**КамАЗ как великий символ «застоя»**

Куракин П.В. – м.н.с. Института прикладной математики им. М.В. Келдыша РАН

«Сила науки состоит в том, что можно найти такой способ рассуждений, при котором закон становится очевидным».

Р. Фейнман.

Отношение к последнему периоду Советского государства, к так называемому «застою», на мой взгляд, продолжает оставаться неявным яблоком раздора между людьми в России.

Еще в перестроечную пору я заметил своеобразную особенность части «православно - патриотической» части «радетелей за отечество», группирующихся вокруг журналов «Молодая гвардия» и «Наш современник». Тогда только у них, но позже этот феномен повторила часть либералов.

А именно, Ленин продолжал оставаться терминатором. Он злобно уничтожал, кому что милее: для «белых» – православие, духовность и прочие тотемы этого рода; для либералов – прекрасный русский капитализм, эффективную экономику и другие тотемы этого рода.

При этом большевик Сталин вдруг оказался героем, и, в общем, понятно, почему: что-то там такое вернул Церкви, погоны офицерам, сам генералиссимус, дошел почти до Ла-Манша. Другими словами – все что блестит. Повторюсь, это для «православных патриотов». Весьма условный ярлык, но, думаю, понятно, о ком речь.

Многие либералы позже тоже отдали дань Сталину, по своим причинам. И тоже понятно почему – надо же было как-то оправдывать сначала готовящийся, а потом действующий бонапартизм русского «Пиночета» Путина.

Если И. В. Сталину почти повезло с признанием, В. И. Ленину повезло безоговорочно, но в другую сторону, то Л. И. Брежневу (разумеется, не как личности, а как символу эпохи) не повезло по любому и капитально. Годы его «правления» оказались безнадежно серыми в глазах поголовно всех, даже КПРФ.

Написал чудесную книжку об экономике военный инженер А. П. Паршев. Мне казалось, теперь-то всем будет ясно, что без плановой социалистической экономики в России не обойтись. Но неисповедимы пути Господни, и я читаю в последней статье Андрея Петровича:

«Беда в том, что т.н. «крайне левые», указывая на действительно огромные успехи народного хозяйства в некоторые периоды истории Советского Союза, так и не могут объяснить, почему бурный рост экономики сменился застоем и упадком. Что надо сделать, чтобы госпредприятия работали лучше, чем в 1970-1980-е годы?»

Вот об этом кошмаре нашего тотального невежества и хотелось бы поговорить. Частично это сделал С. Г. Кара – Мурза. Но, на мой взгляд, его аргументы не то чтобы слабы, скорее они «не туда». Сергей Георгиевич приводит массу совершенно замечательных «учебных» примеров высочайшей эффективности экономики позднего СССР. Здесь и цены на хлеб, и поездка на метро, и опережающее развитие «воспроизводящей» части экономики. Все это верно, но не создает общей картины.

Я же попытаюсь нарисовать такую картину, чтобы стало понятно, что численные оценки «эффективности» сами по себе не нужны вовсе, потому что они ничего не дают для понимания места России – СССР на «пространственно-временной диаграмме» всемирно-исторического развития.

Вместо знания массы цифр куда важнее качественно понять: где находился СССР в целом на воображаемом «графике» мирового развития, и как он двигался по этому графику по сравнению с другими странами и народами.

Демон, водящий всех нас за нос и искажающий адекватное видение мира, сидит в неравномерности экономического и научно-технического развития в мире. Есть Япония, где есть единственный в мире полностью автоматизированный завод по производству автомобильных двигателей. А есть шаманы, самые продвинутые из которых, этакие Доны Хуаны, с банкой пейотля наперевес зарабатывают себе на кактус «духовным просвещением» Запада. Целые общества, почти цивилизации, основанные на шаманизме. Еще В. И. Ленин писал о неравномерности развития мировой экономики, как о новом явлении, ранее не замеченном.

