

# Строительство и реконструкция железных дорог Советской Белоруссии как историческая форма реализации национальных целей и проектов

Межевич Н. М.<sup>1,\*</sup>, Хлутков А. Д.<sup>2</sup>, Шимов В. В.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Институт Европы Российской академии наук, Москва, Российская Федерация; \*mez13@mail.ru

<sup>2</sup> Российской академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация

## РЕФЕРАТ

Национальные проекты — это современная форма реализации стратегических задач общественного и государственного развития. Эту форму можно считать новой, но задачи развития (восстановления) народного хозяйства следует считать традиционными.

По инициативе Президента страны в России в 2025 г. стартовали 19 новых национальных проектов. Они касаются практически всех сфер, в том числе и вопросов стратегического транспорта. Выполнение намеченных планов должно улучшить качество жизни россиян, вывести на новый уровень многие отрасли (Указ Президента РФ № 309 от 07.05.2024).

Особенность национальных проектов в том, что они не относятся к одной отрасли, а представляют собой сложные объекты, находящиеся на пересечении не только внутренних, но и внешних вызовов. Все три направления национальных проектов — «Человеческий капитал», «Комфортная среда для жизни» и «Экономический рост» — имеют очевидное транспортное измерение.

Железные дороги и процессы их восстановления и строительства являются предваряющим и обязательным условием любого поступательного развития. В свою очередь, развитие государства и общества предполагает четкое целеполагание.

Железные дороги — достаточно затратный элемент экономической инфраструктуры государства, способный пережить само государство, в котором эти железные дороги построены. С другой стороны, вложения в инфраструктуру позволяют стабилизировать развитие на десятилетия вперед.

*Ключевые слова:* железные дороги, национальные проекты, цели развития, послевоенное восстановление, транспортная инфраструктура как стратегия развития, география транспорта, Советская Белоруссия.

**Для цитирования:** Межевич Н. М., Хлутков А. Д., Шимов В. В. Строительство и реконструкция железных дорог Советской Белоруссии как историческая форма реализации национальных целей и проектов // Управленческое консультирование. 2026. № 1. С. 154–162. EDN YJBKCY

## The Construction and Reconstruction of Railways in Soviet Belarus as a Historical Form of Implementing National Goals and Projects

Nikolay M. Mezhevich<sup>1,\*</sup>, Andrey D. Khlutkov<sup>2</sup>, Vsevolod V. Shimov<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Institute of Europe, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation; \*mez13@mail.ru

<sup>2</sup> Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management, Branch of RANEPa), Saint Petersburg, Russian Federation

## ABSTRACT

National projects are a modern way of implementing strategic objectives of social and state development. This approach may be considered new, but the objectives of developing (restoring) the national economy should be considered traditional.

At the initiative of the President of the Russian Federation, 19 new national projects were launched in 2025. They cover virtually all areas, including strategic transportation. Implementation of these plans should improve the quality of life for Russians and elevate many industries to

new heights. (Presidential Decree No. 309 of May 7, 2024).

A distinctive feature of national projects is that they are not confined to a single industry, but rather represent complex projects that intersect not only with internal but also with external challenges. All three areas of the national projects — “Human Capital”, “Comfortable Living Environment”, and “Economic Growth” — have a clear transport dimension.

Railways and their restoration and construction are a prerequisite for any progressive development. In turn, the development of the state and society presupposes clear goal-setting.

Railways are a relatively expensive element of a state’s economic infrastructure, capable of outliving the state in which they are built. On the other hand, investments in infrastructure help stabilize development for decades to come.

*Keywords:* railways, national projects, development goals, post-war reconstruction, transport infrastructure as a development strategy, transport geography, Soviet Belarus.

