

Влияние железных дорог на промышленное развитие Российской империи

Научный руководитель – Розинская Наталия Анатольевна

Чураков Дмитрий Владимирович

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Экономический факультет, Кафедра истории народного хозяйства и экономических учений, Москва, Россия

E-mail: dmitrichurakov123@gmail.com

На сегодняшний день среди экономистов не существует консенсуса относительно того, насколько оправданы вложения в инфраструктурные проекты и насколько доступ к транспортной инфраструктуре способствует экономическому развитию. Аргумент в пользу инфраструктурных вложений основан на простой логике: чтобы регион или город мог извлекать выгоду от доступа к рынкам или идеям, сначала он должен получить этот доступ. Существуют эмпирические свидетельства, что сегодня богатые страны имеют более качественную инфраструктуру, чем бедные [1].

С другой стороны, известно, что на рубеже XIX и XX веков Российская империя отличалась высоким уровнем неравенства в экономическом развитии регионов, что не было характерно для европейских стран того же времени, но сопоставимо с государствами Нового Света [2, 3]. При этом наблюдалась сильная положительная корреляция между уровнем промышленного производства и подушевым ВВП губерний [3].

Наконец, активная промышленная политика, проводимая министром финансов С.Ю.Вите создавала потребность государства в широкой экономической информации, и результатом этого стало проведение в 1895 году промышленной переписи по обширной программе [4]; впоследствии были проведены еще два таких обследования. Настолько подробные данные представляют большую ценность для современных исследователей, заинтересованных в количественном моделировании и проверке гипотез об экономике поздней Российской империи.

В настоящем исследовании проверяется гипотеза о том, что различия в экономическом развитии территорий можно объяснить в том числе расстоянием до железнодорожной сети, которая к 1890-м годам уже соединяла значительную часть империи. В подобных исследованиях существует проблема потенциальной эндогенности, которая заключается в том, что разные регионы с разной вероятностью получают доступ к железнодорожной сети. Из-за того, что приоритетным было соединение путями главных городов страны, преимущество получали территории, расположенные между ними. Для устранения этой проблемы применен распространенный в литературе метод, который предполагает соединение самых важных городов прямыми линиями и использование расстояния от региона до линии в качестве инструментальной переменной [1, 5].

В качестве переменных интереса используются агрегированные на уровне уездов Европейской России данные из промышленных переписей 1894 и 1908 года. Развитие промышленности понимается как распространение предприятий, использующих новые технологии, а именно более современные формы физического капитала: паровые, газовые, бензиновые, керосиновые и электрические двигатели.

Были получены результаты, что увеличение расстояния от уездного центра до ближайшей железнодорожной станции значимо отрицательно влияло на индустриальное развитие уезда. Это верно как для суммарного количества рабочих, так и для количества фирм, использующих разные виды двигателей и для суммарной мощности этих двигателей в уезде. Такие результаты согласуются с большинством современных количественных исследований, указывающих на значимый положительный эффект для региональной экономики от доступа к железным дорогам.

Источники и литература

- 1) Banerjee A., Duflo E., Qian N. On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China //Journal of Development Economics. – 2020. – Т. 145. – С. 1-36.
- 2) Lindert P. H., Nafziger S. Russian inequality on the eve of revolution //The Journal of Economic History. – 2014. – Т. 74. – №. 3. – С. 767-798.
- 3) Markevich A. Economic Development of the late Russian Empire in Regional Perspective. – 2013.
- 4) Ковальченко И. Д. Массовые источники по социально-экономической истории России периода капитализма. – Наука, 1979. – С. 42.
- 5) Atack, J., Bateman, F., Haines, M., Margo, R. A. Did railroads induce or follow economic growth?: Urbanization and population growth in the American Midwest, 1850–1860 //Social Science History. – 2010. – Т. 34. – №. 2. – С. 171-197.