Как утверждает член-корр. РАН, математик С. П. Курдюмов, неравномерное развитие – вообще свойство любой достаточно сложной нелинейной системы произвольной природы. Такие системы живут одновременно и в прошлом, и в настоящем, и в будущем.

Почему возникает неравномерность развития глобального человеческого общества, не суть важно. Важно, что она просто есть . Еще важнее, что эта неравномерность присутствует не только где-то там, в США и Ботсване. Кроме этого , она рядом с нами. Она была и есть – прямо тут, в России, у нас под боком. Другими словами, неравномерность имеет фрактальную структуру. Без осознания этого мы ничего не поймем. Итак – «застой». Что же это было?

В 1969 году ЦК К ПСС пр инял постановление о строительстве в городе Набережные Челны нового автомобильного завода. Город Набережные Челны населяло тогда 27 тыс. человек. А в 1977 году Камский автомобильный завод уже выпустил первую очередь «КамАЗ»ов.

Сразу и хочу заострить внимание на таком факте: свой первый годовой план выпуска в 15 тысяч грузовиков завод, «как водится», перевыполнил: выпустил 22 тысячи. Более чем на треть перевыполнил план. По проектным мощностям КАМАЗ был рассчитан на производство 150 тысяч большегрузных автомобилей и 250 тысяч двигателей в год. В советское время пиковая производительность завода дошла лишь до 128 тыс. грузовиков в год, но даже при этом теипы роста на производстве такого уровня были рекордными в мире.

Что здесь особенного? Мы все тогда привыкли к «победным реляциям о перевыпонении плана». Особенное здесь то, что «КамАЗ» принадлежал к новому поколению большегрузных грузовиков, которых у С ССР ст ало не хватать уже к середине 60-х годов. Насколько серьезной была эта нехватка? Такой пример, уже из совсем недавнего прошлого: во время уборочной кампании 1986 года « КамАЗ» ‘ ы составляли всего четверть автопарка, задействованного на уборке урожая. И они перевезли 60% урожая.

Вообще говоря, этих двух цифр, в совокупности с фактом систематического перевыполнения плана Камским заводом, вдумчивому человеку более чем достаточно для адекватной оценки брежневской экономики. Точнее так: 60%, 25%, 1977 г ., 1986 год. И еще перевыполнение. Вот этого ряда данных абсолютно достаточно, чтобы закрыть тему раз и навсегда.

Но на всякий случай я объясню подробнее. То, что четверть всех машин перевезла 60% урожая, в то время как три четверти машин перевезли только 40%, говорит о значительном – больше чем в 3 раза, – превосходстве «КамАЗ»' ов над другими отечественными грузовиками. Машина объективно нужная, причем – крайне нужная, хотя бы для решения продовольственной проблемы. А ведь есть еще и другие задачи – строительство, например.

С другой стороны, если машина настолько хороша (а так и есть, никуда не денешься), почему не весь автопарк состоял из одних только «КамАЗ»' ов , почему только четверть? Ответ очевиден – машин не хватало, их просто не было «на всех».

Теперь вспомним, что к этому моменту Камский завод работал уже 9 лет, причем выпуск машин рос рекордными темпами. А машин все не хватало! О чем это говорит? Только об очень быстром развитии страны, скорее всего попросту бурном и как следствие неравномерном развитии.

Оно было именно неравномерным, потому что мы в это время жаловались на нехватку джинсов и кроссовок «Адидас» в магазинах. Но, очевидно, рано или поздно все это появилось бы, как только были бы построены новые заводы легкой промышленности. Но чтобы построить эти заводы, строителям нужен был грузовик . Как нужен был грузовик и крестьянам, чтобы они до отвала накормили будущих лекальщиц и закройщиков будущих русских «Ливайз»' ов .

На самом деле, один злобный шутник был прав, когда говорил, что «при коммунизме будет все, но всего на всех не хватит». Надо только отвлечься от статики. И посмотреть на картину в динамике. При бурном развитии, действительно – всего на всех не хватает.

