

ИСТОРИЯ РОССИЙСКОГО АВТОМОБИЛЯ В ОЦЕНКАХ АМЕРИКАНСКОГО СОВЕТОЛОГА

В 2011 г. Фонд «Президентский центр Б.Н. Ельцина» издал очередную книгу из серии «История сталинизма». Посвящена она развитию советской автомобильной промышленности*. Об авторе книги непосвященному российскому читателю мало что известно. Из Интернета можно почерпнуть, что Льюис Сигельбаум является профессором Мичиганского университета в США, советолог, представитель «ревизионистской школы» и имеет «многочисленные труды». Об этих трудах, правда, ничего не известно, а сам автор их не афиширует. Нет ссылок на его предыдущие работы и в данной книге. Книга внешне создает впечатление вполне научного труда. В ней множество ссылок на источники и литературу. Сам автор отмечает, что он искал новый подход к советской истории: не традиционный «взгляд сверху», не популярный среди социальных историков «взгляд снизу», а, скорее, «взгляд со стороны». Автомобили занимают важное место в споре, каким должно быть современное постсоветское общество. Должно ли оно качественно отличаться от так называемого «западного буржуазного общества» или оно должно стараться успешно соревноваться с капитализмом? Подход заслуживает уважения, поскольку в нем просматривается стремление рассмотреть проблему с позиций цивилизационной парадигмы.

Однако даже беглое ознакомление с содержанием книги быстро убеждает, что целью исследования является не история создания советской и российской автомобильной отрасли, а еще раз описать наше «страшное тоталитарное прошлое». Впрочем, сам автор особо и не скрывает этой цели. «Изуче-

* Сигельбаум Л. Машины для товарищей. Биография советского автомобиля / пер. с англ. М.И. Лейко). М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН); Фонд «Президентский центр Б.Н. Ельцина», 2011. 430 с.: ил. (История сталинизма).

ние легкового автомобилестроения в контексте коммунизма — это одновременно и изучение советского коммунизма в контексте легкового автомобилестроения» (С. 6). Почему в качестве объекта выступает именно история советского легкового автомобиля, а не какая-либо другая отрасль, либо даже просто другой вид транспорта? Потому что, с точки зрения Л. Сигельбаума, именно легковой автомобиль и советский коммунизм плохо сочетаются друг с другом. Автор пишет: «Не в пример другим средствам транспорта — поездам, самолетам, тракторам — легковые машины редко использовались в качестве символов советского похода в светлое социалистическое будущее» (С. 5). Поэтому в качестве доказательной базы нашего «мрачного прошлого» не берется космическая отрасль, атомная энергетика, железнодорожный и авиационный транспорт. На иллюстрации этих отраслей не получается создать однозначно негативный образ СССР и России в целом. Подобная литература, преследующая политико-идеологические цели, а не научно-исследовательские, традиционно основана на манипулятивных приемах, откровенных спекулятивных суждениях и таких источниках, которые невозможно отнести к корректным.

Общий сюжет данного исследования таков: развитие советского автомобилестроения есть попытка копирования опыта Запада, прежде всего США. Но она не могла принести положительного результата, поскольку осуществлялась «тоталитарным коммунистическим режимом», и на это наслаивалась русская ментальность («советская социокультурная система», С. 23). То есть ничего путного из этой попытки не могло выйти, более того, автор делает глобальный вывод: именно ориентация на широкое производство автомобилей явилась одной из основных причин краха советской системы.

Если из книги изъять измышления автора о советско-русской субкультуре, политической системе, советских руководителях и прочих подобных темах, пространно излагаемых на каждой странице издания, а сосредоточиться только на фактической стороне исследования, то из довольно толстой книги останется несколько десятков страниц известной

всем исследователям информации о развитии советского автопрома. Данная проблема давно изучалась отечественными специалистами, причем весьма фундаментально. В качестве примера можно сослаться на труды покойного ныне Льва Михайловича Шугурова. Он является автором огромного количества статей, почти двух десятков книг и брошюр по истории автомобильной техники. К столетию первого в стране безлошадного вида транспорта вышел его трехтомный труд по истории автомобиля в России и СССР¹. При этом Л.М. Шугуров был прекрасным инженером. На сконструированных им машинах многократно побеждали на чемпионате страны по кольцевым автогонкам. Исследовал он историю автопрома страны, глубоко понимая все технические проблемы отрасли. В данной же работе автор может претендовать лишь на знание недостатков советского общества.

