерабатывающих способностей сортировочных станций на Урале стали:

1. Недостаточные размеры финансирования развития станционного хозяйства на железных дорогах, постоянное невыполнение планов капитального строительства и ремонта объектов станционного хозяйства из-за слабой производственной базы дорожных строительных организаций, недостатка рабочих строительных специальностей.

2. Высоким темпам модернизации станционного хозяйства на железных дорогах Урала препятствовали постоянно нарастающие объемы перевозок грузов и пассажиров, которые не позволяли закрывать станции на реконструкцию и организовывать капитальные строительные работы.

Существующие основные железнодорожные узлы и сортировочные станции требовали комплексной реконструкции. Кроме того, железные дороги Урала остро нуждались в строительстве новых сортировочных станций в крупных промышленных районах и на обходах же-

лезнодорожных узлов. Строительство таких станций было недостаточным, разработанные проекты реализовывались медленными темпами.

Ситуация становилась безвыходной: приступить немедленно к реконструкции станции мешала неуклонно возрастающая нагрузка, но без реконструкции эту нагрузку выполнять уже было невозможно [14]. Таким образом, в середине 1950-х – середине 1960-х гг. строительство новых железных дорог стало концентрироваться на Урале и Сибири – регионах, обеспечивающих связность огромной страны и повышение ее транзитного потенциала.

Задачи инфраструктурного строительства в этих регионах в 1956–1991 гг. были следующие:

1. Обеспечение хозяйственных и кооперационных связей Центра с промышленными районами Сибири, а также освоение целинных и залежных земель Южного Урала, Казахстана, Красноярского края, Новосибирской, Омской и Оренбургской областей.

2. Инфраструктурное обеспечение освоения новых месторождений полезных ископаемых, прежде всего углеводородного сырья.

3. Разгрузка существовавших железных дорог с исчерпанной пропускной и провозной способностями.

4. Социально-бытовое обеспечение новых путей сообщения, в частности линии Тюмень – Тобольск – Сургут, которое концентрировалось в крупных станционных поселках, расположенных на расстоянии 50-90 км друг от друга.

В результате мероприятий по реконструкции и модернизации железнодорожного хозяйства Свердловский узел практически на всех направлениях был окружен развитыми сортировочными станциями:

- на тюменском направлении – Войновка и Богданович;
- на курганском – Каменск-Уральский;
- на челябинском – Седельниково, на казанском – Дружинино.

Все эти мероприятия привели к снижению нагрузки на станцию Свердловск-Сортировочный, увеличению пропускной способности магистрали в целом [16].

Неограниченная эксплуатация станционного хозяйства на основе автоматизированных систем управления без материальных и финансовых вливаний в развитие инфраструктуры сортировочных станций постепенно приводила к многочисленным нарушениям в эксплуатации станций и к концу 1980-х гг. к аварийным ситуациям и техногенным катастрофам на железных дорогах СССР [14, с. 114-120].

Заслуживает внимания и опыт организации международных грузовых экспортно-импортных перевозок по направлениям Центр – Европа, Центр – Финляндия, Центр – Сибирь – Азия. Огромное стратегическое значение получили дальние межрегиональные линии железных дорог, соединившие сельскохозяйственные и промышленные районы с границами России (Центр – Запад, Центр – Дальний Восток).

#### **4. Направления электрификации основных магистралей ТТС СССР.**

В 1955 г. в СССР были сделаны первые шаги по модернизации железнодорожного хозяйства, обновления его материально-технической базы и ликвидации отставания отечественного транспорта от развитых стран. Основой научно-технического прогресса в отрасли стала электрификация.

Массовая электрификация железных дорог СССР имела следующие предпосылки:

- необходимость повышения пропускной и провозной способности железных дорог, обусловленного быстрым ростом экономики;
- актуальность ускоренного возрождения оборонного потенциала СССР;
- желательность расширения связей с другими государствами.

Перевод на электротягу позволял отказаться от строительства дополнительных путей и новых железных дорог для разгрузки существующих направлений.

В феврале 1956 г. Совет Министров СССР принял Генеральный план электрификации железных дорог, предусматривающий в период 1956-1970 гг. перевод на электротягу 40 тыс. км линий, т.е. увеличение протяженности электрифицированных железных дорог в 9 раз.

В первую очередь на электротягу переводились:

- важнейшие грузонапряженные линии;
- горные линии с тяжелым профилем пути и большими размерами пассажирского движения;
- пригородные участки в крупнейших промышленных центрах.

Важнейшей задачей Генерального плана была электрификация главной (включающей Транссиб) железнодорожной магистрали: Москва – Рязань – Куйбышев – Челябинск – Новосибирск – Иркутск – Владивосток протяженностью 9260 км.

Помимо непосредственной электрификации проводились другие сопутствующие работы, необходимые для повышения скорости движения и веса пропускаемых составов, увеличения длины тяговых плеч:

- постанровка пути на щебеночное основание;
- укладка тяжелых рельсов;
- удлинение приемоотправочных путей на станциях;
- налаживание производства и установка железобетонных опор контактной сети;
- оборудование линий автоблокировкой и диспетчерской централизацией.