**For citation:** Mezhevich N. M., Khlyutkov A. D., Shimov V. V. The Construction and Reconstruction of Railways in Soviet Belarus as a Historical Form of Implementing National Goals and Projects // Administrative Consulting. 2026. N 1. P. 154–162. EDN YJBKCY

---

С точки зрения теории управления железные дороги обладают универсальными функциями национального проекта. Во-первых, масштаб. Именно железные дороги обеспечили единство Советской России, а затем и СССР. Географический аспект здесь очень важен. Во-вторых, управленческий аспект. Любой национальный проект — концентрация усилий на стратегическом направлении. Реконструкция советских железных дорог после Великой Отечественной войны — классический пример национального проекта без формального использования данного термина. Третий момент: экономически национальные проекты очень затратны и предельно долго окупаются. Именно это характерно и для транспорта.

Управление, в том числе национальными проектами, есть акт управленческого предпочтения. Государство обозначает свои приоритеты. В экономической, политической, военной сферах — через строительство железных дорог и, что самое важное, географию железных дорог. БАМ, а до этого Транссиб — это именно стратегические национальные — государственные проекты.

\* \* \*

Революция, распад Российской империи, изменение границ и образование новых государств принципиально изменили режим функционирования железнодорожной сети на территории бывших белорусско-литовских губерний.

Собственно говоря, как единый организм эта сеть перестала существовать, оказавшись разорванной новыми границами. Главными факторами здесь стали образование независимых прибалтийских государств, а также воссоздание Польши, в состав которой были включены земли западной Беларуси, а также Вильно и Виленский край.

Результатом этих изменений стало резкое ослабление транзитного потенциала железных дорог на территориях, ныне занимаемых Республикой Беларусь. Как нами было показано ранее<sup>1</sup>, железные дороги, проложенные через белорусские губернии, служили в первую очередь для связи с прибалтийскими портами центральных районов России и Украины.

Теперь ситуация осложнялась не только появлением новых границ, которые замедляли и затрудняли перевозки, но и общей военно-политической напряженностью

---

<sup>1</sup> См.: Межевич Н. М., Хлутков А. Д., Шимов В. В. Стратегическое управление в Союзном государстве: история, экономика и география белорусской железной дороги // Управленческое консультирование. 2025. № 3. С. 19–24. EDN QVKIBU.

в регионе. СССР как первое социалистическое государство, провозгласившее своей целью мировую революцию, оказался в международной изоляции и встречал весьма настороженное отношение со стороны своих новых соседей — отделившихся бывших имперских окраин. В случае с Польшей это усугублялось особым антироссийским ресентиментом и реваншистскими настроениями. Все это не способствовало восстановлению транспортной связности разорванной железнодорожной сети бывшей Российской империи.

Результатом этих изменений стал упадок целых магистралей, имевших важное значение в предшествующий период. В первую очередь речь о магистрали Санкт-Петербург — Варшава (именно она стала первой, прошедшей по территории Беларуси), которая оказалась не только перерезанной новыми границами, но и утратила инфраструктурную целостность из-за перешивки колеи на территории Польши на европейский стандарт (1435 мм вместо 1524). Участок линии на территории Польши стал фактически тупиковым и использовался для связи Варшавы и Вильно, а бывший Петербургский вокзал в Варшаве был переименован в Виленский.

Не менее важным событием, имевшим долгосрочные последствия для железнодорожной сети Беларуси, стал перенос столицы СССР из Петербурга (Петрограда) в Москву.

Несмотря на то, что Москва всегда оставалась крупным экономическим центром России, столичный статус Петербурга определял приоритетное развитие железнодорожных линий, ведущих в столицу.

В железнодорожной инфраструктуре Беларуси до сих пор можно обнаружить рудименты этой былой ориентации магистралей именно на Петербург. Так, в дореволюционном Минске было два железнодорожных вокзала, Виленский и Александровский. Причем основным был Виленский, стоявший на Либаво-Роменской дороге. Именно отсюда можно было уехать как в Вильно (неформальную краевую столицу), так и в Санкт-Петербург. Александровский вокзал относился к Московско-Брестской дороге. Современная станция Минск-Пассажирский функционирует на основе именно бывшего Виленского вокзала, из-за чего пришлось строить дополнительные съезды на обходящую его стороной Московскую магистраль, что и сегодня видно на местности.

