

Кризис доверия как причина неудач государственно-частного партнерства в России XIX – начала XX вв.*

С.Г. ВАЖЕНИН, кандидат экономических наук. E-mail: svazhenin@mail.ru
В.В. СУХИХ, кандидат экономических наук, Институт экономики УрО РАН,
г. Екатеринбург. E-mail: vsuhih@mail.ru

В статье выявлены причины и последствия несостоятельности государственно-частного партнерства в дореволюционной России. Сотрудничество государства и купечества оказывалось неудачным из-за недоверия между чиновниками и купцами, а также низкого доверия в самой купеческой среде, непоследовательности государственной экономической политики. Рассмотрены попытки сооружения судоходных каналов на Урале для облегчения торговли с Сибирью, подтверждающие трудности в организации ГЧП. Неудачи в постройке и поддержке в порядке каналов подтверждают кризис доверия в экономике Российской империи, выявляемый прежде через взаимоотношения купцов и власти, а также взаимодействия купцов друг с другом. По нашему мнению, именно кризис доверия стал одной из причин неудач проектов строительства каналов на Урале, требовавших для воплощения государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: доверие, государственно-частное партнерство, сотрудничество, купцы, судоходный канал

Причины и последствия несостоятельности государственно-частного партнерства

По мере развития экономических взглядов русских государственных деятелей XVIII–XIX вв. успешное сотрудничество государства, промышленников и купцов в Западной Европе все чаще становилось примером для российского правительства при проведении внутренней экономической политики. Огромные просторы страны со слабым управлением на окраинах, колоссальные затраты на внешнюю политику, войны, содержание армии и флота толкали правительство на сотрудничество с частными лицами в целях развития промышленности и торговли, свидетельством чему были проекты совместных компаний с участием государственного и частного капитала. Предполагалось, что частная инициатива при защите правительства и гарантиях субсидий от казны позволит

* Исследование выполняется при поддержке гранта РГНФ (проект № 16–02–00016 а) «Сущность, особенности и последствия конкуренции за доверие».

не только освоить Русский Север и тихоокеанские границы империи, но и наладить торговлю с зарубежными странами, завести в России высокоприбыльные производства.

Однако практическое воплощение совместных предприятий часто выявляло неготовность российского правительства и купечества к сотрудничеству. Совместные компании, за редким исключением, оказывались нежизнеспособными и разорительными, как правило, они ликвидировались после первых неудач. Со стороны государства негативно влияли на сотрудничество непоследовательность экономической и промышленной политики, фаворитизм, коррупция чиновничества, пренебрежительное отношение к купечеству. Купцы, прекрасно зная недостатки власти, относились к ней со стойким недоверием [1. С. 176–187]. Недоверие и обман были нередким явлением и внутри самого купечества, что затрудняло сотрудничество между купцами [2. С. 168–182].

Это хорошо доказывает история Российско-Закавказской торговой компании. Для развития и освоения недавно присоединенного к империи Закавказья предполагалось создать торговую компанию с совместным государственно-частным капиталом по образцу английской Ост-Индской. Объявленная в 1831 г. компания, однако, так и не приступила к деятельности, хотя в нее вложили немало государственных денег. Выясняя причины неудачи, местный чиновник констатировал, что местные армянские купцы «не склонны к взаимной доверенности», а московские фабриканты, на которых была основная надежда авторов проекта, не вложили ни рубля [3. С. 152–154]. При недоверии к власти даже перспектива монопольной торговли с богатейшим краем не могла побудить московских купцов к сотрудничеству ни с правительством, ни с региональными закавказскими чиновниками.

Самым успешным примером государственно-частного сотрудничества была Российско-американская компания, но знакомство с деталями ее деятельности также выявляет негативные последствия от несогласованности усилий и интересов правительства и купечества, взаимного недоверия чиновников и купцов, а также обмана партнеров внутри самой компании [4. С. 121–123]. Серьезно сказывались на деятельности компании также обманы со стороны российских купцов, несколько не считавшихся с тем фактом, что в акционерах был сам император. В дневнике лейтенанта С.И. Яновского, будущего главного правителя Русской

Америки, описан эпизод, когда привезенная кораблем компании в Южную Америку в 1817 г. на продажу мука оказалась негодной из-за мошенничества петербургских купцов, что серьезно подорвало доверие к компании и к ее товарам [5. С. 19].

