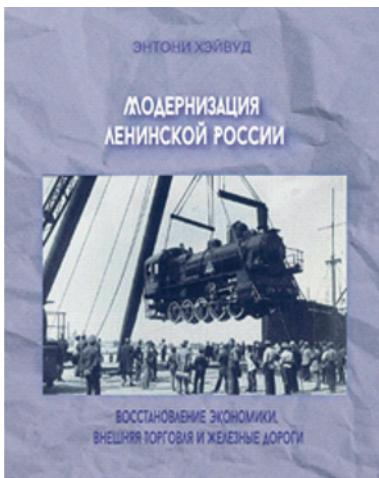


«Модернизация ленинской России. Восстановление экономики, внешняя торговля и железные дороги»

Information

“Modernization of Leninist Russia. Economic recovery, foreign trade and railways”



Книга (перевод с английского) с таким немодным и несовременным, на первый взгляд, названием подготовлена к печати Учебно-методическим центром по образованию на железнодорожном транспорте (УМЦ ЖДТ). По рекомендации замечательных людей, истинных любителей истории российских железных дорог Галины Петровны Закревской, многие годы возглавлявшей Центральный музей железнодорожного транспорта (г. Санкт-Петербург), и профессора Российского государственного гуманитарного университета Александра Сергеевича Сенина директором УМЦ ЖДТ Ольгой Владимировной Старых при поддержке руководства Федерального агентства железнодорожного транспорта были приобретены права на перевод в издательстве Кембриджского университета (Cambridge University Press). Тщательная работа переводчика Дарьи Косачевой (Москва — Новосибирск, ЧОУ ДО «Юнисити»), затем кропотливая правка переводом автором, потому что, когда создавалась данная монография в конце 90-х годов XX в., он, работая в архивах, переводил документы с русского языка на английский, не подозревая, что через четверть века две его монографии будут изданы в России. Будучи историком, которому «истина дороже», автору принципиально важно было дать в русском варианте достоверно точные цитаты из документов, хранившихся в архивах России.

Автор книги — Энтони Хейвуд (Antony Heywood) работал преподавателем кафедры европей-

ских исследований в Брэдфордском университете (Department of European Studies, University of Bradford) с 1991 по 2005 г., с 2006 г. по настоящее время он профессор Школы богословия, истории, философии Абердинского университета (School of Divinity, History, Philosophy, University of Aberdeen). В своем исследовании он пересматривает отношение большевиков к модернизации экономики и внешнеэкономическим связям в начале советского периода. Опираясь на информацию из прежде не опубликованных русских и западных архивов, автор утверждает, что модернизация железнодорожных дорог имела жизненно важное значение для развития экономики и для ускорения этого процесса было заказано большое количество железнодорожного оборудования за рубежом. Изучая историю основных контрактов, он впервые подробно исследовал внешнеторговую политику советского правительства в этом конкретном секторе экономики в периоды военного коммунизма и НЭПа. Читателю предлагается познакомиться с новой точкой зрения на развитие советской экономики, оценить масштаб деловых отношений большевиков с капиталистическим Западом, начавшихся сразу после революции.

Энтони Хейвуд пишет: «Одной из основных целей В.И. Ленина и большевиков было превращение России в крупную промышленную державу. Экономическое развитие и индустриализация предвещали конец нескольких столетий отставания в развитии от Запада. Технологические изменения должны были проложить путь от слабой и неэффективной капиталистической экономики (которая до сих пор главным образом основывалась на мелкомасштабном крестьянском производстве, даже после полувековой индустриализации царской эпохи) к процветающему урбанистическому социалистическому обществу, основанному на научном планировании и современном крупномасштабном производстве. Трансформация российской экономики должна была послужить катализатором для социальной революции путем создания материальной базы для социализма.

Но как, в сущности, революционеры подходили к экономической модернизации в начале советского периода? При царском режиме в приоритете было развитие железных дорог и тяжелого машиностроения, так был ли после этого хорошо из-

вестный энтузиазм Ленина в области электрификации всей страны принципиально новым курсом? Насколько быстро планировалось осуществить послевоенное восстановление экономики и модернизацию? А что касается ресурсов? Большевики критиковали сильную зависимость царского режима от иностранного капитала, по их мнению, это превращало Россию в колонию ведущих европейских держав. Так хотели ли на самом деле Ленин и его коллеги, чтобы капиталистический мир играл значительную роль в развитии советской экономики? Всерьез ли они надеялись «нормализовать» экономические отношения с капиталистическими странами, принимая во внимание их собственную приверженность идеи мировой революции, аннулирование долгов досоветского периода, блокаду большевистской России союзниками, а также иностранную интервенцию во время Гражданской войны? Или же большевики, напротив, придавали первоочередное значение более глобальной цели по осуществлению международной революции и рассматривали эту цель как средство достижения экономического прогресса России? Или же выход виделся во внутренних ресурсах?