Во многом аналогичную ситуацию можно наблюдать в Барановичах, где исторически основной была станция Барановичи-Полесские, которая стоит на ныне второстепенной линии Ровно — Вильнюс (с последующим выходом на историческую Петербургско-Варшавскую магистраль) и обладает крупным монументальным вокзалом, тогда как Барановичи-Центральные на Московско-Брестской линии так и не удостоились крупного вокзального здания.

Перенос столицы СССР в Москву привел к тому, что именно линия Москва — Брест (в межвоенных реалиях — Москва — Минск) стала осевой для белорусской сети железных дорог. На сегодняшний день именно она обладает наиболее развитой инфраструктурой, максимальной пропускной способностью и является главной железнодорожной артерией, связывающей Беларусь с Россией.

Напротив, железнодорожные связи Беларуси с северной столицей России в советский и постсоветский периоды не получили должного развития. Бывшая Петербургско-Варшавская магистраль в послевоенный период, когда Прибалтика вошла в состав СССР, возродилась как транспортная артерия, но так и осталась второстепенной однопутной линией без электрификации. С распадом СССР она вновь оказалась разбита границами и частично разобрана между Беларусью и Литвой.

Еще одной связкой, которая могла бы соединить Беларусь с Петербургом и, шире, всем северо-западом России, была линия Полоцк — Псков. Она была построена в 1916–1917 гг. как рокадная для нужд Северного фронта в условиях Первой мировой войны.

Линия была разрушена во время Великой Отечественной войны и не восстанавливалась. Очевидно, ее восстановление было признано бесперспективным, так как она проходила через малонаселенную и сильно пострадавшую от войны местность. Однако в результате Белорусская ССР лишилась одной из транспортных связей с Ленинградом.

На сегодняшний день единственной функционирующей железнодорожной артерией между Беларусью и Петербургом остается линия Витебск — Санкт-Петербург, также однопутная и не электрифицированная на большей части своей протяженности. Учитывая, что в условиях западных санкций именно по ней идет основной поток белорусских грузов в порты Ленинградской области, а непростая военно-политическая обстановка в регионе требует наличия дублирующих рокадных линий, это может ставить вопрос о возобновлении связи Полоцк — Псков.

\* \* \*

Самым очевидным последствием перекройки границ по итогам революции и Гражданской войны стало разделение железнодорожной сети на территории современной Беларуси между Польшей и СССР. Эти два фрагмента некогда единой системы на протяжении без малого двадцати лет (1921–1939 гг.) развивались в крайне несходных условиях.

Важным событием этого периода стало провозглашение Белорусской ССР и формирование ее границ, которое в перспективе определило и границы Белорусской железной дороги.

Белорусская ССР возникала дважды и первоначально была скорее частью геополитической игры большевиков, служа буфером на границе с Польшей. После первого провозглашения в 1918 г. Социалистическая Советская Республика Белоруссия вскоре была объединена с Литвой в Литовско-Белорусскую ССР (ЛитБел), при этом восточные области с городами Витебск, Полоцк, Могилев и Гомель были возвращены в состав РСФСР.

После того, как большая часть ЛитБела была оккупирована Польшей, на оставшейся под контролем большевиков территории была вновь провозглашена Белорусская ССР, которая представляла собой вытянутую с севера на юг узкую полосу в составе шести уездов бывшей Минской губернии.

В таком виде республика очевидно не имела особого смысла, и в 1924–1926 гг. она переживает два укрупнения. В 1924 г. в состав Белорусской ССР передаются территории с городами Полоцк, Витебск и Могилев, а в 1926 г. — западная часть бывшей Гомельской губернии с городами Гомель и Речица.