Особое значение имела электрификация линий переменным током, что позволяло:

- снизить расход цветных металлов на контактную сеть;
- уменьшить число тяговых подстанций в 2-3 раза;
- упростить и сократить расход на содержание и техническое обслуживание подстанций и контактной сети.

Особенно интенсивно проводилась электрификация широтных Транссибирской, Южно-Сибирской и Южно-Уральской железных дорог, имевших важное транзитное значение.

Как отмечает А. Конов, «суровый климат и горный профиль местности Урала позволяли проверить многие технические решения в области электрификации, а главное – доказать преимущества электрической тяги в регионах с экстремальными природными условиями» [15].

Возникшие во второй половине 1960-х-1970-е гг. масштабные проекты строительства железных дорог в Западной Сибири и на Дальнем Востоке отвлекли на себя основные материально-финансовые и кадровые ресурсы, необходимые для реализации Генерального плана. В связи с этим Генеральный план электрификации не был реализован в назначенный срок в полном объеме.

Электрификация ускорила развитие автоматизированных систем управления перевозками. Кроме того, на Урале возникли новые центры подготовки кадров высшей квалификации, ставших центрами передовой транспортной науки.

В конце 1980-х гг. актуальными проблемами развития Дальневосточной железной дороги (ДВЖД) были:

- крайне низкая доля электрифицированных участков;
- отсутствие на почти четверти станций электрической централизации стрелок;
- значительное количество ограничений скорости по причине неудовлетворительного состояния стрелочных переводов и путевого хозяйства;
- аварийное состояние моста через Амур в районе г. Хабаровск;
- недостаточная перерабатывающая мощность приграничных станций региона.

Так, в 1989 г. план передачи грузов для КНР на станции Гродеково был выполнен лишь на 55,6 % [17].

##### **5. Внедрение автоматических систем управления (АСУ) на советских железных дорогах как предвестник будущей автоматизации, роботизации и цифровизации перевозочного процесса.**

С ростом объемов перевозок в еще большей мере возрастал объем информации о движении и переработке поездов. При этом сбор, передача, обработка и анализ информации о движении поездов являлись наиболее трудоемкой частью управленческих обязанностей на станциях. Вычислительная техника позволяла автоматизировать обработку поездных документов и освободить большое количество работников от трудозатратных учетно-вычислительных работ.

Важнейшим направлением модернизации станционного хозяйства железных дорог Урала с середины 1960-х гг. и до развала СССР стало совершенствование технологии работы сортировочных станций на базе применения вычислительной техники и автоматизированных систем управления.

Со второй половины 1980-х гг. в морских портах Находка, Петропавловск-Камчатский и Магадан внедрялись автоматизированные системы управления контейнерными терминалами. Особое внимание уделялось развитию глубоководного порта Восточный – международного транзитного узла на Дальнем Востоке. Объемы увеличения грузооборота порта в 1985-1990 гг.

составили около 5 млн т.

В целом масштабная автоматизация производственных процессов, сооружение дополнительных подъездных дорог и железнодорожных путей способствовали совершенствованию технологий евро-азиатских перевозок.

#### **6. Организационно-институциональное обеспечение развития транзитных перевозок грузов между СССР и странами Восточной Европы.**

Осуществление ускоренных транзитных перевозок грузов по кратчайшему расстоянию через транзитные государства способствует ускорению международного товарооборота, «уничтожению расстояний».

Как отмечает Л. Вардомский, «международный транзит – это вид транспортных операций, при котором пункты отправления и назначения находятся за пределами данной страны. С учетом большого количества стран в мире, которые широко вовлечены в многообразные международные экономические и социальные связи, и довольно ограниченного числа прямых стран-соседей транзит является широко распространенной транспортной операцией в системе международных транспортных связей» [3].

Транзитное сообщение СССР со странами Восточной Европы было обусловлено необходимостью установления во второй половине 1940-х гг. тесных торгово-экономических и военно-стратегических связей с ГДР. Для решения этой задачи сообщения с помощью и при участии СССР было восстановлено железнодорожное хозяйство в Польше. Была реконструирована инфраструктура пограничных переходов между СССР и Польшей, включая развитие перегрузочных мощностей и оборудования по перестановке колесных пар.

В результате образовался международный транспортный коридор Москва – Минск – Варшава – Берлин, который в 1960-х гг. стал частью транссибирского контейнерного сервиса Япония – СССР – Европа.

В 1951 г. был принят единый транзитный тариф (ЕТТ) для обслуживания транзитных перевозок стран СЭВ, который был пропорционален протяженности маршрута. В 1977 г., после вступления в СЭВ Монголии, ЕТТ был дополнен международным транзитным тарифом, в котором был использован принцип дегрессии: чем длиннее расстояние перевозки, тем ниже тарифная ставка.

