

МОДЕРНИЗАЦИЯ В РОССИИ: ПРОЕКТ, ИМИТАЦИЯ, ЗАДАЧИ

АННОТАЦИЯ

Модернизации в России носили незавершенный и неполный характер. В статье рассматриваются предпосылки и факторы успешной модернизации, необходимой в современной России.

Ключевые слова: модернизация; индустриализация; транспорт.

FORTUNATOV V. V.

MODERNIZATION IN RUSSIA: DRAFT, IMITATION, TASKS

ABSTRACT

The modernization of Russia wore unfinished and incomplete. This article discusses the background and factors of successful modernization needed in modern Russia.

Keywords: modernization; industrialization; transportation.

«В XXI веке нашей стране необходима всесторонняя модернизация. И это будет первый в нашей истории опыт модернизации, основанный на ценностях и институтах демократии. Вместо примитивного сырьевого хозяйства мы создадим умную экономику, производящую уникальные знания, новые вещи и технологии, вещи и технологии, полезные людям», – сформулировал основную цель развития страны на обозримое будущее Президент РФ Д. А. Медведев в своем Послании к Федеральному Собранию 12 ноября 2009 года.

Современная модернизация является очередной в ряду уже проходивших аналогичных процессов [1, 2, 3]. Сколько модернизаций уже перенесла Россия?

Первой была, условно говоря, петровская или имперская модернизация, которая с переменным успехом проводилась в 1700-1825 гг. усилиями Петра Великого, Елизаветы Петровны, Екатерины II, М.М. Сперанского и Александра I.

Вторая, капиталистическая или предреволюционная модернизация проводилась с 1861 по 1914 год под руководством Александра II Освободителя и его команды, далее при С. Ю. Витте и П. А. Столыпине.

Целью третьей или социалистической модернизации в 1917-1940 годах было пройти за 10-15 лет тот путь, на который у западных стран уходило столетия. Ленин и Сталин запустили модернизацию, но достойного продолжения этот процесс при Хрущеве и Брежнев не получил. СССР был заведен в тупик и уничтожен усилиями внешних и внутренних сил. Горбачевская модернизация в 1985-1991 гг. завершилась, по существу не начавшись.

Осознание необходимости приступить к очередной модернизации в России является следствием некоего кризиса, встряски, исторически значимого «пинка», полученного действующей властью. Стимулом к модернизации обычно становится поражение на международной арене, когда самовнушение «у нас все хорошо», «лучше погодить» перестает действовать. Петр I развил бурную деятельность после Нарвской «конфузии» (1700). Затем «Севастополь ударил по застоявшимся умам» (В. О. Ключевский) и заставил Александра II выступить в роли Освободителя. После русско-японской войны, Цусимы, большой крови первой мировой войны и топтания на месте Временного правительства Ленин осенью 1917 г. получил разваливающую страну, стоящую на краю пропасти. Из капкана гонки вооружений из афганских ущелий не смог выбраться Советский Союз. Санкции и общеевропейский и даже всемирный современный западный поход против России стал хорошим стимулом для реанимации идеи модернизации.

В 1990-1991 гг. лидер и надежда всех демократических сил страны Б. Н. Ельцин сначала говорил, что реформирование страны можно провести без повышения цен. Осенью 1991 г. было сказано, что цены могут повыситься в 5 раз, а к концу 1992 г. ситуация стабилизируется. Этот замечательный проект предусматривал, что в России в кратчайшие сроки возникнут рыночная экономика, гражданское общество, правовое государство, система разделения властей, сдержек и противовесов. «Нам не нужны десятки миллионов, нам нужны десятки миллионов собственников», – говорил первый всенародно избранный Президент Российской Федерации.

