

Сухадолец Татьяна Владимировна

старший преподаватель кафедры экономики  
строительного бизнеса и управления собственностью  
Московского государственного университета  
путей сообщения (МИИТ)

## АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РОССИИ ЗА 1928–2012 ГГ.

### Аннотация:

В статье анализируются данные государственной и альтернативной статистики по транспортному строительству за период 1928–2012 гг., а также представлены данные статистического анализа автора. Выявлена особая роль реализации транспортных инфраструктурных проектов в экономическом развитии СССР. Доказано, что, несмотря на большую протяженность железных и автомобильных дорог, на данный момент уровень протяженности дорог в России далеко не достаточен из расчета на 1 000 жителей.

### Ключевые слова:

транспортное строительство, железные дороги, автомобильные дороги, протяженность дорог, строительство в СССР, национальный доход, ВВП.

Sukhadolets Tatiana Vladimirovna

Senior Lecturer, Construction Business Economy  
and Property Management Department,  
Moscow State University of  
Railway Engineering

## THE ANALYSIS OF THE TRANSPORT CONSTRUCTION DEVELOPMENT IN RUSSIA IN 1928–2012

### Summary:

The paper analyses the data of the state and alternative statistics on the transport construction for the period of 1928–2012, as well as presents the data of the statistical analysis undertaken by the author. The article explains the special role of the transport infrastructure projects implementation in the economic development of the USSR. It is proved that despite the considerable length of railways and roads, today the level of road length per 1000 inhabitants in Russia is far from sufficient.

### Keywords:

transport construction, railways, roads, length of roads, construction in the USSR, national income, GDP.

В целях исследования динамики транспортного строительства в начальный период 1928–1940 гг. логично в первую очередь остановиться на анализе такого важного показателя экономического развития страны, как национальный доход в СССР и валовый внутренний продукт (ВВП) в России.

И государственная статистика (ЦСУ – рост ВВП с 1928 по 1940 г. в 6 раз), и альтернативные оценки (ежегодный рост с 1928 по 1940 г. от 7 до 16 %) показывают, что годы индустриализации были очень успешными в экономическом развитии страны. Почти с нуля была создана материально-техническая база советской экономики, которая уже во второй половине 1930-х гг. вывела СССР на второе место в мире (после США) по количеству видов промышленной продукции. Была достигнута беспрецедентно высокая норма накопления. В 1930-е гг. было построено около 1 500 объектов, из которых только 50 поглотили почти все капиталовложения [1]. Такого темпа роста ВВП в этот период не наблюдалось ни в одной из крупнейших стран мира: США, Англии, Франции (таблица 1).

Таблица 1 – Темпы роста национального дохода (ВВП) за период 1913–1957 гг. [2]

Год	СССР	США	Англия	Франция
1913	100	100	100	100
1929	138	146	112	138
1932	217	90	112	121
1937	459	142	128	117
1940	611	159	145	102
1950	1 003	257	165	136
1951	1 126	276	165	141
1952	1 249	283	165	143
1953	1 367	294	171	145
1954	1 533	287	179	154
1955	1 716	311	181	168
1956	1 911	319	188	176
1957	2 026	320	191	187

Альтернативная оценка, предложенная Г.И. Ханиным, известным специалистом по экономической истории СССР, который сравнивает советскую экономику периода 1950-х гг. с предыдущими и последующими периодами экономического развития СССР, заключается в том, что «...период