В 1977 г. была принята Долгосрочная целевая программа развития транспорта, которая предусматривала техническую модернизацию и повышение пропускной способности главных железных дорог, связывающих страны СЭВ.

В связи с большими объемами перевозок по коридору Москва – Варшава – Берлин и возрастанием геополитических рисков в связи с экономическими трудностями и социальными волнениями в Польше в 1987 г. была открыта паромная переправа Клайпеда – Мукран, напрямую соединившая СССР и ГДР. А на направлении СССР – Румыния – Болгария в 1987 г. была открыта железнодорожно-паромная линия Ильичевск – Варна.

#### **7. Производственно-технологические и организационно-институциональные последствия формирования «пространства 1520».**

Особенностью железных дорог Российской империи и СССР была широкая колея, отличная от стандартов железных дорог стран Европы. Р. Питтман указывает, что принятие в 1840-х гг. решения о ширине колеи в 1524 мм привело к появлению эффекта path dependence, что означает возникновение зависимости от предшествующего развития [19].

Действие этого эффекта ощущается и в настоящее время, приводя к необходимости осуществления перегрузочных операций и перестановки колесных пар на границах: российско-китайской; китайско-казахстанской; литовско-польской; белорусско-польской; украинско-словацкой; туркмено-иранской; азербайджано-иранской; монголо-китайской и др.

После развала СССР появилось понятие «пространство 1520», связанное с тем, что на постсоветском пространстве, а также в Финляндии, Монголии (Улан-Баторская железная дорога [УБЖД] протяженностью 1815 км была построена в 1947-1956 гг. при техническом и финансовом содействии СССР), части Польши, Венгрии и Словакии сохранился единый стандарт железнодорожной колеи – 1520 мм.

Общая протяженность железных дорог данного стандарта превышает 150 тыс. км, что является вторым показателем после европейской колеи 1435 мм.

Сохранились также такие институциональные особенности, как:

- технические регламенты;
- правила технической эксплуатации (ПТЭ);

- инструкции по сигнализации и связи, движению поездов;
- пожарной безопасности и др.

Организационно-институциональным оформлением единства производственно-технологических процессов на пространстве 1520 стало создание в 1992 г. Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ, в который на правах ассоциированных членов входили железнодорожные администрации стран Балтии и Грузии – государств, не входивших в СНГ.

В перспективе Афганистан также можно считать частью пространства 1520. В 2010 г. при техническом содействии АО «Узбекистон темир йуллари» («Узбекистанская железная дорога») завершилось строительство линии Хайратон – Мазари-Шариф на территории Афганистана. Существует проект ее продления через центр страны до пакистанского города Пешавар с выходом на железнодорожную сеть Пакистана к портам на побережье Индийского океана. Стандарт колеи предполагается сохранять тот же – 1520 мм. В настоящее время реализация данного проекта приостановлена из-за обострения политической ситуации в Афганистане и смены власти в стране.

С позиции интересов пространственно-хозяйственного развития «все пространство бывшего СССР, а также некоторых соседних стран является единым с транспортной точки зрения, несмотря на политические, экономические и иные разногласия и противоречия. Именно поэтому недопустимо «вторжение» сюда иного стандарта колеи, так как это станет фактором «привязки» данной территории, где гипотетически будет реализован подобный проект к иному пространству» [1].

Очевидна ситуация, при которой «пространство 1520 из чисто технического термина, используемого путями постсоветских стран, превращается в один из символов интеграции, объединения стран-партнеров в гипотетический новый союз» [1].

#### **8. Создание и функционирование единой контейнерной транспортной системы.**

После создания в 1933 г. национального типа контейнера, наиболее отвечающего условиям перевозок в стране, были внедрены контейнерные железнодорожные перевозки. В дальнейшем это дало «возможность значительно поднять скорость движения, в том числе и товарных поездов (их скорость в начале 1960-х гг. была поднята до 80-90 км/ч, а скорость рефрижераторных поездов со скоропортящимися грузами планировалось довести до 140 км/ч)» [5, с. 678.].

В 1975-1980 гг. была введена в действие единая контейнерная транспортная система с 90 станциями для переработки крупнотоннажных контейнеров, 20-тонные контейнеры производились Ильичевским и Абаканским заводами. Существенное развитие в эти годы получили международные перевозки грузов (экспорт и импорт продукции), в том числе контейнерных, в сообщении Центр – Европа (прежде всего, со странами СЭВ), Центр – Финляндия, Центр – Сибирь [5, с. 700.].

К началу 1990-х гг. объемы транзитных перевозок грузов по железным дорогам страны сократились. Причиной стали:

1. Рост тарифов на перевозки по Транссибу, которые превысили стоимость перевозок грузов морским транспортом.

2. Стабилизация военно-политической обстановки и напряженности в Западной Азии, что позволило шире использовать провозные способности Суэцкого канала.

Развитие Транссибирского контейнерного сервиса (ТСКС) Япония – СССР – Европа было обусловлено:

1. Бурным развитием экспортно-ориентированной японской экономики в середине XX века.