Управление железными дорогами в тот период, однако, не совпадало с республиканскими границами. Вплоть до 1936 г. существовала Московско-Белорусско-Балтийская железная дорога, которая включала в себя железные дороги как Белорусской ССР, так и центральных и северо-западных областей РСФСР. В 1936 г. Московско-Белорусско-Балтийская дорога была разделена на Западную и Калининскую. В составе Западной дороги остались отделения, расположенные в северной части БССР, управление железной дорогой находилось в Смоленске. На юге БССР была образована Белорусская железная дорога с управлением в Гомеле.

Общее развитие железных дорог советской Белоруссии определялось курсом на индустриализацию, а также пограничным положением региона.

Индустриализация предполагала рост перевозок, что, в свою очередь, требовало качественной модернизации инфраструктуры — внедрения более мощных локомотивов, укладки более тяжелых типов рельс и в целом более капитального строения пути, подготовки станционных путей к приему более тяжелых типов поездов. С 1935 г. на железных дорогах СССР начинается внедрение автосцепки СА-3 вместо архаичной винтовой стяжки, которая продолжает использоваться на железных

дорогах Европы. Это позволяло сделать процесс сцепки вагонов более быстрым и безопасным, увеличить вес и длину поездов без риска их разрыва. К сожалению, процесс был прерван войной, и окончательный переход на автосцепку завершился только к 1957 г.

На территории БССР также велась работа по модернизации железных дорог и повышению их пропускной способности. Важным аспектом был приграничный характер региона, а это, в свою очередь, требовало обеспечения оперативной переброски войск и бесперебойного снабжения армейской группировки.

Основной железнодорожной стройкой БССР межвоенного времени стала линия Рославль — Кричев — Могилев — Осиповичи, которая впоследствии получила выход через Слуцк на Барановичи. Благодаря строительству этой линии удалось связать воедино основные меридиональные линии Бахмач — Минск, Жлобин — Могилев и Унеча — Орша, обеспечив связность западных и восточных районов БССР (в границах до 1939 г.). Линия также обеспечила дополнительную связку между Беларуссией и РСФСР [3, с. 5].

Помимо этого, была построена связка Гомель — Чернигов, улучшившая транспортное сообщение с Украиной.

К советско-польской границе также были подведены тупиковые линии Орша — Лепель и Слуцк — Тимковичи. Последняя после присоединения западных областей была продлена до Барановичей, став, таким образом, связкой между линиями Минск — Гомель и Минск — Брест.

Несмотря на появление новых границ, железные дороги Беларуси сохраняли свой транзитный потенциал, а БССР стала, по сути, главными железнодорожными воротами СССР. Белоруссия в границах до 1939 г. граничила на западе с двумя государствами — Польшей и Латвией. Погранпереходы были организованы на станциях Негорелое и Беларусь (Заславль) на границе с Польшей и Бигосово — на границе с Латвией. Островные вокзалы в Негорелом и Столбцах (бывшая польская пограничная станция Столпце), к которым подходили пути русской и европейской колеи, до сих пор остаются напоминанием о проходившей в этих местах границе.

\* \* \*

Железные дороги на западно-белорусских территориях, отошедших к Польше, развивались в принципиально иных условиях.

Главным следствием вхождения в состав Польши была перешивка всех линий русской колеи 1524 мм на европейский стандарт 1435 мм. Межвоенная Польша была лоскутным образованием, собранным из частей, долгое время входившим в состав разных государств. Соответственно, здесь не было единой унифицированной железнодорожной сети, применялись разные стандарты колеи — как русской, так и европейской, не считая узкоколеек. Поэтому перед польскими властями стояла задача унификации доставшейся им железнодорожной сети, и в качестве стандарта был выбран европейский.

В этом отношении Польша принципиально отличалась от других государств, возникших в результате распада Российской империи — Финляндии или прибалтийских республик. Эти страны не имели прямого сообщения с европейской железнодорожной сетью и поэтому не стали менять доставшуюся им в наследство российскую железнодорожную колею.