Интересующиеся историей отечественных машин не найдут ответа на вопросы, как, в силу каких причин принимались те или иные решения по развитию советского автопрома, как обосновывалась география строительства заводов. Почему в первую очередь строились тракторные заводы, а не заводы по производству легковушек. Как решался вопрос с подготовкой кадров, осуществлялось решение социальных проблем и т.д. в динамике, в цифрах, в сравнении. Профессор Мичиганского университета — не начинающий аспирант, но все же подчеркнем, что вначале автор должен изучить документальную канву исследуемых вопросов, а затем формулировать свою точку зрения. Например, сказать, что советское правительство обосновывало решение конкретной проблемы таким-то образом, но в отличие от советского правительства, я, профессор Мичиганского университета, утверждаю, что это ложь, а причины были совершенно другие. Никто не лишает Л. Сигельбаума права на оценочные суждения, но когда вместо анализа документальных источников присутствует только мнение автора, возникают большие сомнения в объективности выводов.

Вот, например, как объясняет автор «стагнацию ЗИЛа» и перенос центра активности по производству грузовиков в

Набережные Челны: «Поскольку больше значит лучше, тяжелые автомобили КамАЗ грузоподъемностью, превышающей десять тонн, оказались более престижными, чем меньшие по размеру ЗИЛы» (С. 65). Стахановское движение он объявляет то «советским технологическим национализмом», то «вакханалией рекордов» (С.103–104). На каждой странице смакование социальной необустроенности работников автопрома и репрессий, отмечаются плохие жилищные условия, недостаток товаров, «несуны», алкоголь и тому подобное. Создается ощущение, что работа издана не в 2011 г., а разгар «холодной войны». Источники — иностранные авторы, западная пресса, высказывания анонимных авторов, почерпнутые из Интернета. Нет ни динамики наращивания выпускаемой потребительской продукции по годам, ни объемов жилищного строительства, характеризующих поступательное и весьма быстрое строительство жилья для работников автопрома, развитие социальной инфраструктуры. Есть сплошные мрачные картинки, которые и составляют общий фон данной работы. Сама история автомобильного производства оказывается не главной темой. Главное — смакование повседневных трудностей, изложенных весьма и весьма пристрастно. Поэтому даже беглое прочтение этой работы убеждает: никакого «нового взгляда со стороны» в данном труде нет.

Отдельные выводы автора не просто удивляют. Например, он пишет о значительном вкладе в развитие ГАЗа Б. Немцова. В чем это выражалось? В том, что Б. Немцов, «как утверждают, требовал от государственных органов приобретать «Волги», как это делали их советские предшественники, а не пользоваться иностранными машинами» (С. 132). Интересно, что стоит за этим «как утверждают»? Новый вид источника? И что, российские чиновники после этого заявления Б. Немцова пересели на «Волги» и дела на заводе пошли в гору?

Или вот как оценивает Л. Сигельбаум переход контрольного пакета акций ГАЗа под контроль О. Дерипаски. Оказывается, этот магнат металлопромышленности представляет «новую когорту миллиардеров», цель деятельности которых заключалась в «преобразовании приобретенных в России предприятий

в работающие экономно и конкурентноспособно» (С. 136). Получается, что именно с этой целью новый менеджмент отсек от автозавода всю социалку, избавился от больниц, образовательных учреждений, разделил слажено работающий завод на некие интересные дочерние фирмы и фирмочки, что повлекло развал сложившихся связей с поставщиками и резкое сокращение производства машин. После этого последовало увольнение примерно 30% рабочих ГАЗа, затем поэтапно сократили еще 20% персонала, а оставшимся урезали заработную плату и выплату компенсаций. При этом менеджменте были свернуты уже запущенные проекты с рядом зарубежных фирм, снят с производства автомобиль высшего класса «Волга-3111», заявлено о прекращении выпуска этого вида автомобилей вообще и т.д. Откуда же такие лестные оценки нового менеджмента? Оказывается, с официального вебсайта компании «Базовый элемент» О. Дерипаски. С чего бы это такое пристрастно критическое отношение к советской прессе и такое необъяснимое положительное отношение к официальным вебсайтам крупнейших финансово-промышленных компаний? Если подобные источники для представителя «ревизионистской школы» являются основой для принципиальных выводов, то возникают, мягко выражаясь, большие сомнения о научности данного исследования.

