

Крупные группы российского империализма

Железные дороги запоздалого капиталистического восхождения

К началу 1921 г., после завершения основной фазы Гражданской войны, железнодорожный транспорт России находился в катастрофическом состоянии: было непригодно к использованию около 80 % сети, разрушено свыше 400 паровозных депо и мастерских, около 3 тыс. стрелочных переводов, более 5 тыс. гражданских сооружений. По сравнению с довоенным 1913 г. грузооборот упал почти в 6 раз, а пассажирооборот – почти в 4 раза.

Несмотря на то, что Октябрьская революция потерпела поражение, она радикально устранила основные факторы, сдерживавшие взлёт капитализма в России, и даже такое препятствие, как почти полное разрушение ж/д инфраструктуры, не могло остановить высвобожденные капиталистические силы. Их *политической оболочкой* и стал сталинизм. Темпы экономического развития в 1930-е гг. не являются признаком строительства социализма, а лишь отражают масштаб и потенциал капиталистического развития, скрывавшийся за отсталой надстройкой царизма.

“Период реконструкции”

Уже к 1928 г. восстановление железных дорог было завершено. При этом значительно выросла грузонапряжённость: так, в 1926–1932 гг. грузооборот вырос в 2,6 раза, а эксплуатационная длина сети – только на 8 %. В годы 1-й пятилетки (1928–1932) был достигнут локальный пик ввода новых ж/д: 6 тыс. км, около 80 % которых пришлось на национальные республики и отдалённые окраины.

Направление нового ж/д строительства в 1-й пятилетке детерминировалось созданием крупных промышленных комбинатов, в частности Магнитогорского и Урало-Кузнецкого, а также необходимостью усиления транспортных связей Средней Азии и Сибири, Казахстана и центра России. Крупнейшей новостройкой была Туркестано-Сибирская магистраль (Турксиб) протяжённостью 1.442 км, введённая в эксплуатацию в 1931 г. Она соединила Сибирь и Среднюю Азию, способствовала экономическому развитию районов Казахстана, Киргизии, Узбекистана. По ней в Среднюю Азию шёл сибирский хлеб, лес, кузнецкий уголь, а в обратном направлении – нефть, хлопок, шерсть. К этому же периоду относится сооружение меридиональной линии Золотая Сопка – Карталы – Орск, которая связала Южный и Северный Урал и обеспечила поступление угля на Магнитогорский металлургический комбинат.

Во 2-й пятилетке, 1933–1937 гг., основная часть средств снова была направлена на реконструкцию уже существующих ж/д линий: с 1935 по 1940 г. рельсов сменили на 28 % больше, чем за предшествующие 15 лет; к 1940 г. ж/д сеть России выросла в 1,5 раза, а Казахстана – в 4 раза против аналогичного показателя 1917 г.

Только к середине XX в. СССР получил более или менее качественную транспортную связность и начал переживать тот процесс, который передовые страны прошли в XIX в. Это создало основу для настоящего вовлечения СССР в международную торговлю. Но это произошло с большой задержкой. Россия, будучи слабо связанной с основными морскими торговыми путями, – неслучайно Маркс заметил, что «*без Петербурга и Одессы [Российская империя] представляет собой великана с отрубленными руками*»¹, – как никто другой нуждалась в обширной сети железных дорог. Без них только прибрежные районы могли торговать друг с другом с помощью судов, а благодаря поездам в мировую экономику вовлекались и внутренние районы.

Вековое проклятие

СССР занимал в мировой торговле в основном место поставщика сырья и покупателя машин и оборудования, а направления торговли во многом определялись уже сложившейся ж/д инфраструктурой. Ведущим торговым партнёром была Германия, которая потеряла эту роль лишь на короткий период после прихода к власти нацистов в 1934–1939 гг. Но уже в 1940 г. уровень товарооборота превысил показатель 1933 г. Это произошло после подписания коммерческого договора 19 августа 1939 г. – всего за 4 дня до более знаменитого Пакта Молотова – Риббентропа. В договоре речь шла о поставках из СССР в Германию 1 млн т зерна, 900 тыс. т нефти, по 500 тыс. т фосфатов и железной руды, 300 тыс.

т чугуна, 100 тыс. т хрома, сотнях тонн меди, цинка, никеля, вольфрама и другого стратегического сырья. Ж/д эшелоны исправно шли в Германию вплоть до её вторжения в СССР 22 июня 1941 г. Москва же получала станки, силовые агрегаты и образцы вооружения. Даже в 1960-е гг., когда СССР стал 2-й страной в мире по ВВП и объёму промышленной продукции, он был лишь 7-м по величине внешнеторгового оборота. Товарная структура экспорта почти не изменилась. Как отмечает Григорий Ханин, она «соответствовала скорее высокоразвитой развивающейся стране (типа Мексики или Бразилии), чем супердержаве, претендовавшей на мировое лидерство» (Экономическая история России в Новейшее время ТТ. 1–3. 2008–2014).

100 лет спустя после 1913 г. в структуре экспорта России доминировали практически в той же пропорции те же две товарные группы (около 54 %) – нефть (33 %) и нефтепродукты (21 %), а в структуре импорта – машины и оборудование (48,5 %).