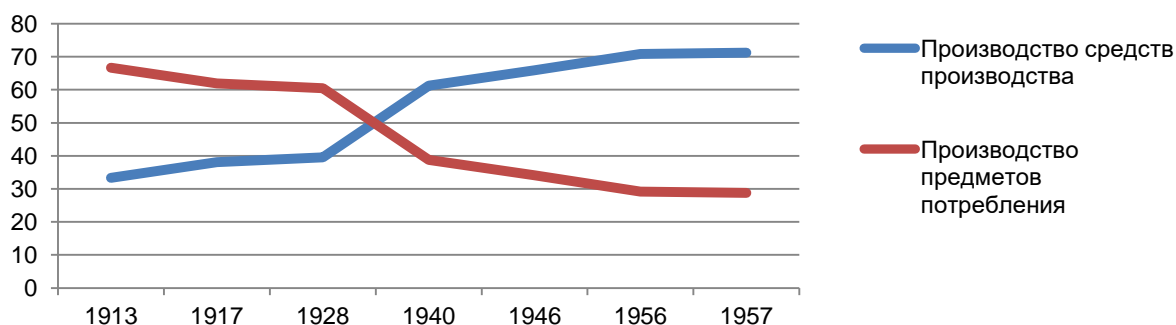
1951–1960-е гг. явился самым успешным в развитии советской экономики» [3]. Ученый отмечает, что до 1950-х гг. ведущими в развитии советской промышленности были экстенсивные факторы, в 1950-е гг. она перешла на рельсы интенсивного развития. ВВП СССР в 1950-е гг. вырос более чем в два раза (прирост свыше 100 %). «При этом решающий поворот к экстенсификации произошел как раз в восьмой пятилетке» [4]. Поэтому вывод по динамике ВВП в СССР, который делает Г.И. Ханнин, следующий: ВВП за период 1950–1960 гг. вырос в 2 раза (таблица 2).

**Таблица 2 – Динамика ВВП в СССР и других ведущих странах мира за 1950–1960 гг. (в % к началу периода, принятому за 100), альтернативная оценка [5]**

Страны	Период		
	1951–1955	1956–1960	1951–1960
СССР	162	151	244
США	124	107	133
Великобритания	115	110	127
Франция	124	127	158
ФРГ	154	141	217
Япония	143	177	253

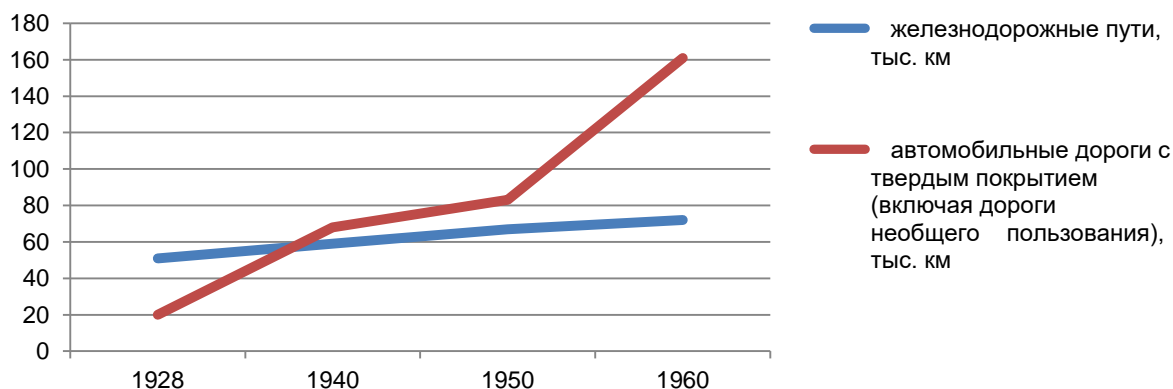
Обеспеченные массивным ресурсным потоком из аграрной сферы капиталовложения позволяют добиться высоких темпов роста промышленного производства. Официальные данные ЦСУ за этот период (16,8 % в среднем в год за 1928–1940 гг.) и скорректированные с учетом реалистичных дефляторов цифры, полученные исследователями социалистической индустриализации (от 10 до 12 % в среднем в год за 1928–1940 гг.), отражают аномально высокие темпы роста.

Но индустриализация середины прошлого века имела и негативные последствия: резко сократилась доля производства предметов потребления (рисунок 1) [6].