2. Недостаточным тоннажем и контейнеровместимостью морского транспорта, необработанностью технологий функционирования глобальных морских контейнерных сервисов.

3. Привлекательными тарифными условиями, предлагаемыми советскими транспортно-экспедиторскими предприятиями.

4. Частичным обеспечением торгово-экономических связей Японии и Западной Европы в условиях закрытия Суэцкого канала после арабо-израильских войн в 1956, 1967 и 1973 гг. и в последующий период.

Новый импульс транзитным перевозкам грузов по маршруту Япония – СССР – Европа может дать только обеспечение сухопутной связи – строительство тоннелей или мостовых переходов – от материка на Сахалин, а от Сахалина до Хоккайдо.

В настоящее время в России производится около 10 тыс. контейнеров в год, а эксплуатируется – около 800 тыс. контейнеров. 95 % используемых в мире контейнеров – китайские. При-

обретать контейнер в КНР дешевле, чем в России, поскольку стоимость производства в Китае ниже на 50 %, чем в РФ. Среди факторов, которые позволяют китайским производителям удерживать более низкую стоимость контейнеров, можно упомянуть субсидии на металл, дешёвизну сырья, электроэнергии и рабочей силы.

По мнению директора по продажам логистической компании «РТСБ-Рус» Е. Баркова, «российский рынок производства контейнеров не может конкурировать с китайским по себестоимости контейнеров из-за массовых объёмов производства. ... Операторам гораздо проще закупить контейнеры в Китае – очередей на обычные контейнеры нет, а поставки на сегодня производятся за месяц-полтора. Кроме того, учитывая геополитическую ситуацию, вряд ли кто-то будет заказывать российские контейнеры, кроме внутренних клиентов, что, безусловно, станет препятствием к формированию большого рынка» [6].

Кроме того, российские контейнеры не могут получить сертификаты Международного морского регистра, отсутствие которых не позволяет пересекать границы стран, входящих в регистр. В настоящее время российские производители контейнеров ведут переговоры о создании совместных предприятий по производству контейнеров в соседних государствах – Азербайджане, Казахстане, Узбекистане и Турции [4].

### **9. Организационно-институциональное обеспечение эволюционного развития транзитных перевозок через территорию СССР (В/О «Союзтранзит»).**

В годы существования СССР внешнеэкономическое объединение (В/О) «Союзтранзит» занималось развитием транзитных перевозок грузов через территорию СССР, одними и важнейших направлений которых были перевозки грузов из стран Европы в Иран и Афганистан. Фирма «Ирантранзит», входящая в состав В/О «Союзтранзит», занималась привлечением и организацией перевозок иностранных грузов на иранском направлении.

Перевозки транзитных грузов в большегрузных контейнерах из стран Европы, США, Канады в Иран и в обратном направлении осуществлялись по Транскавказскому контейнерному пути (ТККП). При этом время транспортировки контейнеров из пунктов отправления в Западной Европе до советско-иранской границы составляло 20 дней, а из США и Канады – 35 дней.

Всесоюзные экспортно-импортные объединения были основным «рабочим» звеном системы внешней торговли СССР. К началу 1980-х гг. в стране имелось около 50 таких объединений, которые специализировались на различных видах товаров и услуг. Три объединения специализировались на оказании транспортных услуг: «Софракт», «Автовнештранс» и «Союзвнештранс».

Всесоюзное объединение по транспортно-экспедиторскому обслуживанию внешнеторгового грузооборота СССР (В/О) «Союзвнештранс»:

- организовывало и осуществляло по поручениям советских внешнеторговых организаций: перевозки экспортно-импортных грузов по железнодорожным, морским и речным путям, смешанным железно-дорожно-водным путям, автомобильным, воздушным и иным видам транспорта;

- проводило погрузочно-разгрузочные, стивидорные и перевалочные работы с экспортно-импортными грузами;

- складское хранение экспортно-импортных грузов;

- оказывало услуги к страхованию и таможенному оформлению экспортно-импортных грузов как для советских внешнеторговых организаций, так и иностранных структур.

В послевоенные годы транзитные перевозки грузов через территорию СССР практически не осуществлялись. Только в 1962 г. В/О «Союзвнештранс» возобновило их. Одним из важнейших факторов, способствующих возобновлению и последующему развитию транзитных грузовых перевозок по территории СССР, явилась повсеместная контейнеризация транспортировки грузов.

Во второй половине 1967 г. состоялись первые отправки грузов в контейнерах между Европой и Японией, а также между Японией и Ираном транзитом по транссибирскому пути. До 1970 г. такие перевозки осуществлялись на условиях перевозок транзитом через СССР обычных коммерческих конвенциональных грузов. По этой причине объём их был невелик и составлял от 50 до 80 единиц в двадцатифутовом исчислении (ТЭУ) в год.