Коль уж речь зашла об источниках, приведем еще пару примеров. На странице 311 Л. Сигельбаум пишет про автомобильные пробки 1925 г. в Москве. Откуда сия информация? Ссылку автор делает на роман Аксенова «Московская сага». Стоит напомнить, что Василий Аксенов родился в 1932 г., подобных пробок в Москве он не мог лицезреть, а художественный вымысел писателя не является историческим источником. И подобных ссылок на художественные произведения, театральные постановки в данной работе множество.

На странице 315 автор повествует о Всесоюзном автопробеге 1925 г. Аварии, сходы с дистанции и прочие события сопровождают каждый автопробег. Не стал исключением и этот. Автор смакует два случая: смерть немецкого гонщика Верле, который съел испорченное мороженное, и когда одна девуш-

ка, приветствуя мотоциклистов, бросила в них яблоки. Одно из них попало в голову американского гонщика и разбило очки. Казалось бы, что тут особенного, подобное случается и сегодня. Но не тут-то было. Исследователь из Мичиганского университета предполагает, что немецкий гонщик умер, не объевшись испорченным мороженым по дороге в г. Артемовск, а был отравлен. Что же касается случайно разбитых яблоком очков американского гонщика, то данный факт трактуется еще более глобально, как реакция русских крестьян на автомобили, «которые поднимали пыль, уничтожали посевы, растущие вдоль дорог, устрашающе ревели, пугая скот, и давили домашнюю птицу». Так что в интерпретации американского советолога брошенные яблоки были не актом приветствия, а «мотофобии».

Обращает на себя внимание бесконечное описание Л. Сигельбаумом гендерного перекоса в автомобильной отрасли. Можно было бы посоветовать ему исследовать подобные вопросы на сталелитейном заводе или швейной фабрике, тогда его выводы о перекосах, «порожденных коммунистическим режимом» звучали бы еще более «убедительно».

Отдельная глава посвящена ВАЗу и г. Тольятти, который, с точки зрения Сигельбаума, представляет «одно из наиболее пагубных последствий советского времени» (С. 141). При этом автор не утруждает себя попыткой объяснить данную оценку. Все, что ни делалось в СССР, все было плохо. Плохо было и со строительством завода в Тольятти, потому как «возведение домов шло одновременно со строительством завода. В отличие от более ранних проектов... палаточные городки и бараки исключались... Никакого принудительного труда или заключенных ГУЛАГа на стройках не было» (С. 168). Плохо, очевидно, потому, что на советском заводе не отсекали социалку, как в постсоветский период, вместе с жильем строили и образовательные, культурные учреждения, а также детские сады, которые в США никогда не строились, а потому это — аномалия.

Излагая беспросветные тяготы советских людей в условиях «коммунистического тоталитаризма», Л. Сигельбаум

иногда все же вставляет доброе слово о нашей автомобильной промышленности. Оказывается, истинный первенец советского автопрома легковой автомобиль «С 24-40», собранный в 1922 г., в последующие три-четыре года был технически модернизирован и «довольно успешно соперничал с иностранными автомобилями» (С. 35–36). Значит, наша техническая мысль могла успешно конкурировать уже в то время, когда Советский Союз произвел первый автомобиль. А ведь заводы Форда тогда вышли на производство одного миллиона машин. Не так все было безнадежно у русских.

Шестицилиндровый «ЗИС-5», созданный в 1934 г. имел «великолепно сконструированный мотор», который мог работать на низкооктановом бензине, имел значительно больший межремонтный пробег, нежели любой другой автомобиль того времени» (С. 45).

Описывая плачевное состояние ЗИЛа в постсоветский период, автор вынужден признать, «что в Советском Союзе все было не так уж примитивно» (С. 68). «Лады», оказывается, хорошо продавались за границей практически до конца эры коммунизма в Восточной Европе (С. 178). В Великобритании пик популярности этих машин пришелся на вторую половину 1980-х гг. Единственной страной, в которую «Лады» не экспортировались, по признанию Л. Сигельбаума, являлись США (С. 179). А если «Лады» так хорошо продавались, значит, в СССР производился вполне конкурентный для своего времени автомобиль. А ведь кроме «Лады» была еще и «Нива» — адаптированный армейский джип. Странно, что в этой книге она вообще не упоминается.

Что в итоге? Можно констатировать: попытка посмотреть на развитие советско-российского автопрома «со стороны» не состоялась. Получился типичный взгляд американского советолога на историю России. Подобные труды ничем не отличаются от тех, что писались западными специалистами в годы существования СССР. Вопрос в том, зачем нашим издателям выпускать подобную литературу? Кто-то может представить, чтобы американские издатели выпускали литературу, в которой российские авторы всячески смакуют геноцид в отноше-

нии индейцев, негров и пр. А ведь подобных «ГУЛАГов» в американской истории можно найти немало.