Ликвидация Российско-американской компании тем более не способствовала возрастанию доверия между чиновниками и предпринимателями. Государство продало владения на Аляске без согласия или даже извещения о состоявшейся сделке директоров и акционеров компании, после чего еще и обмануло акционеров с выплатами компенсаций за убытки от ее ликвидации. Председатель Комитета министров князь П.П. Гагарин справедливо указывал при продаже компании, что «правительство продало частное имущество без всякой оценки и без всякого согласия со стороны законного владельца» [6. С. 473].

Бум железнодорожного строительства во второй половине XIX в. позволил, казалось бы, объединить усилия государства и предпринимателей [7. С. 150–154], но конечный результат опять же не оправдал надежд. Коррупция и финансовые аферы, связанные с железнодорожным строительством, приучили власть и общество негативно относиться к привлечению частного капитала в важные для государства проекты.

Взаимное недоверие чиновников и купцов предопределяло несогласованность усилий и неудачи в воплощении многих значимых для экономики страны проектов. Но особенно ярко негативные последствия кризиса доверия проявились при попытках сооружения судоходных каналов на Урале для облегчения торговли с Сибирью, требовавших как раз многолетнего государственно-частного сотрудничества.

Судоходные каналы как двигатели государственно-частного сотрудничества

Канал – одно из древнейших изобретений человечества. Оросительные каналы активно использовали еще первые земледельцы в дельтах Нила, Тигра и Евфрата пять тысяч лет назад. По мере роста возможностей государств древнего мира стали строиться и судоходные каналы. Древняя традиция постройки каналов существует в Китае. Помимо относительно небольших каналов в пределах бассейна одной крупной реки, в VII веке началось

строительство Великого канала между реками Хуанхэ и Янцзы, впоследствии дополненного целой сетью других каналов, так что функционировал единый водный путь, связавший китайские провинции от Ханчжоу на юге до Пекина на севере – протяженностью 1800 км (теперь он используется на протяжении 840 км).

Экономический прогресс Европы в Новое время нашел свое отражение в активном строительстве судоходных каналов, так что в XVII–XIX веках сетью речных каналов были охвачены самые высокоразвитые страны: Великобритания, Голландия, Германия и Франция. Постепенно технический прогресс позволил приступить к постройке морских каналов. В 1869 г. был открыт Суэцкий канал, в 1893 г. – Коринфский, в 1895 г. – Кильский. С 1879 г. строился Панамский канал. Даже развитие железнодорожного транспорта не могло остановить постройку и усовершенствование каналов, так как перевозка грузов речным транспортом обходилась дешевле, чем железной дорогой.

Помимо значительных инвестиций и инженерных знаний, строительство каналов требовало государственно-частного партнерства с высоким взаимным доверием чиновников и предпринимателей. Без поддержки государства частным лицам было не под силу осуществлять масштабные земляные работы на протяжении многих лет, само же государство не могло заменить инициативы купцов, знающих местные нужды и способных лучше, чем чиновники, понять обоснованность и выгодность тех или иных начинаний. Ярким примером успешного государственно-частного партнерства является постройка Лангедокского канала, создавшего внутренний речной путь через Францию от атлантического побережья до средиземноморского. Начатое по инициативе и на средства барона Пьера-Поля Рике, прекрасного знатока провинции и бывшего лангедокского соляного инспектора, предприятие было поддержано королем Людовиком XIV и контролером финансов Ж.-Б. Кольбером. Открытый в 1681 г. канал функционирует до сих пор.

Каналы не только стимулировали государственно-частное партнерство, но также способствовали международному сотрудничеству, особенно столь дорогостоящие, как Суэцкий и Панамский. Несмотря на многочисленные скандалы и взаимные обвинения участников постройки и инвесторов из разных стран, что надолго замедлило постройку этих каналов и сделало слово

«панамы» синонимом грандиозной аферы (после краха с громким финансовым и политическим скандалом Панамской компании во Франции) [8], грандиозное строительство в конечном итоге было успешно завершено.