В 1970 г. В/О «Союзвнештранс» провело эксперимент по реорганизации процесса транзитных перевозок грузов в контейнерах по Транссибирскому пути. Эффективная система привлечения грузов к перевозкам через территорию СССР предполагала тесное сотрудничество с иностранными экспедиторами, экспортёрами и импортёрами товаров. В вопросах организации перевозок по ТСК В/О «Союзвнештранс» сотрудничало с 98 экспедиторскими фирмами

Японии, Филиппин, Гонконга, Ирана, Афганистана и стран Европы.

В/О «Союзвнештранс» подготовило проект распоряжения Совета Министров СССР об организации перевозок грузов в большегрузных контейнерах из Японии и стран Юго-Восточной Азии в Европу и страны Ближнего и Среднего Востока транзитом по Транссибирскому контейнерному сервису (ТСКС). Экспедитором (оператором) ТСКС стало В/О «Союзвнештранс».

Были разработаны и предложены клиентам 4 вида сообщений в системе ТСКС:

1. Сообщение «ТрансРейл» обеспечивало транзитные контейнерные перевозки от японских портов, Манилы и Гонконга до западных границ СССР. Станции Лужайка, Брест, Чоп, Унгены, Джульфа на границе с Ираном, Кушка на границе с Афганистаном и обратных направлений.

2. Сообщение «Трансси» обеспечивало контейнерные перевозки между портами Японии, Манилы, Гонконга и портами Балтийского, Северного, Азовского, Черного и Средиземного морей.

3. Сообщение «Трансконс» обеспечивало контейнерные перевозки грузов между Тихоокеанскими портами через систему ТСКС, Брест и автотранспортом по странам Европы.

4. Сообщение «Трансавио» – транзитные контейнерные перевозки из Йокогамы через Восточный порт, далее автотранспортом до аэропорта Владивосток, а затем самолетами «Аэрофлота» в Люксембург.

Вице-президент Ассоциации российских экспедиторов В. Жинкин особо указывает на то, что «эффективность указанных перевозок в 1971-1991 гг. составляла 75-85 %, т.е. они являлись дотационными» [8].

С 1972 г. Дальневосточное морское пароходство (ДВМП) начало пополняться специализированными судами-контейнеровозами вместимостью 220, 320 и 420 ТЭУ и более. Советские железные дороги стали приобретать специализированные фитинговые платформы и контейнеры ИСО (20 и 40 футовые) иностранного и собственного производства, выпускаемые на Абаканском и Канашском заводах.

В начале 1976 г. в порту Восточный Минморфлотом СССР введена первая очередь контейнерного терминала, включающая 3 причала для судов-контейнеровозов. На действующих линиях к тому моменту работало 7 специализированных судов-контейнеровозов.

С начала 1976 г. все контейнеры из Восточного порта, Находки назначением на Лужайку, Ленинград (10 суток), Брест-Высоколитовск (11 суток) отправлялись только маршрутными поездами. В итоге объем перевозок в ТСКС составлял в 1976 г. 120180 ДФЭ, или 12 % от общего объема перевозок контейнеров из Японии, Манилы и Гонконга в страны Европы, Иран и Афганистан.

До 1976 г. линии обслуживались исключительно судами ДВМП. В результате переговоров с японскими судовладельцами советская сторона подтвердила участие японских судов в перевозках ТСКС.

Перевозки транзитных контейнерных грузов в сообщениях ТСКС успешно развивались до 1983 г. Они также содействовали развитию перевозок грузов в контейнерах международного стандарта (ИСО) 20, 30 и 40-футовых в экспортных, импортных и внутрисоюзных сообщениях.

В 1981 г. был достигнут наивысший объем перевозок в ТСКС – 153388 ДФЭ. Валютные поступления от ТСКС составили 170 млн долларов США.

Оператором ТСКС до 31 декабря 1979 г. являлось В/О «Союзвнештранс», а с 1 января 1980 г. В/О «Союзтранзит».

С 1984 г. начинается быстрое сокращение перевозок грузов в контейнерах в сообщении ТСКС. В 1990 г. они составили всего 85,3 тыс. ДФЭ, т.е. сократились почти в два раза по сравнению с 1981 г., а доля ТСКС в перевозках грузов в контейнерах между Японией, странами Юго-Восточной Азии и Европой, Ираном и Афганистаном составила менее 2,5 % вместо 12 % в 1976 г.

Таким образом, океанские судоходные компании увеличили указанные перевозки как в числовом, так и в долевым изменениях и ослабили деятельность ТСКС.

По мнению В. Жинкина [8], основными причинами сокращения перевозок по ТСКС являлись:

1. Неустойчивая работа его основного звена – советских железных дорог.
2. Неумное результативное стремление ДВМП к повышению ставок фрахта на дальневосточном морском плече ТСКС при ухудшении их качества.
3. Ослабление операторской и коммерческой деятельности В/О «Союзтранзит».

