

УДК 656.06

В.А. Персианов

А.В. Курбатова

## ТРАНСПОРТ И ЕГО РОЛЬ В ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

*Аннотация.* В статье рассматривается опыт советских железных дорог в развитии подсобных хозяйств аграрного типа. В целях обеспечения экономической безопасности страны предлагается проект аграрно-промышленной интеграции.

*Ключевые слова:* железные дороги, диверсификация, подсобные хозяйства, сельскохозяйственная продукция, импортозамещение.

Vladimir Persianov

Anna Kurbatova

## TRANSPORT SECTOR AND ITS ROLE IN THE IMPORT SUBSTITUTION OF AGRICULTURAL PRODUCTS: FORESIGHT

*Annotation.* The article gives a description of the practical experience of soviet railway transport in part-time gardening and farming. It also proposes a project of factory-farm integration to ensure the economic security of our country.

*Keywords:* railways, diversification, part-time gardening and farming, agricultural products, import substitution.

Сельскохозяйственное производство в течение десятилетий было проблемной областью российской экономики. Выход, казалось, был найден в конце первого послереволюционного десятилетия, когда правительство СССР взяло курс на коллективизацию сельского хозяйства, и стал формироваться мощный сектор кооперативов (колхозов) и государственных предприятий аграрного профиля (совхозов). К концу 1930-х гг. вопрос о стратегических ориентирах в развитии деревень был безоговорочно решен в пользу коллективизации сельскохозяйственного производства, и это решение советского руководства – партии большевиков и правительства – было правильным. Коллективизация проходила непросто, сопровождалась ошибками (их в те годы называли «перегибами», «головокружениями от успехов» и т.п.), но другого реального пути у страны не было. Молодое советское правительство на помощь Запада не рассчитывало. Ценой огромных усилий и жертв страна целенаправленно и планомерно развивалась на собственной экономической основе.

В годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) аграрный сектор страны выдержал тяжелейшие испытания. В послевоенные годы, как и в годы предвоенных пятилеток, на помощь селу пришел город. Многие предприятия промышленности и транспорта в 1970-е – 1980-е гг. стали обзаводиться собственными подсобными хозяйствами аграрного типа, включая в свои производственные структуры ослабленные колхозы и совхозы. Постепенно, как бы сами собой, без видимой и серьезной финансовой помощи из государственного бюджета, стали развиваться в масштабах страны процессы агропромышленной кооперации. Эти процессы с каждым годом набирали силу, становились все более привлекательными и для села, и для города. В стране стал формироваться новый тип производственных отношений – агропромышленная интеграция, прерванная крушением СССР и рыночными реформами [2].

Впечатляющие масштабы они приобрели в сфере транспорта, особенно на железных дорогах, где условия для такого рода диверсификации были весьма благоприятными. В январе 1991 г. в конференц-зале Министерство путей сообщения (МПС) состоялось заседание коллегии, на которой обсуждались вопросы развития подсобных сельскохозяйственных предприятий отрасли. По материалам коллегии, в ведении железных дорог на начало года находилось свыше 100 тыс. га земли различного

сельскохозяйственного назначения, около 50 тыс. голов крупного рогатого скота, 55 тыс. овец, 140 тыс. свиней и т.д. Урожайность с гектара земель не только не уступала показателям лучших колхозов и совхозов Министерства сельского хозяйства, но и нередко превосходила их: зерна – 12,9 центнеров, картофеля – 87, овощей – 127 центнеров. Средний надой молока с одной коровы (2700 литров в год) был не ниже, чем на животноводческих фермах Минсельхоза. А себестоимость сельхозпродуктов в подсобных хозяйствах в 1991 г. была такой: 1 килограмм говядины – 1 руб. 61 коп.; свинины – 2 руб. 42 коп.; литр молока – 52 коп. [2].

Собственные подсобные хозяйства на селе имели 246 локомотивных и 237 вагонных депо, 502 дистанции пути, 120 отделений железных дорог. Коллегия МПС решила, что этого мало, и требовала, чтобы каждое отделение дороги имело крупное подсобное хозяйство типа совхоза. Ставились серьезные задачи по переработке мяса и овощей собственными силами. За выполнение заданий по производству сельскохозяйственной продукции (от 10 до 20 кг мяса на человека в год) работники структурных подразделений железных дорог премировались. Стоимость обеда в рабочих столовых в соответствии с решением коллегии намечалось снизить с трех-четырёх руб. до 70-80 коп. [2].