Теперь посмотрим на ситуацию с другой стороны. Насколько быстро СССР решил задачу создания новейшего для себя производства? Сюда входит и полный цикл разработки и испытаний собственно автомобиля, и проектирование и строительство завода, и строительство города. Ведь Набережные Челны пополнялся на 30-40 тысяч жителей в год! (Все цифры с официального сайта завода "КамАЗ")

Все это до кучи было реализовано за 8 лет. 8 лет от постановления ЦК до первых 22 тысяч железных работяг, сошедших с конвейера. Много это или мало? Я знаю, что полный цикл создания новой боевой машины пехоты для бундесвера ФРГ составляет 10 лет. Это в стране с готовой высочайшей в мире культурой автомобильного инжиниринга, с готовой инфраструктурой, на готовых заводах.

Еще дурацкий вопрос. Насколько сложна была задача создания нового грузовика в целом? Нелишне напомнить, что И. В. Сталин в свое время не справился с задачей создания отечественного грузового автопарка перед войной. До 80% грузовиков на фронте мы получили по ленд-лизу от США.

Свыше 2000 предприятий, КБ и НИИ было задействовано на строительстве «КамАЗ»'а. Для сравнения, программа «Буран» включала более 3000 организаций. Вот так, не больше, не меньше – как национальный проект «КамАЗ» мало уступает «Бурану».

Как мне известно от одного слушателя курсов при Универститете марксизма - ленинизма при ЦК КПСС в 80-х гг , по факту строительства Камского завода состоялись (в каком году - не знаю) секретные слушания в Конгрессе США. Доклад Конгресса констатировал, что возможности экономики СССР по концентрации усилий на узловых направлениях беспрецедентны и представляют угрозу «национальной безопасности США».

А жители Набережных Челнов, судя по их городскому сайту, недоумевают – за что это им так досталось, почему их город переименовали в Брежнев. Сейчас остается только догадываться, какова была личная роль генсека в проекте «КамАЗ», но это и неважно. Как ни крути, одно из двух: либо Леонид Ильич гениальный организатор, либо советская система была настолько совершенна, что делала такие вещи сама по себе. В любом случае, КамАЗ – символ именно брежневской эпохи.

Хотелось бы бегло пройтись еще по нескольким крутым задачкам, походя, без видимых усилий решенным советской экономикой при «застое».

Мое поколение помнит «сделку века» - «газ - трубы». Бойкот США был тогда у всех на устах. Американцы отказались поставлять нам турбины для газонасосных станций. Такого оборудования в то время не производилось ни у нас, ни у наших клиентов – стран Западной Европы. Вопрос разработки и запуск в производство турбин необходимой мощности был решен в пределах года.

В 1986 (или 1987 – пусть знающие поправят меня) году в ЦЕРНе были получены неожиданные и многообещающие в промышленном плане результаты по сверхпроводимости. По факту отставания советской науки было отдельное постановление ЦК, в результате чего в Горьком был создан целый новый институт АН СССР. Тоже – в пределах одного - двух лет.

Напомню, что в это время советская наука, да и промышленность были серьезно «озадачены» последствиями Чернобыля. Кто-нибудь вспомнит, как «тяжелее» стало жить и работать? Вряд ли. Мощь советской экономики в том и состояла, что тяжесть равномерно ложилась на всех, и позволяла решать неподъёмные при других обстоятельствах и для других стран задачи. Именно это А. П. Паршев называет:

«Не обязанность государства – отбирать у труженика и отдавать бездельнику».

По большому счету, давно пора и на сам Чернобыль посмотреть как на предмет гордости, а не позора. Именно так. Следует четко отделить катастрофу от мероприятий по комплексному преодолению всех мыслимых последствий. Давно известно, что в проводимом на Чернобыльской АЭС научном эксперименте, и вызвавшем катастрофу, были проделаны строго запрещенные операции, причем в строго запрещенной последовательности. Это вопрос дисциплины исследователей, проводивших НИР, а не экономики. Чернобыль мог произойти где угодно. А вот работа, проделанная после катастрофы – не где угодно.