Советская экономика в широко тиражируемой фондом «Президентский центр Б.Н. Ельцина» литературе оценивается только через призму западной рыночной экономики и стереотипы «холодной войны». Если культуры разные, межкультурные различия осознаются, то, следовательно, и народное хозяйство включается в ядро той мировоззренческой матрицы, на которой воспроизводится цивилизация. Почему сложение ресурсов посредством плана, позволившее уверенно развивать свое народное хозяйство и обустраивать огромные пространства с суровым климатом и низкой плотностью населения есть наш недостаток? Почему превращение предприятия в центр жизнеустройства (детский сад с пионерским лагерем, больница, свой санаторий, клуб, жилой квартал, обогреваемый заводской ТЭЦ, свое подсобное хозяйство, снабжающее заводскую столовую свежим молоком и овощами) есть плохо и это нужно обязательно разрушить? Почему производство нужно отделить от создания условий жизни? Ведь с такой организацией хозяйственной жизни и непритязательными потребностями русские освоили огромную территорию, провели форсированную индустриализацию, создали целостную науку со своим особым стилем, превратили страну во вторую сверхдержаву. А нас Л. Сигельбаум пытается убедить, что русские не могут хорошо работать, построили непонятные автограды с социальной сферой и, самое странное, никак не комплексуют по поводу не совсем качественных легковых автомобилей. Это цивилизационное несоответствие Л. Сигельбаум выдает за наш недостаток. Ему непонятно, что русскому человеку «нужно коллективно», солидарно, чтобы был лад, потому он и не берет «священной частной собственности». Да и не гонялся он никогда за «золотым тельцом» и роскошью. Ф.М. Достоевский, выражая смысл русской цивилизации, писал в «Дневниках писателя»: «Я лучше захочу всю жизнь прокочевать в киргизской палатке, чем поклоняться немецкому способу накопления богатств. Здесь везде у них в каждом доме свой фатер, ужасно добро-

детельный и необыкновенно честный. Все работают как волю и копят деньги, как жида. Лет через 50 или 70 внук первого фатера передаст сыну значительный капитал, тот своему, тот своему и поколений через 5–6 выходит сам барон Ротшильд. Право неизвестно еще, что гаже: русское ли безобразие, или немецкий способ накопления честным трудом»².

Поскольку все цивилизации разные, то и векторы развития отличаются. Прогресс в разнообразии, а не в том, чтобы всех переориентировать на западный вектор («потребительское общество»). Унификация всего — есть уничтожение цивилизационного разнообразия. Рынок имеет право на существование, но он должен быть ограничен социокультурными, политико-культурными, морально-этическими и другими началами. Если этого нет, то следствием могут стать разрушение цивилизационных основ государств и его безопасности. Знамя либерализма не оставляет между людьми никакой другой связи, кроме голого интереса и ярко выраженного чистогана. Все, начиная от чести и достоинства, может покупаться и продаваться (спортсмены, женщины, человеческие органы и пр.). Либерализация разрушает не только экономику и экологию, но и человека.

Выступая в Краснодаре на встрече с общественностью, президент России В.В. Путин совершенно правильно отметил: «Культурное самосознание, духовные, нравственные ценности, ценностные коды — это сфера жесткой конкуренции, порой объект открытого информационного противоборства. Это объект хорошо срежиссированной пропагандистской атаки. ...И мы знаем, как искажение национального, исторического, нравственного сознания приводило к катастрофе целых государств...»³.

Поэтому вряд ли можно признать продуктивным подход к пониманию советской экономики через призму либерализма. Ничего нового мы здесь не увидим, эти оценки относительно экономики России, ее культуры, отношения к труду давно известны и не меняются на протяжении столетий, не десятилетий. Книга Льюиса Сигельбаума лишь подтверждает это. Остается лишь гадать, является ли эта книга явлени-

ем информационного противоборства с ценностным кодом российской культуры, либо все же неспособность автора осмыслить проблему на уровне цивилизационного несоответствия.

Примечания

¹ Шугуров Л.М. Автомобили России и СССР: в 3 т. М., 1993–1998.

² Достоевский Ф.М. Собрание сочинений: в 20 т. М., 1999. Т. 19. С. 48.

³ Комсомольская правда. 2012. 14 сент.