В настоящем исследовании вопросы экономической системы, модернизации и внешнеэкономических отношений рассматриваются в новом свете. Основной акцент делается на выдающемся, хотя и малоизвестном решении, принятом советским государством 16 марта 1920 года. Секретная резолюция Совета народных комиссаров (Совнаркома), подписанная в этот день самим Лениным, выделяла 300 миллионов золотых рублей на финансирование импорта железнодорожного оборудования. В тех обстоятельствах это была огромная сумма, поскольку она составляла около 40 процентов советского золотого резерва, что было беспрецедентным для всего военного периода, как минимум в 1920-е годы. Тогда зачем же столько золота было отведено для этого импорта? Почему приоритет был отдан железнодорожному оборудованию? Каковы были последствия этого решения? И каково более широкое историческое значение этой политики для советской экономической стратегии, понимания сути военного коммунизма, модернизации и экономических отношений с Западом?

Когда речь идет о трате золота, может показаться, что, если большевики действительно верили в международную революцию и неминуемую поддержку иностранного пролетариата, они могли почти или совсем не видеть смысла в сохранении золотых резервов. С этой точки зрения во время короткого переходного периода могла быть целесообразной попытка потратить оставшееся золото на импорт из капиталистических стран и таким образом извлечь из этого хотя бы какую-то немедленную экономическую выгоду. С другой стороны, упоминание Ленина о мирном сосуществовании с капиталистическим миром подразумевало на момент начала 1920-х годов потенциально долгую отсрочку международной революции, и решение Совнаркома выделить такое большое количество доступного золота поднимает главный вопрос: вопрос об экономических приоритетах большевиков. Каково же

логическое объяснение этого импорта? Почему предпочтение было отдано только одному сектору? И почему это были именно железные дороги?».

В книге приведены аргументы, что решение об импорте объясняется стратегией быстрой экономической модернизации: большевистские лидеры отдали предпочтение не электрификации, а развитию железных дорог, что весной 1920 г. должно было послужить толчком к началу немедленной экономической модернизации, а импорт рассматривался как потенциальное средство ускорить этот процесс.

Первичные западные источники включают документы из министерств иностранных дел Швеции, Германии и Великобритании, эти документы демонстрируют, какое влияние железнодорожные контракты оказали на развитие общих торговых и дипломатических отношений. В документах из Национальных архивов США проясняются некоторые дореволюционные предпосылки советских заказов и проблем, с которыми столкнулись представители Советской России при установлении отношений с Соединенными Штатами. Документы из архивов компаний и другие коллекции содержат важные детали различных деловых переговоров. Наконец, дальнейшая информация была отобрана из опубликованных документов, газет и журналов, официальных отчетов, технической литературы и других изданий, относящихся в основном к 1910-м и 1920-м гг., также использовались мемуары и дополнительная литература.

Главы книги сгруппированы в три части в хронологическом порядке. Целью первой части является объяснение принятия крайне важного политического решения: в первой главе исследуется его досоветский контекст, в то время как во второй главе обсуждается крах экономики и железнодорожного транспорта, и реакция на эти события в период с октября 1917 г. по декабрь 1919 г., т.е. до того, как политика железнодорожного импорта стала центральным элементом советской послевоенной стратегии восстановления экономики. Во второй части, состоящей из трех глав, анализируется реализация политики в период с марта 1920 г. и до введения НЭПа в марте 1921 г., а также рассматривается заключение нескольких основных контрактов на Западе и в гораздо меньшей степени — параллельные разработки в России. В третьей части шестой главы описываются события с марта 1921 г. по июль 1922 г., а в седьмой главе — завершение этой политики и ее связь с последующим началом сталинской индустриализации.

Фактически сегодня монография Э. Хейвуда отсылает нас к той России, которая 100 лет назад училась договариваться с остальным миром и ей это удавалось! Внимательный читатель сможет, опираясь на сведения из монографии, изданной УМЦ ЖДТ, найти способы и приемы для решения нынешних экономических, а может, и политических проблем.

Вы можете оформить заказ в ФГБУ ДПО «УМЦ ЖДТ»:
105082, г. Москва, ул. Бакунинская, д. 71;
e-mail: marketing@umczdt.ru
тел./факс: (495) 739-00-30/ 739-00-31