В 1990-91 гг. МПС по предложениям лаборатории ВНИИ «Желдоравтомеханизация» про-

водило комплекс мероприятий по реорганизации ТСКС. Их целью было улучшение технологии и повышение заинтересованности автомобильных, морских, речных и железнодорожных перевозчиков, увеличение объемов перевозок в сообщениях ТСКС до 500-600 тыс. ДФЭ в год.

В 1990 г. и первых трех кварталах 1991 г. наметился небольшой рост этих перевозок. Однако последующие события, связанные с распадом Советского Союза, не позволили закончить осуществление этих мероприятий.

В настоящее время большое значение имеет установление сквозной тарифной ставки на осуществление транзитных перевозок грузов. Она определяется как сумма тарифных ставок, объявленных железными дорогами государств-участников ЕАЭС, участвующими в перевозках.

Сквозная тарифная ставка устанавливается на весь путь следования с учетом конкурентоспособности перевозок для определенного вида груза на заявленный объем по конкретному маршруту перевозки и применяется на определенный срок.

Несмотря на прозрачность регулирования тарифов, государства-члены ЕАЭС недовольны тем, что тарифные цены на транзитные перевозки через Россию выше на 10-12 %, чем у других участников соглашения. Данный вопрос о регулировании тарифов возникает последние 5 лет в связи с увеличением грузопотока и развитием таких направлений, как «Север-Юг», «Западный Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа», Черноморское, Каспийское транспортные «кольца» [13].

Железнодорожные администрации России, Белоруссии, Казахстана и Кыргызстана являются участниками Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), что позволяет легче решать расчетные, финансовые, правовые, тарифные и информационные вопросы транзитных перевозок грузов, а также координировать развитие существующих международных транспортных коридоров (МТК) и формирования новых направлений.

### **Заключение**

В условиях внешнего санкционного давления и сокращения грузоперевозок между Россией и Белоруссией, с одной стороны, и странами Европейского Союза с другой ОАО «РЖД» разработало и приступило к реализации масштабной программы ремонта, реконструкции и модернизации железнодорожной инфраструктуры на Северо-западе страны. Проведение таких работ станет заделом для формирования в перспективе Норманно-Арийского торгового пути XXI века по маршруту: страны Северной Европы – Россия – страны Центральной Азии – страны Западной/Южной Азии [9-10].

Дальнейшее производственно-технологическое развитие ТТС России связано с формированием инновационно-индустриальных поясов современных торговых путей и во многом совпадает с направлениями научно-технического прогресса в области перевозочных технологий, реализованных в годы существования СССР:

- развитие путевой и станционной инфраструктуры;
- полная электрификация на переменном токе главных железнодорожных магистралей;
- автоматизация движения поездных формирований и маневровой работы;
- продление колеи 1520 мм в сопредельные государства;
- развитие контейнерных сервисов и др.

Дальнейшая организационно-институциональная модернизация ТТС России заключается в корпоративизации транспортно-транзитной деятельности с учетом советского опыта работы крупных внешнеторговых структур и «суперорганизаций», создании надгосударственной политико-экономической и военно-коммерческой структуры, функционирующей на принципах межгосударственно-корпоративного партнерства.

Идея масштабной корпоративизации перевозочных процессов витает в воздухе. Так, по мнению А. Кина, «надо было работу дивизионной структуры МПС на БАМе перестроить по образцу TVA-корпорации, т. е. возложить на управление БАМж.д. ответственность не только за рентабельную эксплуатацию магистрали, но и за хозяйственное освоение зоны БАМа. ... Корпорации, технологическим ядром которой должна была быть железная дорога, следовало отвести роль государственной компании по управлению процессом освоения ресурсного потенциала зоны» [12].

Предлагаемый автором государственный программно-корпоративный механизм освоения и развития территории, в основании которого лежит хозяйственная деятельность железной дороги, следует дополнить принципами межгосударственно-корпоративного партнерства. В зоне хозяйственного освоения БАМа грузовладельцы могли бы воспользоваться синергетическим

эффектом сочетания транзитных, экспортно-импортных и внутренних перевозок.

Производственно-технологические и организационно-институциональные нововведения, внедренные в годы существования СССР, разработанные и частично реализованные инфраструктурные проекты, накопленные наработки и компетенции будут востребованы при формировании перспективного транспортного коридора Северный Ледовитый океан – Индийский океан, строительстве Приполярной магистрали и образования «транспортного креста» – узлового логистического центра в Арктической зоне России.

Реализация этих инфраструктурных проектов жизненно необходима для обеспечения экспорта сырьевых ресурсов в дружественные страны и импорта инвестиционных и потребительских товаров, пространственно-хозяйственного освоения и удержания регионов Крайнего Севера, реализации и развития транспортно-транзитного потенциала России в условиях новой экономической реальности, формирования Глобальной Евразии.