Европейский опыт строительства и эксплуатации каналов был активно использован Петром I, стремившимся связать новую столицу Санкт-Петербург речными путями с центральными губерниями и Архангельском. В XVIII и XIX вв. для этой цели были построены колоссальные водные системы: Вышневолоцкая, Тихвинская, Мариинская и Старо-Двинская, прорыты Северо-Двинский, Староладожский и Новолодожский каналы [9. С. 61–98]. Как и в Европе, к постройке и обслуживанию каналов активно привлекались купцы, при этом государство не удерживалось от искушения отдать на откуп купечеству неудачные предприятия, забирая их назад при увеличении доходности. К примеру, Вышневолоцкая водная система, неудачно построенная и управляемая казной, была исправлена купцом М.И. Сердюковым, получившим концессию в 1719 г. Ставшее выгодным предприятие казна неоднократно пыталась вернуть себе, в конечном итоге забрав его у наследников М.И. Сердюкова. Эта история как нельзя лучше доказывала купцам, что государству не стоит доверять.

К середине XIX в. значительная часть крупных речных систем Европейской России была соединена каналами и превращена в единую водную трассу по перевозке грузов из провинций в Санкт-Петербург. Представлялось вполне логичным и выгодным развивать сеть каналов далее на восток, где небольшое расстояние между притоками рек Камского и Печорского бассейнов с запада и Обского бассейна с востока было благоприятно для постройки каналов, соединивших бы речные системы европейской части страны и реки Западной Сибири. Создав непрерывный водный путь из Сибири до столиц империи, уральские каналы позволили бы облегчить вывоз продукции местных заводов и обеспечить увеличение и удешевление торговли с Сибирью и Китаем.

Все предпосылки к созданию судоходных каналов на уральских реках уже были. Активное использование рек и речных волоков при завоевании и колонизации Урала в XVI–XVII вв., при обеспечении нужными припасами дальнейшего продвижения русских в Сибирь, а впоследствии для вывоза сибирских

товаров в Европейскую Россию, предоставляло нужные знания о кратчайших путях между речными системами и наиболее выгодных маршрутах для перевозки грузов. Индустриальное освоение Урала с конца XVII в. дало не только опыт регулярных отправок грузов с уральским железом по реке Чусовой и далее водным путем, но и необходимые навыки гидротехнических работ, так как вся жизнь уральских заводов была завязана на использовании энергии воды через постройку плотин и создание прудов.

При необходимости местные мастера самостоятельно строили для нужд заводов достаточно крупные каналы, пусть и не судоходные: Александровский ров на озере Шарташ (1756 г.), канал Копань в Пермском крае для заполнения Очерского заводского пруда (1814 г.), Ушковская канава у нижнетагильского завода (1847–1849 гг.), канал Г.Ф. Зотова между Чусовой и притоком Исети Решетой (1815 г.), канал Черновская канава возле Сысерти (1851–1861 гг.) и т. д. Так что опыт постройки и функционирования судоходных каналов в Европейской России мог быть успешно дополнен знаниями уральских специалистов об особенностях местных рек и специфике сооружения плотин и шлюзов на них.

Проекты постройки каналов через Урал в XIX в.

К началу XIX в. правительству уже были известны несколько проектов по созданию судоходных каналов для облегчения грузоперевозок на Урале и в Западной Сибири [10. С. 112–113]. Географические особенности Урала определяют три потенциально перспективных варианта постройки судоходного канала. Самый северный вариант – соединение каналом через основание полуострова Ямал Обской губы с Карской. Подобный канал не только значительно сокращал путь кораблей из устья Оби на запад, но и позволял избегать ледяных заторов, часто преграждавших путь мореплавателям у северной оконечности Ямала, облегчая плавание Северным морским путем для вывоза сибирских товаров с Оби в Архангельск и напрямую в Европу. Второй вариант предполагал связать притоки Оби с притоками Печоры, а уж с Печоры вывозить грузы морем на запад. Третий вариант предполагал соединить каналом Чусовую и Исеть.