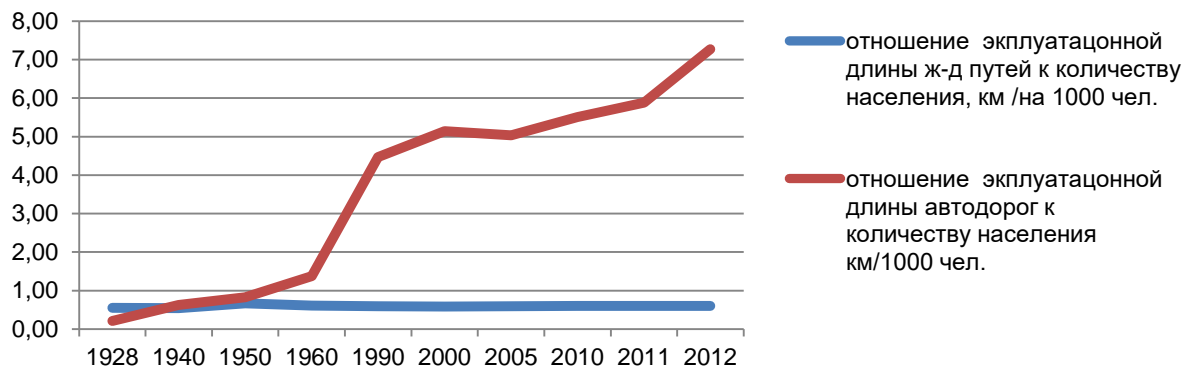
**Рисунок 1 – Индекс производства средств производства и предметов потребления (всего 100)**

Следует признать тот факт, что за годы советской власти экономическое развитие страны, как количественное, так и качественное, шло ускоренными темпами, и это все происходило в том числе благодаря реализации инфраструктурных строительных проектов на транспорте [7]. Так, за период 1928–1960 гг. было построено 140 тыс. км автомобильных дорог и 21 тыс. км железных дорог (рисунок 2) [8].



**Рисунок 2 – Протяженность железнодородных и автомобильный дорог (1928–1960 гг.)**

За период 1928–2012 гг. заметно увеличилась протяженность дорог и вырос коэффициент отношения эксплуатационной длины пути автомобильных дорог на 1 000 чел. с 0,02 до 7,3. То есть отмечается рост в 356 раз (рисунок 3), чего нельзя сказать о соотношении протяженности железных дорог на 1 000 чел., так как население страны за эти годы выросло почти в два раза [9].



**Рисунок 3 – Соотношение изменения протяженности железных и автодорог на 1 000 чел. (1928–2012 гг.)**

Таким образом, эксплуатационная длина магистральных железных дорог России равна примерно 86 000 км, Россия уступает только США и Китаю по этому показателю. В то же время густота железнодорожной сети составляет 5,1 км на 1 000 кв. км территории, что значительно ниже, чем в развитых странах мира.

#### Ссылки и примечания:

1. Куренков П.В., Веселова Ю.В. Механизмы государственного регулирования транспортной системы региона // Транспорт: наука, техника, управление. 2006. № 7. С. 8–10.
2. Народное хозяйство СССР 1922–1982 гг. : стат. сб. М., 1982.
3. Ханин Г.И. Динамика экономического развития СССР. Новосибирск, 1991.
4. Там же.
5. Там же.
6. Составлено по: Народное хозяйство СССР 1922–1982 гг.
7. Мачерет Д.А. Создание железных дорог и экономический рост // Мир транспорта: теория, история, конструирование будущего. 2011. № 1. С. 164–169.
8. Составлено по: Транспорт и связь СССР : стат. сб. М., 1957.
9. Расчеты автора.

#### References and notes:

1. Kurenkov, PV & Veselova, YV 2006, 'Mechanisms of state regulation of the transport system in the region', *Transport: science, technology, management*, no. 7, p. 8-10.
2. *The economy of the USSR 1922-1982: Articles 1982*, Moscow.
3. Khanin, GI 1991, *The dynamics of economic development of the USSR*, Novosibirsk.
4. Khanin, GI 1991, *The dynamics of economic development of the USSR*, Novosibirsk.
5. Khanin, GI 1991, *The dynamics of economic development of the USSR*, Novosibirsk.
6. Compiled by: *The economy of the USSR 1922-1982: Articles 1982*, Moscow.
7. Macheret, DA 2011, 'Creation of the railways and economic growth', *The World of Transport: Theory, History, designing the future*, no. 1, p. 164-169.
8. Prepared by: *Transport and Communications of the USSR: articles 1957*, Moscow.
9. Author's calculations.