### Литература

1. Баженов Ю.М., Акимова А.О., Ануфриев М.А. Пространство 1520 – фактор интеграции Евразии // *Постсоветский материк*. – 2022. – № 3 (35). – С. 76-86.
2. Бесчастный Е.В. Железнодорожные перевозки в годы Великой Отечественной войны (по материалам Красноярской железной дороги) // *Вестник Хакасского государственного университета им. Н.Ф. Катанова*. – 2020. – № 3 (33). – С. 48-53.
3. Вардомский Л. Б. Между геополитикой и экономикой: вопросы развития международного транзита в СССР и России // *Геоэкономика энергетики*. – 2021. – № 1 (13). – С. 24-42.
4. Волков С. План работы с урожаем / *Гудок*, 10.11.2022. [Электронный ресурс]. [Режим доступа]: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1619201&archive=2022.11.10> (дата обращения: 10.11.2022), свободный. – Загл. с экрана.
5. Вульф А. История железных дорог Российской империи / А. Вульф. – М.: РИПОЛ классик, 2018. – 744 с.
6. Гусаченко Н. Российский рынок производства контейнеров слабо развит / РЖД-Партнер, 07.11.2022. [Электронный ресурс]. [Режим доступа]: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rossijskiy-rynok-proizvodstva-konteynerov-slabo-razvit/> (дата обращения: 08.11.2022), свободный. – Загл. с экрана.
7. Жильцов С.С. Политика России в Каспийском регионе: Научное издание / С. С. Жильцов. – М.: Издательство «Аспект Пресс», 2016. – 240 с.
8. Жинкин В. Транссибирский контейнерный сервис: опыт организации и рекомендации по его восстановлению (из выступления на «круглом столе» форума «Транспорт и логистика» 20-21 июня 2006 г., Санкт-Петербург) // *Международный экспедитор*, 2006. – №3. – С. 17-19.
9. Зиядуллаев Н.С., Зоидов К.Х., Медков А.А. Пространственно-географические и производственно-технологические факторы формирования и эволюционного развития транспортно-транзитной системы СССР под влиянием мировых политико-экономических процессов / Предисловие и научная ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М.: ИПР РАН, 2022. – 258 с.
10. Зоидов К.Х., Зиядуллаев Н.С., Медков А.А. Пространственное развитие народного хозяйства СССР и обеспечение инклюзивного роста современной экономики России // *Сегодня и завтра Российской экономики*. – 2021. – № 103-104. – С. 62-85.
11. Казарлицкий Б.Ю., Сергеев В.Н. История России: Миросистемный анализ: Учебное пособие. Изд. 2-е. – М.: ЛЕ-НАНД, 2014. – 432 с.
12. Кин А.А. БАМ и прилегающие территории: уроки и перспективы освоения // *Вестник Сибирского университета потребительской кооперации*. – 2016. – № 1 (16). – С. 57-66.
13. Кислицына Н.Ф., Мамедова И.А., Реутов Е.В., Савченко-Бельский В.Ю. Регулирование международных железнодорожных перевозок на постсоветском пространстве // *Транспортное дело России*. – 2020. – № 5. – С. 102-104.
14. Конов А.А. Место сортировочных станций в системе модернизации железнодорожного транспорта Урала (1956 - 1980-е гг.) // *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*. – 2016. – № 10 (72). – С. 114-120.
15. Конов А.А. Реализация генерального плана электрификации железнодорожного транспорта на Урале в 1956-1970 гг. // *Транспорт Урала*. – 2014. – № 3 (42). – С. 18-23.
16. Крючков М.Т., Конов А.А. Строительство новых железнодорожных линий на севере Урала и в Западной Сибири в 1956–1991 гг. // *Фундаментальные исследования*. – 2014. – № 11-4. – С. 939-946.
17. Лаврентьев А.В., Медведева Л.М. Транспорт российского Дальнего Востока в условиях общественных трансформаций второй половины 1980-начала 1990-х годов: исторический аспект // *Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке*. – 2012. – № 2 (18). – С. 56-62.
18. Норт Д.К. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. – М.: Фонд экономической книги «Начала», 1997. – 180 с.
19. Питтман Р. Железнодорожные реформы на постсоветском пространстве: небывший прогресс // *Отечественные записки*. – 2013. – № 3 (54). – С. 99-126.
20. Alchian A.A. Uncertainty, evolution and economic theory. *Journal of Political Economy*, 1950, 58, 211–221.