По поручению министра коммерции (с 1809 г. канцлера империи) Н.П. Румянцева были изучены все возможные варианты проведения канала через Урал. Первоначально был представлен

доклад капитан-лейтенанта Ф. Ф. Веселаго «Проект соединения сибирских рек с европейскими с помощью каналов» (1805 г.), предлагавший объединить каналом Волго-Камский речной бассейн с Обь-Иртышским. Для выяснения деталей департамент водных коммуникаций отправил титулярного советника Лаврова, в результате чего предполагаемый канал с соединением сибирских рек и рек Волжского бассейна был признан слишком дорогим и огромным, так что изыскания места канала были перенесены северней, где реки Печорского и Обского бассейнов подходили друг к другу достаточно близко.

Весной 1806 г. департамент водных коммуникаций подготовил доклад «О соединении устья реки Оби с Карской губою», где для использования природных богатств Сибири рекомендовалось не только организовать судоходство между реками Западной Сибири и Европейской России, текущими в Северный Ледовитый океан и в Каспийское море, но и исследовать вопрос об устройстве каналов, которые связали бы уральские железодельные заводы с реками Европейской России и облегчили бы перевозку их продукции к Петербургскому порту.

Изыскательские работы были поручены инженер-подполковнику И. Попову. По мысли канцлера Н. П. Румянцева, который уделял немалое внимание снаряжению экспедиции, открытие средств «к выпуску на океан сибирских изделий» способствовало бы значительному расширению торговых связей России с иностранными государствами. Одновременно это дало бы толчок развитию сибирских промыслов и сибирской промышленности и позволило бы доставлять с наибольшей выгодой природные богатства в те места Центральной России, где они наиболее нужны.

По завершении работы И. Попов в 1808 г. представил «Записку из замечаний моих, сделанных при обозрении северного края Тобольской губернии». По его мнению, водный путь крайне необходим стране. И хотя его устройство между Европой и Азией весьма затруднено из-за суровых климатических условий, это важное государственное мероприятие со временем «будет вознаграждено». Морской путь Попов считал невозможным на основании собранных им сведений о тяжелой ледовой обстановке в Карском море. Предлагаемый изначально проект соединения Карской губы с Обью он тоже отвергал: строительство в безлесой

тундре заставляло везти слишком много материалов. К тому же этот путь не избавлял суда от рисков плавания во льдах Карского моря. Поэтому И. Попов предлагал более южный вариант: соединение обского притока Сось с печорским притоком Уса устройством канала с плотинами и шлюзами. Этот путь не нуждался в таком подвозе материалов, как северный, так как шел через леса, и избавлял суда от опасности плавания по Обской губе и ледовитому Карскому морю [11. С. 38–42; 12. С. 382–385].

Несмотря на необходимость и выгоду будущего канала, никаких практических шагов к его строительству не было предпринято, сперва из-за наполеоновских войн, а после – из-за катастрофического состояния российских финансов. Н. П. Румянцев в 1813 г. был вынужден уйти в отставку, так что в правительстве не осталось сторонников развития северных территорий и торговли с Сибирью. Можно предполагать, что на решение не начинать постройку канала через Уральский хребет повлиял негативный опыт сооружения силами государства Северного Екатерининского канала в Пермской губернии. Этот канал длиной 19 км стали строить еще при Екатерине II для соединения притоков Камы с притоком Северной Двины, чтобы облегчить вывоз грузов из Приуралья в Архангельск. Стройка затянулась на десятилетия и была окончена только в 1822 г., причем канал оказался неэффективным и в 1838 г. был упразднен [13. С. 345].

Прекращение государственных попыток построить канал через Урал не могло остановить сибирских предпринимателей, для которых будущий дешевый вывоз их товаров в центральные губернии и Европу оправдывал любые вложения в изучение и налаживание новых путей.

