

**7th International Scientific and Practical Conference
«Science and Society» 2015**

органов местного самоуправления за выполнение возложенных на них функций также положительным образом сказалось бы на рационализации бюджетных расходов.

References:

- [1]. Gelman V.J., Rizhenkov S.I. Russian political regionalism: history and modern development // Political science of modern Russia: development trends. - M., 1999, p. 186
- [2]. Federated dogovor.Dokumenty. Comment. - Moscow, 1992
- [3]. Bentin O.Byudzhety federalism and treasury system. Federalizm.- M., 1998, p.164
- [4]. Lavrov AM Fiscal federalism and financial stabilization // Problems of Economics, 1998, №8, p. 21-22
- [5]. Bisultanova A.A., Magomadova M.M. Investment in the economy as a factor in improving the financial sustainability of the region // Modern problems of science and education: the Internet the magazine – 2013. – No. 2. [Electronic resource] Access: www.science-education.ru/108-8977 (date accessed: 22/03/2015)
- [6]. Development Program of fiscal federalism in the Russian Federation until 2005. - M., 2001.
- [7]. Steward W. Concepts of Federalizm. N.Y., 1984

Sukhadolets T.V.

**PROCESSES AND GENERATION
MECHANISM OF TRANSPORT
CONSTRUCTION IN THE USSR,
OFFICIAL AND ALTERNATIVE
STATISTIC**

**Sukhadolets T.V. - Moscow Institute of Transport
Engineering**

Abstract

The article provides an overview of official statistic and alternative statistic of transport construction in Soviet Union (40-60 years XX century). It is concluded that the construction of transport developed were damned close the State Statistics.

7th International Scientific and Practical Conference «Science and Society» 2015

Keywords: Soviet Union, alternative statistics, industrialisation, official statistic, transportation, construction.

Важность развитой транспортной инфраструктуры для экономики страны – это своего рода доказанное утверждение, полезное не само по себе, а для доказательства других утверждений, так как целевой функцией транспортной инфраструктуры является обеспечение инфраструктурной связности территорий.

Обеспечение инфраструктурной связности территорий за счет транспорта – это геоэкономическая связность, которая требует опережающего развития инфраструктур по отношению к региональным экономикам государства - владельца инфраструктур. Если регион начинает развиваться быстрее, чем транспортная сеть, соединяющая его с центром, то со временем обмен произведенными продуктами с другими областями государства становится все более и более затруднительным: коммуникации, рассчитанные на гораздо меньший объем перевозок, захлебываются.

Как следствие, регион начинает больше продаж осуществлять внутри. Производители переориентируются на внутрирегиональную торговлю или ищут рынки за пределами страны, что отражает процессы экономической эффективности территории страны.

Инвестиции в транспортную инфраструктуру практически всегда воспринимаются в качестве стимула спроса для осуществления экономического роста и формируют свой вклад в части экономического развития регионов, городских и сельских населенных пунктов. Они приводят к снижению транспортной составляющей в конечной цене товара, перемещаемого между периферией и центром, играют важную роль в снижении уровня экономических диспропорций между регионами, увеличивают конкурентоспособность в части доступа к новым рынкам, миграции рабочей силы, специализации и кооперации, снижения стоимости прохождения грузов в рамках внешних и внутренних логистических систем. Все это приводит к росту производительности труда, созданию новых конкурентных преимуществ.

Автомобильные и железные дороги и сети представляют собой важную основу для концентрации и специализации производства. Улучшение транспортной инфраструктуры способствует расширению торговли и интенсификации

7th International Scientific and Practical Conference «Science and Society» 2015

конкурентоспособности стран и экономических регионов. Такое развитие обычно происходит параллельно с ростом экономики, а рост транспортного сектора генерирует рост доли занятых, и их доходов.

На оценку работы транспорта влияют многие показатели. Например, пропускная способность, провозная способность, состав и грузоподъемность. Безусловно, важно владеть информацией о доступности транспортных артерий, сложностях передвижения и других проблемах, которые влияют на работу транспорта. Конечно, существует определенная подгруппа экономических показателей, подразумевающих некие физические факторы, но они скорее относятся к индексам мобильности.

Но, прежде всего, интересен анализ транспортной отрасли на достаточно большом периоде времени. Рассматривая различные периоды в истории нашей страны в области развития транспорта и транспортного строительства, надо отметить, что результаты деятельности в параметрах «инвестиции в транспортное строительство – эффективность развития транспортной отрасли» и смежных отраслей, были достаточно различны в разные периоды времени.

Изучая процессы и механизмы генерации инноваций транспортного строительства для других отраслей экономики народного хозяйства, необходимо кратко остановиться и сделать некоторый экскурс в количественные показатели.

Но, прежде чем обратиться к государственной статистике России и СССР, необходимо пару слов сказать об альтернативных статистических данных периода 1928-1990 гг. в СССР, которые имеются в зарубежных и российских исследованиях.