Впечатляли и результаты, достигнутые в производстве сельскохозяйственной продукции на дорогах. Одно из вагонных депо Кустанайского отделения дороги производило в своем подсобном хозяйстве более 20 кг мяса и 100 литров молока на одного работника. Хороших результатов добилась станция Мыза (Горьковская железная дорога), подсобное хозяйство которой имело крупную собственную свиноферму и продавала свинину своим работникам по льготным ценам. Отдел рабочего снабжения Уральского отделения Западно-Казахстанской железной дороги имел собственное животноводческое хозяйство и колбасный цех, производивший в год свыше 220 т продукции. Работники цеха (27 чел.) имели хороший заработок – 250 руб., а заготовители – 330 руб. в месяц. Мясо закупали у местного населения. Затраты на строительство колбасного цеха окупались за один год. Высокоэффективным подсобным хозяйством обзавелась Ростовская дистанция лесозащитных насаждений Северо-Кавказской железной дороги. С финансовой поддержкой из централизованного фонда МПС (1,2 млн руб.) были построены свинооткормочный цех, зерносушилка, теплицы, цветочная оранжерея и другие объекты инфраструктуры подхоза. В результате дистанция добилась рекордных показателей производства мясной продукции (120 кг в год на одного работника), а урожайность зерновых на поливных землях достигла 90 центнеров с гектара. Успешно развивались подсобные хозяйства и на Приволжской железной дороге [4].

Во второй половине 1990-х гг. аграрно-промышленный комплекс, сложившийся в системе МПС, стал интенсивно разрушаться. Диверсификация в сторону аграрно-промышленного производства на государственных предприятиях промышленности и транспорта стала рассматриваться как непрофильный вид деятельности, идущей вразрез с идеологией рыночных реформ – акционированием и приватизацией, выделением в структуре крупных производственно-технологических комплексов множества различных бизнесов. Сегодня, когда России наносятся тяжелые удары разного рода санкциями, надо избавляться от торгашеского фундаментализма и возвращаться к положительному опыту аграрно-промышленной кооперации советского периода. Около 40 млн га когда-то пахотной земли не обрабатываются и не используются для получения сельхозпродукции. Россия продолжает оставаться зависимой от продовольственного импорта из стран ближнего и дальнего зарубежья. Миллионы свободных рабочих рук, десятки миллионов гектаров пустующих земель сельскохозяйственного назначения и многомиллиардный долларовый импорт продуктов питания – это прямая угроза не только экономической, но и национальной безопасности страны.

В этих условиях стране нужно искать выход из тупиковой и крайне опасной ситуации, и решение найдется. «Ставить задачи и планировать их решение, – как пишет журналист Т. Воеводина, –

надо в натуральных показателях, а не в денежных ... Пора понять, что нам нужна не хрематистика, т.е. искусство извлечения прибыли, а экономика, направленная на решение конкретных хозяйственных задач. И многие задачи не могут быть решены в логике затрат и прибыли ... Максимальная самодостаточность должна быть и в сельском хозяйстве ... Пока на вызовы жизни мы не отвечаем или отвечаем недопустимо вяло. И мешают нам либеральные догмы, которыми мы опутаны» [1].

Прошло четверть века с начала рыночных реформ в стране, но мы так и не определились с «национальной идеей», – общероссийским, подлинно инновационным проектом организации народного хозяйства и всей общественной жизни. Вспомнили о патриотизме, и это замечательно, гораздо более серьезно, чем желание «удвоить ВВП». Нельзя забывать особую роль села и сельского хозяйства в воспроизводстве нашей национальной культуры, наших традиций, исторической идентичности и духовно-нравственного кода. Вспомним слова знаменитого ученого-футуролога Ивана Ефремова: «все разрушения империй, государств происходят через утерю нравственности, и это разрушение носит характер саморазрушения» [3]. Большие города миссию воспроизводства нации не выполняют, и если деградирует село, значит, деградирует и все наше российское демографическое пространство.

В рамках подготовки к Московскому экономическому форуму в Белгороде в начале 2014 г. прошла сессия, посвященная проблемам аграрного комплекса. На сессии обстоятельно анализировались недостатки в организации сельскохозяйственного производства. Указывалось и на такой важной факт, как отсутствие в стране хорошо продуманной расселенческой политики. Село обезлюдело, работать некому, идет депопуляция активного трудоспособного сельского населения, а правительство почему-то берет курс на урбанизацию, развитие и укрепление мегаполисов. Об этом можно было бы подумать, сказал губернатор Белгородской области Е. Савченко, «если бы население России приблизилось к 500 млн чел.» [3].

Объединение усилий города и деревни – ключевая проблема, решение которой определит лик будущей России. В годы НЭПа это называлось смычкой. Ошибаются те, кто видит выход в индивидуализации сельскохозяйственного производства (фермерстве) по западному образцу. Заблуждаются и те, кто считает, что дело можно поправить и без достойной материальной, финансовой и чисто организационной поддержки со стороны государства. Кто надеется, что рано или поздно сработают законы, механизмы рыночной экономики, и все станет на свое место.

Сложность выбора состоит в том, что есть лишь узкая тропинка, ведущая к цели: постепенный переход всего нашего народа к новому строю социально-экономического бытия, если угодно, новому образу жизни всего народа. Строй этот, во-первых, должен естественно вытекать из всей совокупности исторических и других условий существования России и населяющих ее народов на протяжении многих столетий. Во-вторых, он должен удовлетворить испытываемую сейчас миллионами людей тягу к земле, острейшую потребность в чистом воздухе, в чистой воде и здоровой пище. Но этим миллионам нужна государственная поддержка и уверенность в том, что они не лишние и не будут обмануты, как это случалось в прошлом.