Цены не послушались реформаторов и выросли в течение 1992 года в 100-150 раз, а к 1996 г. цены и тарифы выросли в пределах от 10 до 30 тысяч раз. Стране была навязана суперпрезидентская республика. Перераспределение собственности в интересах меньшинства проводилось в соответствии с указами Президента. Ни одна программа приватизации не была принята законодательными органами страны. За двадцать с лишним лет после принятия Конституции не было проведено ни одного референдума. Уже весной 1992 г. Ельцин заявил, что «мы идем без тропы, нехоженой тайгой». Реформы в стране закончились дефолтом 17 августа 1998 г. Остроумные люди новейшую историю России поместили в два тома под названиями: первый том – понты, второй том – кранты!

Результатом реформ 90-х годов стал переход России во вторую десятку стран по объему ВВП, на место где-то после Голландии. Проект Ельцина-Гайдара-Чубайса оказался самым провальным за тысячелетнюю историю страны. Имитация реформ привела страну на край пропасти.

В 2009 г. тему предпосылок для модернизации Президент РФ Д. А. Медведев развивать не стал, считая, по-видимому, ситуацию самоочевидной. Тогда, россияне, к сожалению, не были ознакомлены и с развернутой оценкой состояния дел в стране. После провозглашения в 2009 г. курса на модернизацию прошло больше шести лет, но никакого развернутого анализа достижений и сохраняющих свою актуальность задач российской общественности не представлено.

Модернизация – это грандиозное дело, которое требует усилий возможно не одного поколения. За «лампочкой Ильича» был План ГОЭЛРО, который представлял собой четкий план реконструкции страны, дополненный пятилетними планами. За «лампочкой Медведева» не оказалось никакого реального плана. Возможно, какой-то процесс идет, но об этом мало известно. Исторический опыт показывает, что имитация, профанация модернизации чревата революцией. Или серьезными внешнеполитическими осложнениями. Оба хуже, как говорил товарищ Сталин.

Между тем актуальность широкого приступа к модернизации стала еще более острой. Какие факторы делают задачу модернизации сегодня ещё более злободневной, чем несколько лет назад?

Во-первых, события 2014-2015 годов позволяют говорить не только о новом издании Холодной войны, которая при ближайшем рассмотрении

может быть определена как Третья мировая война. Сегодня речь идет о Четвертой мировой войне, о мощном столкновении цивилизаций, в котором российская цивилизация является для западной цивилизации первоочередной мишенью.

Во-вторых, политика западных санкций со всей очевидностью показала результаты так называемых «реформ», проведенных в «лихие» 90-х годах. В полной мере выявились неадекватность, ограниченность экономической политики, которую проводили небезызвестные Кудрин, Греф, Набиуллина и другие руководители отечественной экономики.

В-третьих, является очевидным отсутствие сколько-нибудь внятной программы модернизации в политической и духовно-культурной сферах.

К сожалению, время, прошедшее после провозглашения последней российской модернизации, не дает достаточного материала для анализа. Вряд ли будет большим преувеличением утверждать, что на сегодняшний день можно говорить о повторном возвращении к теме модернизации. Поэтому можно говорить о постановке каких-то проблем и задач, как о новом, только начинающемся деле.

Во-первых, представляется полезным обсуждение различных, возможно, альтернативных вариантов программ модернизации. В свое время об этом ничего не говорилось. А хотелось бы напомнить, что было два плана первого пятилетнего плана, различные варианты плана ГОЭЛРО и т.д. Всего лишь двадцать-тридцать лет назад было известно, что теми или иными вопросами занимались Аганбегян, Абалкин, Шаталин, Явлинский и другие конкретные авторы. Был обнародован план радикальных преобразований, которые предполагалось провести за 500 дней. Многие специалисты критиковали программу Шаталина-Явлинского, вспоминая известное выражение «гладко было на бумаге, да забыли про овраги». Показательно то, что осенью 1990 г. Председатель Верховного Совета РСФСР Б. Н. Ельцин не стал «запускать», казалось бы, подготовленную реформу, чем навсегда оттолкнул от себя молодого и амбициозного разработчика Явлинского. Время для реализации самоубийственного для экономики плана реформ наступило 2 января 1992 г.