Первоначально Центральное статистическое управление (ЦСУ) РСФСР, созданное в 1918 году, открыто декларировало несовершенство своих данных по промышленности. Однако, как отмечает Смирнов С.В., постепенно цифры ЦСУ «бронзовели»; с конца 1930-х они практически не менялись [1].

Отечественный опыт построения оценок динамики экономического роста получил свое реальное развитие только к концу 1970-х гг., когда были опубликованы первые критические работы советских специалистов по вопросам экономического развития СССР. Первые критические работы были направлены на построение альтернативных оценок динамики экономического развития СССР.

Расчеты проводились на базе научных, академических центров. Наиболее известными работами можно считать

**7th International Scientific and Practical Conference
«Science and Society» 2015**

расчеты, выполненные в Институте Европы РАН, Сибирском отделении РАН. Ханин Г. И. [2] проанализировал динамику экономического развития СССР за 1928-1985 гг., в которых динамика прироста Национального хозяйства СССР отличается от принятой государственной статистики от -0,7 до 3,3 п.п.

Также, например, по расчетам М. Эйдельмана [3], выполненным для периода 1961-1990 гг., объем выпуска промышленной продукции в 1988 г. по сравнению с 1960 г. (в сопоставимых ценах) возрос не в 5,5 раз, как это следует из официальных данных, а лишь в 2,7 раза (завышение темпов почти в 2 раза).

Но пересчет М. Эдельмана данных по строительству не представляет уже такой большой разницы (в 2 раза), как в целом по промышленной продукции. Расхождение в индексах официальной статистики и М. Эдельмана оценочных данных по строительству в период 1960-1990 гг. составляет всего 0,07, а не 2,7, как по всей промышленности (табл. 1).

Таблица 1. Фактические и оценочные данные М. Эйдельмана по строительству за 1960-1990 гг. для СССР и РФ (в сопоставимых ценах 1983 г.), % [3].

	Итоги пересчетов по годам				Данные официальной статистики
	1960	1970	1980	1990	1990 г./1960 г., %
Валовая продукция строительства					
СССР	100	142.2	173,6	193.3	366,3
РФ (РСФСР)	100	137.3	183.4	199	388,6
Чистая продукция строительства					
СССР	100	129.3	151.2	165.1	393.4
РФ (РСФСР)	100	129.6	162.1	169.3	423.4

Особо следует отметить исследования, проведенные В.С. Смирновым [4], в которых представлена оценка сравнения данных ЦСУ РСФСР, Центрального разведывательного управления (ЦРУ) и множественных альтернативных оценок Лиги Наций (League of Nations, 1945), а также работы А. Гершенкрона (Gerschenkron, 1947a; 1947b), К. Кларка (Clark, 1951), Ф. Сетона (Seton, 1958) и даже в какой-то мере (для послевоенного периода) Д. Ходжмана (Hodgman, 1954) и др.

В соответствии с данными, представленными В.С. Смирновым, в первой пятилетке в 1930 г. наблюдалось небольшое увеличение темпов экономического роста. Однако, вскоре началась новая фаза замедления роста. В 1932 г. темпы достигли минимума (2,6%). В 1934—1936 гг. ситуация в

7th International Scientific and Practical Conference «Science and Society» 2015

промышленности улучшилась, темпы выросли до 16—21%. Тем не менее с 1937 г. опять начался период постепенного замедления темпов. Он продолжался вплоть до 1940 г., когда советская промышленность выросла только на 1,6% [4].

Не смотря на то, что указывает Смиронов с конца 1940-х до конца 1950-х годов темпы промышленного роста, постепенно снижаясь, все же находились на достаточно высоком уровне. В 1959 г. они все еще превышали 7%.

По данным, приведенным Смирновым, за исследуемые в настоящей работе периоды с 1928-1940 гг. расхождение с официальной статистикой по темп прироста «Народного хозяйства СССР» в среднем составили 1,3 раза; за период 1950-1990 гг. – 1,15 раза; 1990-2012 гг. – 1,12 раз. Но эти данные в исследовании Смиронова представлены только в целом как оценка «промышленного производства».

Также целый ряд исследователей в различные годы занимались вопросами изучения альтернативной корректировки государственной статистически СССР: Гухман Б.А.[5], Иоффе Я.А.[6], Кудров В.[7], Маслов П.П. [8], Балацкий Е.В. [9], Иванова И.А. Кугушева К.В [10] и др.

Результаты всех перечисленных исследований не включали отдельно выделение транспортной отрасли, или ее сегментов. Также во всех этих исследованиях приводился усредненный индекс оценки по целому ряду отраслей, и, как мы представили выше по строительной отрасли, представленных Эдельманом, расхождения с официальной статистикой не были значительными.