Польше же досталось 7362 км железнодорожных путей от России, 4228 км — от Германии и 4357 км — от Австро-Венгрии<sup>2</sup>. Таким образом, путей русской и

<sup>2</sup> Железные дороги в Польше: история и современность. Polomedia [Электронный ресурс]. 27.01.2016. URL: <https://polomedia.ru/news/tradicii/zheleznye-dorogi-v-polshe-istoriya-i-sovremennost> (дата обращения: 05.09.2025).

европейской колеи было примерно поровну, с небольшим перевесом последней. Учитывая, что Польша рассматривала свои отношения с СССР как враждебные и не стремилась к установлению с ним тесных торгово-экономических связей, вся эта совокупность факторов закономерно вела к тому, что та часть сети, которая досталась в наследство от Российской империи, была перешита на европейскую колею.

Польша в масштабах Европы оставалась достаточно слабо развитым государством. Здесь не было масштабных программ индустриализации, которые могли бы стимулировать развитие и модернизацию железнодорожного транспорта, как это было в СССР.

Более того, восточная политика Польши, нацеленная на конфронтацию с Советским Союзом, подрывала экономику прежде всего восточных воеводств, консервируя их в состоянии слабо развитости и отсталости.

Поэтому железнодорожная инфраструктура «кресов восточных»<sup>3</sup> во многом осталась на уровне развития времен Российской империи, а само состояние путей и шпал зачастую приближалось к критическому.

Естественно, в таких условиях говорить о каком-то значимом железнодорожном строительстве не приходилось. Единственным исключением стало строительство тупиковой линии Воропаево — Друя. В Друе вторая Речь Посполитая планировала организовать речной порт для последующего транзита в Прибалтику, и линия Воропаево — Друя, которая через Вильно имела связь с внутренними районами Польши, должна была обеспечить подвоз грузов. Кроме того, эта линия рассматривалась как рокада в случае возможного конфликта с СССР. После присоединения западной Белоруссии к БССР она утратила свое значение и сегодня является малодеятельной.

Можно также упомянуть короткое ответвление Поречье — Друскеники, построенное для лучшей транспортной связности с этим курортным местом. Сегодня линия на Друскининкай разобрана со стороны Литвы.

\* \* \*

Поворотным моментом в истории белорусских железных дорог стал 1939 г. В результате падения польского государства и освободительного похода Красной Армии определились новые западные границы Белорусской ССР и ее железнодорожной сети.

Стоит отметить, что после 1939 г. западная граница БССР оставалась нестабильной и неоднократно менялась, окончательно установившись только после окончания Великой Отечественной войны. Соответственно, те или иные фрагменты железнодорожной сети то входили в состав БССР, то исключались из нее.

Первоначально на освобожденных территориях в границах БССР были учреждены две новые дороги — Брест-Литовская и Виленская. Следует заметить, что первоначально Вильно был включен в состав БССР. Была учреждена Виленская область, здесь же должно было размещаться и управление железнодорожной сетью на северо-западе БССР. Однако уже осенью 1939 г. было принято решение передать Вильно и ряд прилегающих районов Литве, и Виленская дорога была преобразована в Белостокскую. Белосток, в свою очередь, также был возвращен в состав Польши уже по итогам послевоенного размежевания.

Что касается Брест-Литовской дороги, то она также лишилась ряда линий на юге, переданных Украине, а ее управление было перенесено в Барановичи, подальше от новой советской границы.

В целом на железных дорогах присоединенных территорий вплоть до начала Великой Отечественной царил управленческий хаос, связанный не только

<sup>3</sup> Kresy Wschodnie — польское название территорий нынешних западной Украины, западной Белоруссии и Литвы, входивших в состав Польши с 1918 по 1939 г.

с постоянными подвижками административных границ, но и с адаптацией железнодорожной сети к условиям СССР.