Через 25 лет, когда население страны сократилось со 150 миллионов до 143 (по оптимистическим оценкам), демографические потери составили десятки миллионов человек, а показатели производства многих изделий промышленности и сель-

ского хозяйства не достигли уровня 1990, а иногда и 1970 года, перспективы дальнейшего развития страны просматриваются очень плохо. Возможно, за прошедшие 25 лет вообще утрачены навыки стратегического планирования. Так, современное российское правительство отказалось от разработки даже плана, рассчитанного всего на два года, так как привыкло ориентироваться только на высокие цены на нефть и газ.

Практики обязательного своевременного анализа принятых планов, программ, которые с большим пафосом при их принятии освещались средствами массовой информации, не сложилось. Достаточно сказать, что в 2007 году была принята Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года, в соответствии с которой ежегодно в стране должно было строиться до 1000 км новых магистральных железнодорожных линий. В реальной жизни ежегодно строится несколько десятков километров. Считается, что на строительстве автомобильно-железнодорожной трассы от Сочи до Красной Поляны к Зимней Олимпиаде 2014 года все ресурсы были израсходованы.

Хотелось бы знать, какие группы ученых, специалистов, экспертов привлечены для разработки вариантов современной модернизации. Как свидетельствует отечественная история, отсутствие альтернативности на этапе подготовки ответственных решений не раз оборачивалось серьезными проблемами при последующей реализации этих решений.

Во-вторых, программа модернизации, представленная обществу, должна иметь вполне определенные количественные и качественные характеристики. Так, в свое время главной целью социалистической индустриализации считалось превращение страны из аграрно-индустриальной в индустриальную, что можно было оценить соотношением объемов промышленной и сельскохозяйственной продукции. В Третьей Программе КПСС приводились исключительно конкретные показатели, на которые следовало выйти через десять и через двадцать лет.

Задача современной модернизации по актуальности, масштабности и значимости для страны ничем не уступает знаменитым историческим аналогам. Модернизация российской экономики в XXI веке представляется значительно более сложным делом. Это связано с масштабами экономики. Это определяется тем, что модернизация проводится в условиях современного этапа давно

развернувшейся научно-технической революции. По-видимому, стоит признать, что российская экономика в результате проблем, оставшихся от советского периода и усугубленных неудачными экономическими реформами 90-х годов XX века, отстала от передовых стран, фактически оказалась в тупике, на периферии мирового развития. По главным качественным показателям – по производству различной продукции на душу населения, по качеству многих видов продукции, по производительности труда и т.д., – Россия выпала из числа ведущих стран. В этом смысле достижение в качестве измеримой цели каких-то понятных показателей в определенные сроки или хотя бы установление таких индикаторов-ориентиров представляется абсолютно необходимым.

Так, в России была ратифицирована Европейская конвенция по правам человека (ЕКЧП), затем ещё 55 конвенций СЕ и протоколов к ним. В 2009 г. Россия ратифицировала Европейскую социальную хартию и представляет отчеты в ЕС о соблюдении социальных прав граждан. «Стоит упомянуть, что Совет Европы в течение более десяти лет помогал России к подготовке к ратификации Европейского кодекса социального обеспечения (ЕКСО). К сожалению, он так и не был ратифицирован, ибо, несмотря на имевшие место повышения в России трудовых пенсий, средняя их величина так и не была выведена на минимальный уровень в 40% от средней заработной платы, как того требует Кодекс. Не была также выполнена рекомендация по переходу на европейский критерий определения бедности (менее 60% среднедушевого дохода по стране), и в России она по-прежнему исчисляется на основе значительно более низкого показателя – так называемого прожиточного минимума, который позволяет занижать число людей, живущих в условиях бедности. Однако проведенная работа по подготовке к ратификации ЕКСО не была напрасной, она позволила заблокировать попытки поставить пенсионную систему страны исключительно на накопительную основу, что, как показывает международный опыт, привело бы к уменьшению и без того скромных пенсий», – вынужден констатировать эксперт. [7, 133-134].