Также каждое из перечисленных выше авторов решал свою особую статистическую задачу, что несомненно влияло на статистические показатели. Так Смиронов С.В. исследовал цикличность экономических процессов, в связи с чем и представил альтернативную оценку развития промышленного производства. Как он сам отмечает, «разумеется, наши расчеты носят приблизительный характер. «Приблизительный» не только потому, что годовые данные, как уже отмечалось, являются слишком «грубыми» при исследовании циклических процессов, но также потому, что промышленность является лишь одним из крупных секторов экономики»[1], Ханин Г.И. исследовал индекс национального дохода (НД) СССР для определенных периодов, который определялся из соотношений национального дохода СССР и США в начальный и конечный годы этого периода и индекса НД США за данный период. Фактически,

7th International Scientific and Practical Conference «Science and Society» 2015

промежуточные значения НД СССР интерполировались на базе статистики США.

Таким образом, ввиду отсутствия в альтернативных оценках целого ряда показателей по транспортному строительству и смежных отраслей, связанных с транспортным строительством, нельзя однозначно сказать, что статистические данные государственной статистики в СССР были значительно занижены по строительству. Единственные данные по строительству, представленные М. Эйдельманом, дают альтернативную оценку всего с поправкой 0,07 п.п., что является вполне логичным, особенно для строительства, так как до 40-х годов и 50-60-х годах на строительстве активно использовался труд заключенных.

Статистика ЦСУ СССР показывает, что в развитии транспортной отрасли в 20-х годах прошлого столетия и далее особенно заметные успехи происходили в темпах прироста грузооборота и пассажирооборота. К 1956 г. рост грузооборота вырос в 11 раз по сравнению с 1928 годом [12]. Пассажирооборот возрастает с 1928 г. по 1956 г. в 30 раз [12]. Эксплуатационная длина путей увеличивается с 1928 года по 1956 год в полтора раза.

Важно отметить, что средства, которые государство вкладывало в развитие транспортной отрасли в этот период, незамедлительно давали результаты в виде прироста грузооборота или пассажирооборота. Если капитальные вложения увеличились за период 1922-1982 года в 600 раз, то грузооборот вырос в 300 раз [12].

Вывод: альтернативная статистика развития отраслей в СССР, представленная уважаемыми учеными, на которых мы ссылались выше, не может быть перенесена на область строительства, так как, в силу использования в 40-60 годы в СССР примитивных орудий труда, еще использовался бесплатная рабочая сила. Поэтому годы индустриализации (40-е годы) и подъема экономического развития в 50-60 годы в СССР представляли собой поистине грандиозные результаты в строительной области.

References

[1] Smirnov S.V. Dynamics of industrial production and the economic cycle in the USSR and Russia, 1861-2012: preprint P2 / 2012/04 [Text] / SV Smirnov; Nat. issled. University Press 'Higher school of economics'. - Moscow: Izd. House Higher School of Economics, 2012.

**7th International Scientific and Practical Conference
«Science and Society» 2015**

- [2.] Hain G.I. The dynamics of economic development of the USSR. Nauka, Novosibirsk, 1991. Kudrow VM The Soviet economy in retrospect: the experience of rethinking. Institute of Europe. M.: Nauka, 1997.
- [3] Adelman M. Conversion of time series of construction production in 1961-1990. And Herald of Statistics 1993. №7.
- [4.] Smirnov S.V. (2012) Russian cyclical indicators and their utility "in real time": the experience of the 2008-2009 recession. // Economic Journal of Higher School of Economics. 2012. № 4. S. 479-513
- [5.] Gukhman B.A. At the turn. Part II. Planned production // THE COMMERCIAL GUSTs. 1929. № 5. C. 164-193
- [6] Joffe J.A. The Soviet Union and the capitalist countries. Statistical compilation of technical and economic indicators of the national economy of the USSR and the capitalist countries for the 1913-1937 biennium. M.; L.: Gosplanizdat 1939
- [7] Kudrow B. (1995) The Soviet economic growth: official data and alternative assessment // Problems of Economics. 1995. № 10. P. 100-112.
- [8.] Maslov P.P. Critical analysis of bourgeois statistics cal publications. M.: Publishing House of the USSR Academy of Sciences, 1955.
- [9] Balatsky E.V. Assessment of potential GDP and forecasting problems. №1.2000.
- [10] Ivanova I.A. Kugusheva K.V. Study quality factors of economic growth of the Republic of Mordovia on the basis of production functions (www.vestnik.udsu.gi> 2012 / 2012-063 / vuu_12_063_17.pdf)
- [11] Smirnov S.V. Dynamics of industrial production and the economic cycle in the USSR and Russia, 1861-2012: preprint P2 / 2012/04 [Text] / SV Smirnov; Nat. issled. University Press 'Higher school of economics'. - Moscow: Izd. House Higher School of Economics, 2012. 43 pp.
- [12] The national economy of the USSR 1922-1982 gg .. Publisher "Finance and Statistics" 1982
- [13] Ctatisticheskita materials Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) <http://stats.oecd.org/>.