Еще в предперестроечные годы немало делалось для подъема российской деревни. Десятки миллиардов рублей были вложены в развитие Черноземной зоны РСФСР только в 1970–1980-е гг. Однако коренных, качественных сдвигов в жизни сел и деревень этой зоны тогда не наступило, хотя материальный достаток работников стал выше, бытовые условия в целом тоже изменялись к лучшему. Однако сейчас даже те сельские поселения, которые не попали в разряд так называемых бесперспективных, в массе своей, в условиях «свободы выбора», не процветают, не ласкают глаза гармонией с природным окружением, часто выглядят неприбранными и унылыми. Значит, что-то не было учтено, программа была недостаточно отработана, и весь проект оказался незавершенным.

Общероссийский интеграционный проект особенно важен сегодня для русских, а также для других народов нашей страны, долгое время живших с русскими и навеки связавших с ними свои исторические судьбы. Ведь русский строй жизни с незапамятных времен характеризовался общинным, артельным началом. Лучшие качества душевного склада наших предков образовывались «на миру», где, по пословице, «и смерть красна». Не случайно именно в России появилась и «Философия общего дела» Николая Федорова, и первый в мире Совет рабочих депутатов – полномочный орган власти общины-фабрики. Не случайно самой распространенной формой кооперации в советской России оставались колхозы и другие виды артелей.

«Общее дело», возглавляемое органами истинного народовластия и отвечающее нашему национальному складу, может и должно получить самое широкое распространение в разнообразных формах. В нем нуждаются многие молодые люди. Современный человек, особенно молодой, остро ощущает, что, если его жизнь сведена только к заботе о личном благополучии (скажем, бизнесе), она перестает быть полноценной, престаает радовать. Непременно нужно то «общее дело», в котором человек мог бы проявить себя как общественное существо, показать и развить лучшие стороны своей личности. Пора серьезно задуматься над этой проблемой и практически начать переход к различным формам соединения индустриального, научного и сельскохозяйственного труда. Это наше уже наступившее будущее и главное условие надежного обустройства России.

Нужно иметь в виду такую особенность сельскохозяйственного производства, как его сезонность. В советском прошлом эту особенность пытались сглаживать двумя способами: увеличением парка сельскохозяйственных машин (но это накладно – часто сельхозмашины используются несколько дней в году) и посылкой горожан в деревню на посевные и уборочные работы (о неэффективности которой много говорили и писали). Лишь в начале 1980-х гг. наметился более рациональный путь решения проблемы, когда промышленные и транспортные предприятия стали создавать на селе филиалы и производственные цеха, причем в ряде случаев рабочие большую часть года были заняты промышленным трудом и только во время посевной и уборочной трудились в сельском хозяйстве. Тенденция к созданию в деревне подсобных хозяйств (продовольственных цехов) городских заводов и фабрик, железных дорог, строительных организаций усиливалась. Земельных наделов, однако, они добивались с большим трудом.

Если в современной России подобная практика станет повсеместной, она постепенно, но неизбежно приведет к образованию предприятий доселе невиданного типа. Такие предприятия будут объединять завод (фабрику), научно-исследовательский институт (НИИ) и колхоз (сельхозартель). При продовольственном цехе предприятия в сельской местности могут располагаться и его «цехи здоровья» - дома отдыха (в том числе и семейного типа), санатории, спортивные базы, школы, детские сады, садовые товарищества и пр., а также учреждения культурно-бытового назначения. Для крупного предприятия (например, железной дороги, судоходной компании, морского порта и т.п.) не составит труда проложить несколько километров шоссе до ближайшей магистрали, наладить водоснабжение и пр., – ведь это будет не «шефство», а работа на себя. Так в нашу жизнь незаметно станет входить такой строй бытия и расселения, как сеть производственно-потребительских общин.

Маховик, который нужно раскрутить, слишком инерционно тяжел, чтобы рассчитывать на скорый успех. Но он придет, если систематически наращивать усилия в нужном направлении. Другого пути у России нет, во всяком случае, сегодня он не просматривается. Высокий общественный идеал, учет исторического прошлого и тенденций социального развития, неуклонность продвижения к цели при многообразии его форм – залог успеха в этом поистине великом деле преобразования земли и человека на просторах России.

*Библиографический список*

1. Воеводина, Т. Белый кот на воеводстве / Т. Воеводина // *Завтра*. – 2016. – № 11. – С. 8.
2. Персианов, В. А. Научная мысль в развитии путей сообщения России (исторические вехи, проблемные вопросы и решения) : монография / В. А. Персианов, В. П. Козлова. – М. : ГУУ, 2008. – 394 с.
3. Савченко, Е. Россия может прокормить 500 миллионов человек / Е. Савченко // *Завтра*. – 2014. – № 5. – С. 5.
4. Ямщиков, Б. Осенний отчет в подсобных хозяйствах Приволжской магистрали / Б. Ямщиков // *Гудок*. – 1997. – 23 сентября.