Миллионер М. К. Сидоров, потерпев неудачу в попытке наладить судоходство Северным морским путем, бросил все усилия на поиск пути от Енисея до Печоры сушей и по небольшим рекам. Ему удалось в 1860-х гг. разведать Обь-Печорскую дорогу по рекам и волокам, восточную же часть пути на Енисей он предлагал удешевить постройкой канала от реки Таз до притока Енисея Турухана. Деятельность М. К. Сидорова не получила поддержки правительства, ему не только не дали разрешения на постройку канала, но и мешали провезти грузы по разведанным речным путям.

Опыт М. К. Сидорова через 20 лет воспользовался другой сибирский миллионер – А. М. Сибиряков, также потерпевший неудачу в налаживании судоходства морем и потому решивший наладить комбинированный сухопутно-речной путь. Известный путешественник по уральскому Северу К. Д. Носилов на свой страх и риск в 1884 г. нашел, опираясь на рассказы вогулов о старинных русских походах через Северный Урал, речной путь в Печору, надеясь тем самым дать толчок экономическому и культурному развитию нижнего Приобья, и, кроме того, «дать выход избыткам Сибири к портам Европы». Осенью того же года он встретился с А. М. Сибиряковым, который разыскивал нечто подобное, и передал ему карту открытого пути, по которому скоро и была устроена дорога с Печоры на Ляпин и Северную Сосьву [14. С. 230–276].

А. М. Сибиряков развернул самую активную деятельность, однако в конечном итоге все-таки разорился. Такое масштабное дело было невозможно поднять одному купцу, пусть даже миллионеру. Прочие же купцы либо не поддерживали начинания А. М. Сибирякова, либо прямо вытеснялись им в претензии на монополию в торговле новыми путями.

Причины неудач М. К. Сидорова и А. М. Сибирякова были не только в их экономических просчетах и разногласиях с конкурентами. Их деятельность не вызывала доверия у правительства, опасавшегося прямых связей сибирских купцов с Европой и убытков от того казне и прочим купцам [15. С. 165–179], а также не пользовалась поддержкой региональных властей, видевших в стремлении монополизировать отдельными миллионерами торговлю предпосылки к разорению местных жителей.

Более успешными были усилия купцов и правительства по созданию канала, соединяющего бассейны Енисея и Оби. Первый практический шаг в этом направлении сделал в 1872 г. енисейский купец П. Е. Фунтусов, снарядивший на свои средства небольшую изыскательскую партию с целью определить наиболее выгодное направление для соединения притоков Оби и Енисея. Предложение П. Е. Фунтусова о постройке канала поддержало Министерство путей сообщения, после чего в 1875–1878 гг. государственные экспедиции установили возможность устройства канала между реками Кеть (правый приток Оби) и Кас (левый приток Енисея). Несмотря на то, что сооружение канала

создало бы непрерывный путь колоссальной протяженности – от Иркутска до Тюмени, суливший большие экономические перспективы, финансировалось строительство государством недостаточно, что в конечном итоге предопределило неудачу проекта. Строительство из-за нехватки денег и коррупции оказалось чрезмерно долгим. Работы начались в 1883 г. и продолжались до 1893 г., а с перерывами – до 1898 г., когда финансирование было прекращено. Для удешевления проекта были сокращены транспортные возможности канала, ставшего пригодным лишь для прохода небольших судов, поэтому в построенном варианте Обско-Енисейский канал не оправдал возлагавшихся на него надежд и постепенно был заброшен.

Таким образом, в XIX в. ни один из проектов непрерывного водного пути по рекам и каналам от Санкт-Петербурга через Урал до Иркутска, ставшего бы мощным стимулом экономического развития страны, из-за недоверия государства и купцов, несогласованности их действий, противоречия интересов и коррупции не был воплощен в жизнь.

Проекты постройки каналов через Урал в начале XX в.

К началу XX в. необходимость в судоходных каналах не уменьшилась, несмотря на развитие железных дорог и появление Транссиба. Поэтому проекты постройки каналов поддерживали как чиновники и купцы, так и общественные деятели.

