



В феврале 2026 года исполнится 105 лет со дня создания Госплана – организации, ставшей символом советской индустриальной мощи. Долгое время слово «план» в нашей стране воспринималось как архивный реликт, несовместимый с рыночной свободой. Однако сегодня, в эпоху беспрецедентного санкционного давления и необходимости форсированного технологического суверенитета, опыт государственного планирования не просто изучается — он де-факто возвращается в управленческую практику.

Имперские корни и военная мобилизация

Стереотип о том, что планирование придумали большевики, исторически неверен. Зарождение механизма началось еще в XIX веке. В 1857 году Александр II подписал указ о создании первой сети железных дорог. Это был проект десятилетнего цикла, объединивший государственную волю и частный капитал. За 70 лет империя построила 71 тысячу километров путей – темпы, которым позавидовала бы Европа.

Настоящим же предвестником Госплана стало Особое совещание по обороне в годы Первой мировой войны. Тогда впервые встал вопрос: может ли экономика выжить без единого координатора? Опыт показал, что разрозненные усилия фронта и тыла без общего плана ведут к хаосу.

После революции 1917 года дискуссии о будущем устройстве экономики кипели нешуточные. В 1920 году на IX съезде РКП(б) была принята жёсткая концепция:

единый хозяйственный план должен диктовать свою волю всем производственным программам.

22 февраля 1921 года на базе комиссии ГОЭЛРО (знаменитый план электрификации) был создан Государственный плановый комитет – Госплан. Его первым руководителем стал академик Глеб Кржижановский. Для молодого государства, зажатого в тиски внешней изоляции и торговых ограничений, планирование стало единственным способом сконцентрировать скудные ресурсы на решающих направлениях.

Создание СССР в 1922 году ознаменовало переход к принципиально новому масштабу государственного управления: уже в 1923 году при объединённом Совнаркомом учреждается Государственная плановая комиссия. В Договоре об образовании Союза установление основ народного хозяйства и выработка общего вектора развития закреплялись как исключительная прерогатива союзного центра, превращая планирование в главный стержень развития.

К 1936 году роль плана была закреплена в Конституции. Система работала как единый организм: от союзного центра до конкретного завода. Именно эта жёсткая вертикаль позволила подготовить промышленность к Великой Отечественной войне и в кратчайшие сроки восстановить страну из руин после 1945 года.

Эпоха «золотого века» и либеральный провал

В послевоенные десятилетия Госплан стал мощнейшим интеллектуальным центром. В 1950-е годы советские учёные – Китов, Канторович, Глушков – одними из первых в мире предложили использовать ЭВМ

для управления экономикой. Вычислительный центр Госплана, созданный в 1959 году, должен был стать «мозгом» страны.

Однако именно в этот период начались системные сдвиги. В 1955 году произошёл тихий, но роковой поворот: переход от планирования «стратегических целей» к планированию «от достигнутых результатов». Вместо того чтобы ставить амбициозные задачи будущего, система начала просто экстраполировать показатели прошлого. В 1960–70-е годы права предприятий расширились, возник хозрасчёт, но одновременно начала теряться общая координация. Как вспоминал позже председатель Госплана Николай Байбаков, из-за потери контроля векторы экономики разбалансировались. К моменту начала перестройки Госплан уже тонул в частных вопросах, подменяя собой министерства.

Тем не менее, к 1985 году доля ВВП СССР достигла 20% от мирового промышленного производства. Цифра, которая сегодня кажется фантастической.

В 1990-е годы «планирование» стало почти ругательным словом. Считалось, что «невидимая рука рынка» расставит всё по местам. Но реальность оказалась суровее: стремительный экономический спад заставил государство опомниться уже в середине десятилетия. В 1995 году появился первый закон о годовом и пятилетнем прогнозировании, но он был слабым – регионы и муниципалитеты жили по своим «стратегиям» и «декларациям», не связанным с центром.

Разворот начался в 2014 году с принятием закона №172-ФЗ «О стратегическом планировании». Мы снова начали говорить о «национальных целях», «целеполагании» и «архитектуре планирования». «Майские указы» президента Владимира Путина фактически возродили директивную форму по-

становки задач, где невыполнение показателей влечёт персональную ответственность, хотя сейчас лишь политическую.

Почему «Госплан 2.0» неизбежен?

Сегодняшняя ситуация в России удивительным образом напоминает 1920-е годы: технологическая изоляция, внешнее давление и необходимость структурной перестройки. Опыт СССР показывает, что в таких условиях планирование – это не прихоть идеологов, а единственный инструмент выживания.

Современные эксперты, такие как академик Сергей Глазьев, подчёркивают: нам нужна новая парадигма. Современный «Госплан» – это не просто бумага с цифрами, а гибкая система управления, дополненная алгоритмами Big Data и искусственного интеллекта.

Уроки 105-летней истории Госплана учат нас трём вещам. Во-первых, планирование эффективно только тогда, когда оно системно (от центра до региона). Во-вторых, план должен быть нацелен на развитие «от необходимого будущего», а не «от достигнутого вчера». В-третьих, без жёсткого контроля исполнения любая стратегия превращается в набор красивых лозунгов.