Как выявилось в последние двадцать с лишним лет, существует немало международных систем оценок, индексов для характеристики различных сторон жизни той или иной страны. Оказалось, что по Индексу развития человеческого потенциала (ИРЧП) Россия не входит в число ведущих стран

мир. А по Индексу отсутствия коррупции, напротив, находится где-то между Нигерией и Колумбией. Может быть вместо того, чтобы требовать от высших учебных заведений страны высоких показателей по международным системам оценок, правительству следовало бы определить какие-то ориентиры и для себя, для своей деятельности.

В-третьих, при всей важности нанотехнологий и замены устаревших лампочек на энергосберегающие представляется важным определить главное «звено» или несколько «звеньев», взявшись за которые можно, как когда-то говорилось, вытащить «всю цепь». Среди пяти направлений модернизации, о которых в свое время говорил Д. А. Медведев, совсем отсутствовало развитие транспортной системы. И это при том, что в результате «реформ» 90-х годов авиационный, автомобильный, морской и речной транспорт в России были почти разгромлены. Железнодорожный транспорт, несмотря на проведенную в 2000-2012 годах неудачную реформу (в последние годы о реформе ЖДТ никто вообще не говорит), отстает от передовых стран на 50-70 лет. Государство должно взять на себя задачу развития высокоскоростного пассажирского железнодорожного транспорта, развертывания сети качественных автомобильных дорог по всей стране, реанимации транспортного машиностроения, укрепления системы ведомственного транспортного образования. Достаточно напомнить, что на протяжении 35-40 лет перед Первой мировой войной железнодорожное строительство, развитие транспортной отрасли в целом было маховым колесом капиталистической индустриализации, которую проводил С. Ю. Витте. На железнодорожное строительство шла большая часть зарубежных займов. Казенные железные дороги наряду с государственной монополией на продажу алкоголя давали львиную долю государственных доходов [5]. Развитие транспортной сети это залог успешного развития регионов, среднего и малого бизнеса. Достаточно указать на Китайскую Народную Республику. В Китае говорят: «хочешь стать богатым, строй дороги». А студенты-китайцы нашего университета говорят: не беспокойтесь, Китай поможет России построить настоящие высокоскоростные железные дороги.

Разговоры про отсутствие средств на осуществление действительно дорогостоящих проектов – ВСМ от Петербурга до Москвы потребует более 1 триллиона рублей, а от Москвы до Екатеринбурга и всех 2 триллионов рублей – выглядят

очень странными с учетом информации Счетной палаты Российской Федерации, которая на протяжении ряда лет обращала внимание на то, что около 1 триллиона бюджетных денег вообще не используется никак, а суммы в 600-800 миллиардов рублей были использованы нецелевым образом. Никто из правительства по поводу аналитических выкладок Счетной палаты никаких комментариев не предложил. Сведущие люди утверждают, что неиспользованные 1 триллион бюджетных средств являются теми деньгами, которые просто поленились украсть. И без того хватает денег для «освоения». Сколько высокоскоростных магистралей между Петербургом и Москвой можно было бы построить, если бы эти ресурсы использовались по назначению?

В-четвертых, в современной ситуации, перед лицом грандиозных задач предстоящей модернизации нельзя не вспомнить известное высказывание о «кадрах, которые решают все». Вряд ли можно рассчитывать на успех модернизации, если деятельность министров, руководивших экономическим развитием страны, не получила никакой оценки. А некоторые из этих лиц продолжают стоять у руля, соревнуясь друг с другом в определении того, сколько ещё нашей экономике предстоит лететь до дна пропасти. Сообщения в средствах массовой информации о том, что сначала кандидаты в министры вкладывают деньги в получение определенной должности, а затем используют эти должности для возвращения потраченных средств, никем не комментируются. Глухая информация о том, что Чрезвычайный и Полномочный Посол на Украине М. Ю. Зурабов больше занимался устройством собственных коммерческих дел, чем анализом ситуации в стране, заслуживает специального внимания и расследования.