В 1910–1913 гг. активно обсуждались проекты постройки канала, соединяющего Чусовую с Исетью. Для вывода уральской промышленности из затяжного кризиса [16. С. 175–189] заманчиво было превратить столицу Горного Урала Екатеринбург в речной порт, обеспечить вывоз продукции уральской промышленности в Сибирь и Европу, удешевить вывоз в центральные губернии товаров богатых земледельческих исетских районов, а через судоходство по Тоболу и Оби – вывоз на запад сибирских грузов. Сама идея была поддержана министром путей сообщения и общественным мнением Екатеринбурга и Перми, было предложено несколько вариантов строительства, проведены изыскательские работы на Чусовой и по трассе будущего канала [17. С. 39–41]. Канал считался, безусловно, необходимым, так что в авторитетном описании России указывалось: «Теперь этот

проект близок к осуществлению» [13. С. 348]. Однако начало Первой мировой войны помешало строительству.

Вологодский губернатор А. Н. Хвостов активно лоббировал идею строительства канала имени Николая II, соединившего бы притоки Печоры с притоками Оби. Помимо традиционных грузов с Урала и Сибири предполагаемый канал открыл бы вывоз в Сибирь нефти с Ухтинских месторождений [18. С. 218–231; 19].

Но единственным проектом, доведенным до стадии строительства, остался канал, предложенный К. Д. Носиловым, которого неудача предприятия А. М. Сибирякова не отвратила от поиска новых путей вывоза сибирских грузов через Урал. Он критиковал проекты мореплавания по льдам Северным морским путем, справедливо полагая, что на изучение льдов и побережья Северного Ледовитого океана потребуются еще годы, как и на создание нужной инфраструктуры для безопасного мореходства – так не проще ли и эффективней сделать канал через Уральский хребет? Тем более что опыт постройки и эксплуатации каналов можно заимствовать не только в России, но и в Европе, для чего К. Д. Носилов специально изучал каналы во Франции.

В конечном итоге К. Д. Носилов остановился на проекте канала через Ямал, так как реки там из-за возвышенности в середине полуострова, служащей водоразделом, текут на запад и на восток, кроме того, на полуострове много больших и малых озер, что благоприятствует созданию канала. По проекту К. Д. Носилова предполагалось оборудовать пристань Обскую у мыса Каменного в Обской губе, на водоразделе Ямала на озере Талын-то должен был быть построен канал длиной 80 м, на реках Салетта и северной вершине Юргобея устроена система шлюзов, по которым могли бы проходить морские суда с грузоподъемностью около 1250 т. У мыса Маре-Сале планировалось устроить порт Ямал. Недостатком планируемого канала была краткость навигации – три-четыре месяца в году, зато для судов экономия пути (путь по каналу вместо обхода Ямала морем) составляла примерно 600 км [20. С. 62, 67–68].

К. Д. Носилову удалось заинтересовать своим проектом правительство и получить в 1914 г. концессию на постройку канала. В 1915 г. были начаты изыскательские и подготовительные работы по трассе будущего канала. Вместе с тем, помимо неудачного времени для постройки (начало Первой мировой

войны), К. Д. Носилов явно недооценил необходимость сотрудничества с другими предпринимателями. Концессию на перевозки Северным морским путем в это же время получила Сибирская компания под управлением Й. Лида, при этом никаких указаний на совместные действия этой компании и К. Д. Носилова найти не удалось, видимо, они действовали без согласования интересов. Кроме того, уже при начале работ внутри руководства концессии К. Д. Носилова возникли разногласия и противоречия. Революция 1917 г. окончательно похоронила ямальский канал, хотя экспедиция концессии работала на Ямале еще несколько лет и даже была поддержана уже советским правительством. Впрочем, средств и специалистов на завершение постройки у нового государства после гражданской войны не нашлось.