Россия прошла полный цикл: от имперских проектов и советских пятилеток до рыночного хаоса и возврата к стратегическому целеполаганию. И сегодня, оглядываясь на опыт Госплана, мы понимаем: государство без плана – это корабль без курса. А в бурном океане современной геополитики наличие курса – вопрос жизни и смерти.

Александр Ищенко,
кандидат экономических наук,
МПО КПРФ «Октябрьское Поле»

Рижский вокзал: на распутье

Рижский вокзал в ближайшее время уйдёт с молотка. Об этом сообщила замглавы РЖД Екатерина Кривошеева. Локация станет крупным пересадочным узлом ВСМ Москва – Санкт-Петербург.

Никого не смущает, что в 2021 году вокзал был признан объектом культурного значения. Здание, возведённое в 1897 году по инициативе Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, было построено по проекту архитекторов Станислава Бржозовского и Юлия Дидерихса. Высокие кокошники, наличники, гирьки, декоративные фризы, ниши, затейливые оконца в обрамлении витых полуколонок – всё указывает на то, что мастера вдохновлялись палатным зодчеством древней Руси. Три двухэтажных теремка соединились крытыми арочными переходами и отметились живописным парадным крыльцом в центре.

Внешний вид вокзала резко контрастировал с его «начинкой» – на момент постройки он был одним из самых технически оснащённых в Москве. В частности, тут имелась и своя собственная автономная электростанция, которая обеспечивала внутреннее и наружное освещение. Над платформами в целях защиты пассажиров от снега и холода установили металлические навесы. Примечательно, что здание, в отличие от

большинства других вокзалов, расположили не перпендикулярно, а параллельно железнодорожным путям.

Рижский вокзал сразу полюбил кинематографисты. Здесь были сняты сцены как минимум четырнадцати фильмов. Среди них «Баллада о солдате», «Трактир на Пятницкой», «Мы из джаза» и, конечно, культовый фильм «Семнадцать мгновений весны». Мастерством режиссера Татьяны Лиозновой один и тот же архитектурный объект перевоплотился сначала в немецкий приграничный вокзал, а потом в вокзал Берна, откуда Штирлиц провожает радистку Кэт.

В трагикомедии же Эльдара Рязанова «Вокзал для двоих» знакомое здание предстает уже в первых кадрах. В условных реалиях фильма оно стало вокзалом провинциального города Заступинска.

В 1995 году прошла частичная реконструкция здания, а пять лет спустя куранты над главным подъездом стали отбивать мотив песни Раймонда Паулса «Вернисаж» в начале каждого часа.

В июле 2004 года на территории Рижского вокзала был создан

музей, посвящённый истории отрасли. Вдоль железнодорожных путей на платформах под открытым небом были выставлены раритеты: исторические паровозы, тепловозы, электровозы, салон-вагоны, санитарные вагоны, скоростные поезда. Теперь все они вынужденно переместились на станцию «Лихоборы» Московской окружной железной дороги, поскольку возникла необходимость в освобождении места под новое строительство.

Смертельный же удар Рижскому вокзалу нанесла пандемия, плавное перешедшая в геополитический кризис. В 2020 году в связи с закрытием границ между странами движение фирменного поезда «Москва – Рига» было приостановлено на неопределённый срок – а через пару лет стало понятно, что данный маршрут закрыт если не навсегда, то очень надолго. 30 апреля 2021 года с Рижского вокзала отправился последний поезд дальнего следования, направлявшийся в Псков. Вскоре надежду на возрождение движения перекрестил разбор путей дальнего следования.

Сразу же зазвучали призывы ликвидировать Рижский вокзал, уделом которого осталось обслуживание лишь пригородных электричек. Некоторые бизнесмены и чиновники сочли, что старинное здание занимает непозволи-



тельно много места практически в центре Москвы – давно, мол, пора заменить его каким-нибудь очередным торгово-офисным центром. Здравый смысл возобладавал, но ненадолго.

Общая площадь двух зданий, в том числе вокзала, которые уйдут с аукциона, составляет 7,7 тыс. кв.м. Также на торги выставят 7,7 га прилегающих площадей. Стартовая стоимость Рижского вокзала составит 4 млрд рублей, сообщила в ходе пресс-конференции в Москве первый заместитель начальника Департамента корпоративного имущества РЖД Анастасия Котковская.

По её словам, торги планируются объявить уже в начале следующего месяца. Точные сроки проведения аукциона по продаже этого знакового для столицы объ-

екта опубликуют на сайте компании «РЖД» в ближайшее время.

«Рижский вокзал – уникальный объект. Мы точно от него не избавляемся. Я горжусь инвесторами и девелоперами, которые строят свои проекты, сохраняя объекты культурного наследия. Я очень надеюсь, что Рижский вокзал, который будет продан с торгов в ближайшее время вместе с прилегающей территорией, позволит развивать не только город, но и историю железной дороги», – отметила Екатерина Кривошеева.

Хочется верить в лучшее, конечно. Но опыт подсказывает другое. Так, в Санкт-Петербурге бывший Варшавский вокзал уже преобразился в торгово-развлекательный комплекс...

Александра Смирнова