В-пятых, страна наша богата, а за расходом ее богатств смотреть некому. Хочется напомнить, что ни один крупный проект не может осуществляться без соответствующего технико-экономического обоснования. Даже при наличии ТЭО достаточно высокого качества многие проекты надолго «зависали» и имели печальную судьбу. Можно в качестве примеров назвать историю строительства Байкало-Амурской магистрали или строительства высокоскоростной пассажирской магистрали Петербург-Москва. Должен ли российский план модернизации страны иметь технико-экономическое обоснование? Имеет ли право российское общество, население страны знать:

какими возможностями, ресурсами располагает страна, каким образом эти ресурсы предполагается использовать? Или российские граждане просто должны верить в добрые намерения, устремления своих вождей, надеяться на лучшее по принципу – «Как товарищ Сталин сказал, так и будет!». Хочется напомнить, что даже при «проклятом царизме» все сколько-нибудь крупные и затратные проекты в обязательном порядке рассматривались в Думе. Например, П. А. Столыпин выступал в III Государственной думе о необходимости ассигнований на строительство Амурской железной дороги. До этого проект в деталях был рассмотрен и одобрен Инженерным Советом МПС, группой высококлассных экспертов страны.

Вряд ли необходимо кого-то убеждать, что главной проблемой модернизации политической сферы российской жизни является создание механизмов контроля со стороны общества за тем, как используются богатства страны. Хочется напомнить, что даже у дореволюционной Государственной думы было право запроса по любому вопросу жизни государства по инициативе 30 депутатов. Без реального подключения гражданского общества к контролю за движением денежных потоков в стране все разговоры про борьбу с коррупцией останутся бегом на месте, имитацией деятельности. Ни один из крупных и чрезвычайно затратных проектов в новейшей истории России не был предметом рассмотрения в законодательных органах. Деньги в российском обществе по-прежнему тратятся бесконтрольно группой лиц в интересах нескольких групп лиц. При таком положении вещей никаких богатств ни на какую модернизацию не хватит.

По своему характеру все российские модернизации имели прерывистый (или пульсирующий), ущербный и незавершенный характер. Энергичные

действия одних и тех же высших лиц государства сменялись периодами пассивности. За реформами в одних и тех же сферах жизни общества следовали контрреформы, которые возвращали ситуацию к исходной точке. Модернизация экономики ни разу не подкреплялась полноценной политической модернизацией. Всякий раз возникало впечатление, что дело в очередной раз брошено на полпути из-за каких-то более важных дел. Целый ряд фундаментальных реорганизаций, которые представляются обязательными составляющими успешных модернизаций, производились в России слишком поздно или не проводились вообще [6]. Не пора ли приниматься за дело?

Список литературы

1. Красильщиков В., Гутник В., Кузнецов В. и др. Модернизация: Зарубежный опыт и Россия. – М., 1994.
2. Каспэ С. Империя и модернизация: Общая модель и российская специфика. – М., 2001.
3. Пантин В. И. Волны и циклы социального развития: Цивилизационная динамика и процессы модернизации. – М., 2004.
4. Промышленная политика в стратегии российских модернизаций XVIII-XXI вв. – Екатеринбург, 2006.
5. Россия в современном мире. От СССР к России / В.В. Фортунатов, В.В. Титко, Т.Н. Трусова, В.М. Шадрин. – СПб.: ФГБОУ ВПО ПГУПС, 2015. – 220 с.
6. Фортунатов В. В. Россия в 2017 году. Чем закончатся эксперименты со страной? – СПб.: Питер, 2011. – 320 с.
7. Чернега В. Россия и Совет Европы: есть ли альтернатива сотрудничеству? // Международная жизнь. – 2015. – № 6.