Вернемся к неравномерности. Все дело в ней. Согласитесь, довольно странно получается: «простой» грузовик и космоплан будущего на одной чаше весов. Как-то не вяжется. Ничего не могу поделать: именно таковы мы и были.

И ничего удивительного, а тем более «патологического в этом нет». Есть понятие технической культуры. Она копится долго и нудно. Она может быть в одной отрасли, и не быть в другой. Уважаемая фирма “ Hewlett Packard ”, по свидетельствам специалистов, выпускает отвратительные компьютеры, хуже китайских. А вот научную измерительную аппаратуру делает лучшую в мире. Удивительно? Нет! Таков мир. Фирма “ SAAB ”, выпускающая равно авторитетные автомобили и аэробусы – скорее исключение, чем правило.

Советская промышленность выпускала, еще в 60-х, ракетные двигатели, до сих пор покупаемые Соединенными Штатами. Секрет советской торпеды 70-х годов, основанной на явлении кавитации – закипании воды в окрестности носовой части, американцы не могут воспроизвести до сих пор. А автомобили не умеем делать. Все нормально. Еще раз подчеркну – как у всех.

Я постарался, возможно, сумбурно, не самым удачным образом, нарисовать довольно простую картину.

Россия отставала – и отстает, от передовых стран Запада, по ряду важнейших технологий. Технологии эти разного «калибра». Есть крупные, есть мелкие, есть некие промежуточные.

В период индустриализации 30-х годов мы преодолели разрыв в неком ключевом наборе технологий. Где-то даже вырвались вперед за рекордные сроки – например, в мощных промышленных прессах. Мы первыми в мире стали выпускать синтетический каучук. А вот автомобилей, чтобы катались на шинах из этого каучука, мы так и не смогли сделать!

Но Запад не стоял на месте, он тоже развивался. Где-то мы смогли выдержать дистанцию, где-то даже опередили, а где-то отстали еще больше.

С другой стороны, создав великолепные большие «шары», заполняющие ящик всех нужных технологий, мы встали перед задачей создания средних шаров. Кое-где дошли до мелких и даже самых мелких шаров, но это исключения.

Факт опережения в одних отраслях и отставания в других нас всех запутал. С одной стороны, раз мы летали в космос, хотелось равнять себя по самым передовым странам, что официальная советская пропаганда и делала. С другой стороны, в средних и особенно в мелких шарах наше отставание было существенным, чем искренне пользовалась пятая колонна либералов – западников.

Как во всем этом разобраться? За какую нить тянуть, чтобы адекватно оценить уровень (и темпы!) развития СССР к концу своего существования?

Очень просто. Не дайте себя отвлечь на все вопросы сразу. Сконцентрируйтесь на одном, но правильно его выберите.

КамАЗ был нужен? Был.

Могли мы его создать «рыночным» способом? Конгресс США: «Нет!».

Это решение было рекордным и самым лучшим из известного? Конгресс США: «Да!».

Вот и все, говорить больше не о чем. Советская (плановая, застойная, брежневская) экономика была самым быстрым, эффективным и щадящим для людей способом преодоления технологического отставания России от Запада. Все тот же «КамАЗ» и уборочная кампания 1986 года предельно простым и безальтернативным способом говорят нам, что мы и близко не приблизились к исчерпанию ресурсов планового хозяйства.

Мы только-только вышли, особенно если сравнивать с индустриализацией 30-х, на путь, спокойного – без энтузиазма, без перегибов, без репрессий – и быстрого вхождения в число самых развитых стран мира. Нас просто подстрелили на взлете.