21. Nelson R.R., Winter S.J. *An evolutionary theory of economic change*. Moscow: Finstatinform. 2000. 452 p.

**References:**

1. Bazhenov YU.M., Akimova A.O., Anufriev M.A. *Prostranstvo 1520 – faktor integracii Evrazii // Postsovetskij materik*. – 2022. – № 3 (35). – S. 76-86.
2. Beschastnyh E.V. *Zheleznodorozhnye perevozki v gody Velikoj Otechestvennoj vojny (po materialam Krasnoyarskoj zheleznoj dorogi) // Vestnik Hakasskogo gosudarstvennogo universiteta im. N.F. Katanova*. – 2020. – № 3 (33). – S. 48-53.
3. Vardomskij L. B. *Mezhdunarodnyy aspekt ekonomiki: voprosy razvitiya mezhdunarodnogo tranzita v SSSR i Rossii // Geoekonomika energetiki*. – 2021. – № 1 (13). – S. 24-42.
4. Volkov S. *Plan raboty s urozhajem / Gudok*, 10.11.2022. [Elektronnyj resurs]. [Rezhim dostupa]: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1619201&archive=2022.11.10> (data obrashcheniya: 10.11.2022), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
5. Vul'fov A. *Istoriya zheleznyh dorog Rossijskoj imperii / A. Vul'fov*. – M.: RIPOL klassik, 2018. – 744 s.
6. Gusachenko N. *Rossijskij rynek proizvodstva kontejnerov slabo razvit / RZHD-Partner*, 07.11.2022. [Elektronnyj resurs]. [Rezhim dostupa]: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rossijskiy-rynek-proizvodstva-konteynerov-slabo-razvit/> (data obrashcheniya: 08.11.2022), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
7. ZHil'cov S.S. *Politika Rossii v Kaspijskom regione: Nauchnoe izdanie / S. S. ZHil'cov*. – M.: Izdatel'stvo «Aspekt Press», 2016. – 240 s.
8. ZHinkin V. *Transsibirskij kontejnernyj servis: opyt organizacii i rekomendacii po ego vosstanovleniyu (iz vystupleniya na «kruglom stole» foruma «Transport i logistika» 20-21 iyunya 2006 g., Sankt-Peterburg) / «Mezhdunarodnyj ekspeditor»*, 2006. – №3. – S. 17-19.
9. Ziyadullaev N.S., Zoidov K.H., Medkov A.A. *Prostranstvenno-geograficheskie i proizvodstvenno-tehnologicheskie faktory formirovaniya i evolyucionnogo razvitiya transportno-tranzitnoj sistemy SSSR pod vliyaniem mirovyh politiko-ekonomicheskikh processov / Predislovie i nauchnaya red. chl.-korr. RAN V.A. Cvetkova*. – M.: IPR RAN, 2022. – 258 s.
10. Zoidov K.H., Ziyadullaev N.S., Medkov A.A. *Prostranstvennoe razvitie narodnogo hozyajstva SSSR i obespechenie inkluzivnogo rosta sovremennoj ekonomiki Rossii // Segodnya i zavtra Rossijskoj ekonomiki*. – 2021. – № 103-104. – S. 62-85.
11. Kagarlickij B.YU., Sergeev V.N. *Istoriya Rossii: Mirosistemnyj analiz: Uchebnoe posobie. Izd. 2-e*. – M.: LE-NAND, 2014. – 432 s.
12. Kin A.A. *BAM i prilegayushchie territorii: uroki i perspektivy osvoeniya // Vestnik Sibirskogo universiteta potrebitel'skoj kooperacii*. – 2016. – № 1 (16). – S. 57-66.
13. Kislicyna N.F., Mamedova I.A., Reutov E.V., Savchenko-Bel'skij V.YU. *Regulirovanie mezhdunarodnyh zheleznodorozhnyh perevozok na postsovetskom prostranstve // Transportnoe delo Rossii*. – 2020. – № 5. – S. 102-104.
14. Konov A.A. *Mesto sortirovochnykh stancij v sisteme modernizacii zheleznodorozhnogo transporta Urala (1956 - 1980-e gg.) // Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*. – 2016. – № 10 (72). – S. 114-120.
15. Konov A.A. *Realizaciya general'nogo plana elektrifikacii zheleznodorozhnogo transporta na Urale v 1956-1970 gg. // Transport Urala*. – 2014. – № 3 (42). – S. 18-23.
16. Kryuchkov M.T., Konov A.A. *Stroitel'stvo novykh zheleznodorozhnyh linij na severe Urala i v Zapadnoj Sibiri v 1956–1991 gg. // Fundamental'nye issledovaniya*. – 2014. – № 11-4. – S. 939-946.
17. Lavrent'ev A.V., Medvedeva L.M. *Transport rossijskogo Dal'nego Vostoka v usloviyah obshchestvennyh transformacij vtoroj poloviny 1980-nachala 1990-h godov: istoricheskij aspekt // Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoj Sibiri i na Dal'nem Vostoke*. – 2012. – № 2 (18). – S. 56-62.
18. Nort D.K. *Instituty, institucional'nye izmeneniya i funkcionirovanie ekonomiki*. – M.: Fond ekonomicheskoy knigi «Nachala», 1997. – 180 s.
19. Pittman R. *Zheleznodorozhnye reformy na postsovetskom prostranstve: nebystryj progress // Otechestvennye zapiski*. – 2013. – № 3 (54). – S. 99-126.
20. Alchian A.A. *Uncertainty, evolution and economic theory. Journal of Political Economy*, 1950, 58, 211–221.
21. Nelson R.R., Winter S.J. *An evolutionary theory of economic change*. Moscow: Finstatinform. 2000. 452 p.