Случившиеся неудачи проектов постройки судоходных каналов через Уральский хребет – следствие неразвитости государственно-частного партнерства в России XIX – начала XX вв., недоверия между купечеством и государством, существенных трудностей в реализации совместных проектов. Канал невозможно было построить только государственными усилиями или иждивением отдельного купца-миллионера, для постройки и эксплуатации сложных гидротехнических сооружений требовалось многолетнее сотрудничество чиновников, купцов и местных жителей. Представляется справедливым указанием, что строительство и поддержание в порядке каналов являются индикатором существования доверия в экономике, и потому неудачи в постройке каналов на Урале подтверждают кризис доверия в экономике Российской империи, выявляемый прежде через взаимоотношения купцов и власти, а также взаимодействия купцов друг с другом.

Литература

1. Важенин С. Г., Сухих В. В. Власть и московские купцы в XIX веке: причины и последствия недоверия // ЭКО. – 2008. – № 11. – С. 176–187.
2. Важенин С. Г., Сухих В. В. Доверие в российской торгово-промышленной среде XIX – начала XX веков // ЭКО. – 2006. – № 6. – С. 168–182.
3. Эйдельман Н. Я. «Быть может за хребтом Кавказа». Русская литература и общественная мысль первой половины XIX века. Кавказский аспект. – М.: Наука, 1990. – 320 с.

4. *Петров А. Ю.* Образование Российско-американской компании. – М.: Наука, 2000. – 153 с.
5. *Холопов Ю. В.* Одиссея лейтенанта Яновского. – Калуга: Золотая аллея, 1998. – 160 с.
6. *Болховитинов Н. Н.* Продажа Аляски (1867) // История Русской Америки (1732–1867) / Отв. ред. акад. Н. Н. Болховитинов. Том III. – М.: Междунар. отношения, 1999. – 560 с.
7. Государственно-частное партнерство: теория и практика / В. Г. Варнавский, А. В. Клименко, В. А. Королев и др. – М.: Изд. дом ГУ – ВШЭ, 2010. – 287 с.
8. *Гальский Д.* Великие авантюры. История создания Суэцкого и Панамского каналов. – М.: Прогресс, 1986. – 440 с.
9. *Плечко Л. А.* Старинные водные пути. – М.: Физкультура и спорт, 1985. – 104 с.
10. *Литвинова О. Г.* История инженерных изысканий на водных путях Сибири // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота. – 2015. – № 3. – Ч. 3. – С. 111–116.
11. *Пасецкий В. М.* Арктические путешествия россиян. – М.: Мысль, 1974. – 232 с.
12. *Пасецкий В. М.* Русские открытия в Арктике. Ч I. – СПб.: Русина, 2008. – 616 с.
13. *Сырнев И. Н.* Пути сообщения // Россия. Полное географическое описание нашего отечества / Под ред. В. П. Семенова – Тянь-Шанского. Том V. Урал и Приуралье. – СПб.: Издание А. Ф. Девриена, 1914.
14. *Носилов К. Д.* По следам князя Курбского // Носилов К. Д. У вогулов. – Тюмень: СофтДизайн, 1997. – 301 с.
15. *Важенин С. Г., Сухих В. В.* Противоречия экономической интеграции Сибири в политике С. Ю. Витте // ЭКО. – 2015. – № 12. – С. 165–179.
16. *Важенин С. Г., Сухих В. В.* Уральская горнозаводская промышленность в планах индустриализации С. Ю. Витте // ЭКО. – 2015. – № 6. – С. 175–189.
17. *Гаврилов Д. В.* Екатеринбург – порт шести морей Евразии и всех главных рек Европейской России и Западной Сибири: неосуществленный и забытый проект начала XX века // Екатеринбург: от завода-крепости к евразийской столице. Материалы Всерос. науч. – практ. конф. – Екатеринбург, 2002. – С. 39–41.
18. *Безсонов Б. В.* Поездка по Вологодской губернии к будущим водным путям на Сибирь. – СПб.: Т-во Р. Голике и А. Вильборг, 1909. – 232 с.
19. Водный путь в Сибирь по Вологодской губернии. – Вологда, Типография губернского правления, 1910. – 102 с.
20. *Донских К. Н.* Константин Дмитриевич Носилов (Биографический очерк) // Исетский край. Сборник краеведческих статей. Выпуск II. Шадринск, 1931. – С. 59–78.