Подготовка к войне

Ещё одним фактором была *константа* военного фактора.

Апологеты Сталина любят иллюстрировать его “мудрость”, ссылаясь на фразу 1931 г. о необходимости для СССР нивелировать отставание от передовых стран на 50–100 лет в течение 10 лет. Однако понимание приближения войны не было его прерогативой. Так, репрессированный им Михаил Тухачевский ещё в июне 1926 г. инициировал “Положение о подготовительном к войне периоде”, утверждённое в августе Советом труда и обороны. Одним из столпов мобилизационной подготовки и одной из первых отраслей экономики, в которых она начала реализовываться, стал ж/д транспорт.

Уже во время второй мировой войны модернизированная и разросшаяся ж/д сеть позволила СССР получить существенную поддержку союзных США: свыше 50 % грузов по ленд-лизу оттуда поставлялись по дальневосточному маршруту – по морю до Владивостока, Петропавловска-Камчатского, Магадана, Находки и Хабаровска, а затем через весь СССР по железной дороге.

Без транспортной революции

В Российской империи и СССР железные дороги централизованно строились *государственным* капиталом как *логистически* близкая к оптимальной сеть без значимого дублирования. Это частный случай *этактистской закономерности капиталистического восхождения*.

Однако, к примеру, в США, которые не нуждались в том, чтобы догнать передовые страны, и не опасались военного столкновения, развитие железных дорог происходило по совершенно другому сценарию: в XIX в. строительство ж/д линий было прерогативой дельцов *частного* капитала, которые ожесточённо конкурировали между собой (часто одни рельсы принадлежали одной компании, а вторые – другой, и локомотивы также принадлежали разным хозяевам), что привело к созданию избыточной сети с множеством дублированных путей. Многие из них впоследствии не выдержали конкуренции и были заброшены или разобраны. В 1950-е гг. при президенте Эйзенхауэре США начали строить общегосударственную сеть автодорог с единым стандартом – интерстейты, которые в 1960-е гг. наряду с реактивной авиацией и сетью малых аэропортов ознакомили начало упадка железных дорог, и именно эти отрасли государство считало более перспективными, осуществляя в них значительные вложения.

В ведущих державах железные дороги повсеместно вытеснялись более эффективными, особенно на коротких расстояниях, автомобилями. Но к СССР это не относилось. Сложилась ситуация, характеризующая степень экономической слабости страны: «*С одной стороны и Россия, и СССР отставали по густоте железных дорог от большинства развитых стран, с другой стороны, заменить их было нечем*» (*The Moscow Times*, 21.11.2023). Сегодня Россия остаётся единственной старой державой, в которой доля ж/д транспорта в перевозках грузов составляет более 85 %, тогда как в США на него приходится около 35–40 %, а в ЕС последние 10 лет она стабильно меньше 6 % и продолжает сокращаться. При этом в США автотранспорт превышает ж/д примерно на 20 %, а в ЕС – в 4 раза.

Российская модель строительства и концентрации собственности в ж/д отрасли в определённый момент дала свой положительный эффект с точки зрения общей

конкурентоспособности в мировом противостоянии, однако, чем дальше, тем больше нарастающая экономическая неэффективность отрасли ложилась тяжёлым бременем на экономику страны.

Миф о “золотом веке”

Грузонапряжённость на железных дорогах СССР в 5–6 раз превосходила американскую, доля порожнего пробега вагонов была на 30–40 % меньше, чем в США (27–28 % против 45–49 %). При этом в 1980-х гг. имела место характерная процедура: для выполнения показателей грузооборота и оборота вагона в последние дни месяца гоняли составы со щебнем и песком с одной станции на другую по несколько раз. В итоге “плановые” показатели выполнялись. Но в капиталистической конкуренции держав имеет значение экономическая эффективность, а не показатели сами по себе. Поэтому в действительности гораздо большее значение имеет тот факт, что в СССР спрос на перевозки не удовлетворялся, и промышленные предприятия систематически жаловались на дефицит вагонов.

Министр путей сообщения СССР в 1977–1982 гг. Иван Павловский в своих мемуарах “Моя дорога” (2002) вспоминал: *«В ходе поездки [в США] мы поняли, что наши железные дороги по своему техническому оснащению отстают лет на 50»*. В СССР, застрявшем в статистическом цикле, возникали катастрофические, с точки зрения экономической эффективности, ценовые искажения. Василий Селюнин в статье 1990 г. “Нерв экономики” отмечал: *«В США стоимость угля удваивается при перевозке его на 600 километров. Заказчик, раньше чем обратиться к дальнему поставщику, посчитает хорошенько, не купить ли топливо подороже, но поближе. У нас удвоение стоимости угля происходит при переброске его на четыре тысячи километров. Плата за перевоз [...] в шесть-семь раз ниже [чем в США]. И получается [...], что электростанциям выгоднее завозить в Донбасс сибирский уголь, нежели потреблять местный. И завозят...»*.

Реструктуризация, призванная привести отрасль в соответствие с либеристскими тенденциями мирового рынка, была неизбежна.

Сентябрь 2024 г.

¹ - Маркс К. и Энгельс Ф. Собр. соч. Изд. 2-е. Т. 7. С. 227.