После дискуссий

Статья вызвала некий резонанс в Сети. Одно из ключевых «разгромных» замечаний, высказанных правыми теоретиками, в частности на форуме А. П. Паршева, состояло в том, что завод построили американцы. Назывались бредовые суммы до 1-2 миллиарда долларов, потраченных на покупку западных технологий.

Мои попытки разобраться с этим привели к следующему забавному результату. Американские журналисты действительно употребляли в своих истеричных статья выражение «мы построили русским завод». Кое у кого из них, даже «мы оплатили» строительство завода J

В итоге, сколько – нибудь внятная и конкретная информация об участии американцев в проекте «КамАЗ», как оказалось, состоит в следующем. Вот список компаний, участвовавших в проекте:

GULF & WESTERN INDUSTRIES, INC .

1 Gulf and Western Plaza, New York NY 10023

Tel. (212) 333-7000

Chairman of the Board: Charles G. Bluhdorn

Note: Charles Bluhdorn is also a Trustee of Freedoms Foundations

at Valley Forge and Chairman of Paramount Pictures Corp.

E. W. BLISS CO. (a subsidiary of Gulf & Western )

217 Second Street NW, Canton, Ohio 44702

Tel. (216) 453-7701

Chairman of the Board: Carl E. Anderson

Note: Carl E. Anderson is also Chairman of the American-Israel

Chamber of Commerce & Industry

COMBUSTION ENGINEERING, INC.

277 Park Avenue, New York, NY 10017

Tel. (212) 826-7100

Chairman of the Board: Arthur J. Santry , Jr.

HOLCROFT AND COMPANY

12062 Market Street, Livonia, Mich. 48150

Tel. (313) 261-8410

Chairman of the Board: John A. McMann

HONEYWELL, INC.

2701 4th Avenue S., Minneapolis, Minn. 55408

Tel. (612) 332-5200

Chairman of the Board: James H. Binger

INGERSOLL MILLING MACHINE COMPANY

707 Fulton Street, Rockford, ILL 61101

Tel. (815) 963-6461

Chairman of the Board: Robert M. Gaylord

NATIONAL ENGINEERING CO.

20 N. Wacker Drive, Chicago, ILL 60606

Tel. (312) 782-6140

Chairman of the Board: Bruce L. Simpson

PULLMAN, INC.

200 S. Michigan Ave., Chicago, ILL 60604

Tel. (312) 939-4262

Chairman of the Board: W. Irving Osborne, Jr.

SWINDELL-DRESSLER CO. (Division of Pullman, Inc.)

441 Smithfield Street , Pittsburgh , PA 15222

Tel. (412) 391-4800

Chairman of the Board: Donald J. Morfee

WARNER & SWAZEY

11000 Cedar Avenue , Cleveland , Ohio 44106

Tel. (216) 431-6014

Chairman of the Board: James C. Hodge

CHASE MANHATTAN BANK

Chairman of the Board: David Rockefeller

А вот внятные слова о суммах, потраченных на оплату заказов этим компаниям:

U . S . officials responsible for this fiasco ? Henry Kissinger, national

security adviser to Nixon; George Shultz, then Nixon's treasury

secretary, later Ronald Reagan's secretary of state; and William J.

Casey, then head of the Export-Import Bank, which provided $153

million. Financing was arranged by David Rockefeller's Chase Manhattan

Bank. Kissinger, Shultz, Casey and Rockefeller were all members of the

Council on Foreign Relations

Итак, 10 американских компаний (против более чем 2000 наших, советских ☺), действительно, участвовали в проекте. Деньги на оплату заказов С ССР вз ял не из бюджета, а занял (из другого источника – при посредстве Арманда Хаммера) в виде кредита.

Судя по паникерскому настроению статей («мы построили русским завод» : D ), мои сведения о секретных слушаниях в Конгрессе похожи на правду.

И напоследок вот еще. Судя по одной ссылке, КамАЗ может перестроиться на выпуск танков за 3 месяца, в то время как средний американский завод – за 18. Тоже истеричная фантастика? Как знать ☺.