Именно в это время обнаружилась та колоссальная разница, которая возникла между железными дорогами СССР и железнодорожной сетью на «кресах восточных». Как вспоминал И. В. Ковалев, будущий глава Министерства путей сообщения СССР, которого назначили руководить недолго просуществовавшей Виленской дорогой, «Проехав по западным областям Украины и Белоруссии, убедились, что с точки зрения мобилизационной готовности железные дороги в этих местах не отвечают даже минимальным требованиям. Подавляющее большинство паровозов были старыми, вагонный парк также, ремонтная база очень слабая, рельсы повсюду изношенные, шпалы на многих участках пути превратились в труху. А главное заключалось в том, что все это большое железнодорожное хозяйство существовало — в сравнении с нашим — в других технических измерениях, в другом, более низком качестве. Например, средний вес товарного поезда здесь был втрое меньше, чем у нас. Соответственно, короче строились выгрузочно-погрузочные пути и платформы» [2, с. 290].

Следовательно, требовалась быстрая и радикальная модернизация железнодорожной сети новых территорий, в том числе для нужд снабжения армии в условиях приближающейся войны.

Решение этой задачи осложнялось рядом факторов. Новые железные дороги столкнулись с дефицитом кадров и управленческим голодом, поскольку старый польский персонал массово отстранялся, а присылаемые из внутренних районов СССР кадры далеко не всегда были готовы к местной специфике. Подготовка специалистов из местного населения также требовала времени [1].

Далеко не очевидной была стратегия развития железных дорог бывших «кресов восточных». Тот же И. В. Ковалев вспоминал, что идея немедленной перешивки бывших польских железных дорог на советскую колею вызвала сопротивление у части советского руководства, которое считало, что это излишне затратно и настаивало на максимальном использовании доставшегося от Польши локомотивного и вагонного парка. Такое решение могло законсервировать сохранение европейской колеи и фактический разрыв железнодорожной сети на два сегмента на неопределенно долгое время. Естественно, в условиях приближающейся войны подобное положение в пограничной зоне было неприемлемым. Однако, как подчеркивал сам Ковалев, «обвинять их в этом теперь было бы нечестно. Где они могли изыскать потребные для дела шесть, а вскоре, после воссоединения Прибалтийских республик и Бессарабии, и все девять миллиардов рублей? Ведь не хватало средств, чтобы немедленно начать перевооружение армии новыми самолетами, танками, артиллерией и минометами, в том числе реактивными» [2, с. 291–292].

В результате решение о перешивке было принято с опозданием, и к началу Великой Отечественной войны она так и не была завершена, затронув лишь основные магистрали.

Великая Отечественная война нанесла железным дорогам Беларуси колоссальный урон. К 1941 г. протяженность белорусских дорог составляла 5,7 тыс. км, из которых за годы войны было уничтожено более 2 тыс. км основных и 1,8 тыс. км подъездных железнодорожных путей, 75 % мостов и путепроводов, более 3 тыс. паровозов, около 13 тыс. вагонов. Однако в ходе послевоенного восстановления были окончательно решены задачи по реинтеграции железных дорог западных и восточных областей БССР, и железнодорожная сеть республики обрела свой завершенный вид.

Подведем промежуточный итог. Основной характеристикой межвоенного периода стал разрыв железнодорожной сети, сложившейся на территории Беларуси в эпоху Российской империи. Результатом этого стало снижение транзитного потенциала и упадок ранее значимых магистральных линий (Санкт-Петербург — Варшава).

Перенос столицы СССР в Москву, в свою очередь, вызвал переориентацию всей сети железных дорог Беларуси на новый центр, в результате чего резко возросло значение магистрального хода Москва — Брест, а связи с Петербургом и северо-западными регионами России, напротив, ослабли. Эта конфигурация сохраняется поныне, создавая определенные риски уже в условиях современного геополитического противостояния с Западом.

Разрыв железнодорожной сети между СССР и Польшей и крайне несходные социально-экономические условия в этих государствах за неполные двадцать лет привели к качественному разрыву в состоянии инфраструктуры и управления железных дорог в восточных и западных областях Беларуси. После воссоединения в 1939 г. преодолевать этот разрыв пришлось в условиях управленческого аврала и нарастающей военной угрозы, а окончательно задача была решена только в ходе восстановления после Великой Отечественной войны.

Межвоенный период, знаменитые «пятилетки» и особые программы развития Советской Беларуси привели к масштабным позитивным результатам, сопоставимым с современными национальными проектами, а может быть, и превосходящим их.

Эвакуация населения и материальных ценностей, заводов и фабрик, курируемая партийными и советскими органами и осуществляемая Народным комиссариатом путей сообщения, была проведена успешно, учитывая то, что продвижение немецко-фашистских армий было более успешным в Белоруссии, и Минск пал 28 июня, а Киев только 26 сентября.

Эффективность национального экономического проекта (это системный признак) не может не измеряться десятилетиями, это вложения на перспективу. Восстановление, строительство и реконструкция железных дорог Советской Беларуси в межвоенный период дало неоценимый опыт для следующего этапа социалистического строительства. В свою очередь, современная система управления сгенерировала ту модель, которая называется «национальными проектами» и имеет историческую преемственность и серьезные перспективы в будущем.

## Литература

1. История Белорусской железной дороги из XIX века — в век XXI: [1862–2012 / В. В. Яновская и др.]. Минск : Мастацкая літаратура, 2012. 959 с.
2. *Куманев Г. А.* Говорят сталинские наркомы. Смоленск : Русич, 2005. 632 с., ил. ISBN 5-8138-0660-1.
3. *Рахманько В. Г.* Этапы становления и развития Белорусской железной дороги // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: наука и транспорт. 2001. № 2 (3). С. 4–13. EDN XWKUTZ

## Конфликт интересов

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

## Об авторах:

**Межевич Николай Маратович**, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник, руководитель Центра белорусских исследований Института Европы РАН (Москва, Российская Федерация); mez13@mail.ru

**Хлутков Андрей Драгомирович**, доктор экономических наук, профессор, директор Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация); khlutkov-ad@ranepa.ru

**Шимов Всеволод Владимирович**, кандидат политических наук, ведущий научный сотрудник Центра белорусских исследований Института Европы РАН (Москва, Российская Федерация); vs.shimoff@gmail.com

## References

1. History of the Belarusian Railway from the 19th Century to the 21st Century: [1862–2012 / V. V. Yanovskaya et al.]. Minsk: Mastatskaya Litaratura, 2012. 959 p. (In Russ.)

2. Kumanev G. A. Stalin's People's Commissars Speak. Smolensk: Rusich, 2005. 632 p. ISBN 5-8138-0660-1 (In Russ.).
3. Rakhmanko V. G. Stages of Becoming and Development the Byelorussian Railway // Bulletin of the Belarusian State University of Transport: Science and Transport [Vestnik Belorusskogo gosudarstvennogo universiteta transporta: nauka i transport]. 2001. N 2 (3). P. 4–13. EDN XWKUTZ (In Russ.).

**Conflict of interests**

The authors declare no relevant conflict of interests.

**About the authors:**

**Nikolay M. Mezhevich**, Doctor of Economics, Professor, Chief Researcher, Head of the Center for Belarusian Studies at the Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences (Moscow, Russian Federation); mez13@mail.ru

**Andrey D. Khlutkov**, Doctor of Economics, Professor, Director of North-West Institute of Management of RANEPА (St. Petersburg, Russian Federation); khlutkov-ad@ranepa.ru

**Vsevolod V. Shimov**, Candidate of Political Sciences, Leading Researcher at the Center for Belarusian Studies at the Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences (Moscow, Russian Federation); vs.shimoff@gmail.com

Поступила в редакцию: 05.11.2025

Поступила после рецензирования: 23.11.2025

Принята к публикации: 01.12.2025

The article was submitted: 05.11.2025

Approved after reviewing: 23.11.2025

Accepted for publication: 01.12.2025

© Межевич Н. М., Хлутков А. Д., Шимов В. В., 2026