

ИСТОРИЯ НАУЧНОЙ ЖИЗНИ В СССР–РОССИИ В ВОСПОМИНАНИЯХ СОВРЕМЕННОКОВ

DOI: 10.17212/2075-0862-14.3.2-497-504

УДК 330.8

ВОСПОМИНАНИЯ О БОРИСЕ ПАВЛОВИЧЕ ОРЛОВЕ

Ханин Григорий Исаакович,

*доктор экономических наук, профессор,
профессор Сибирского института управления –
филиала Российской академии народного хозяйства
и государственной службы при Президенте РФ,
Россия, 630102, г. Новосибирск, ул. Нижегородская, 6*
AuthorID (РИНЦ): 143335
SPIN-код (РИНЦ): 6196-5996
khaning@yandex.ru

Аннотация

Воспоминания о новосибирском экономисте Борисе Павловиче Орлове состоят из трех эпизодов. В первом анализируется его работа «Развитие транспорта СССР». Высоко оцениваются фундаментальность работы, использование архивных данных и правдивость анализа. Отмечается объективное освещение истории советского транспорта, особенно в периоды первой пятилетки и советско-финской войны. Отмечается квалифицированный анализ причин ориентации на железнодорожном транспорте на развитие путевого хозяйства, расширение и обновление подвижного состава вместо нового железнодорожного строительства. Второй эпизод связан с защитой мной кандидатской диссертации, на которой Борис Павлович был первым оппонентом. Несмотря на крамольность для того времени многих ее положений, Орлов ее поддержал и высоко оценил. Третий эпизод связан с руководством мной студенческим научным обществом на экономическом факультете НГУ, деканом которого был тогда Орлов. Научная работа этого общества, смело исследовавшего острые проблемы социалистической экономики, подверглась политическому преследованию и гонениям. Борис Павлович в этой кампании не принял никакого участия с риском для своего административного положения.

В статье отмечается высокий уровень квалификации Бориса Павловича Орлова, его честность, гражданская смелость и порядочность.

Ключевые слова: Борис Павлович Орлов, экономическая история СССР, транспорт СССР.

Библиографическое описание для цитирования:

Ханин Г.И. Воспоминания о Борисе Павловиче Орлове // Идеи и идеалы. – 2022. – Т. 14, № 3, ч. 2. – С. 497–504. – DOI: 10.17212/2075-0862-14.3.2-497-504.

Сразу хочу сказать, что я лично знал Бориса Павловича очень мало: не бывал у него дома, не слушал лекций, не участвовал в собраниях с его участием, не участвовал в совместных проектах. Тем не менее у меня сложилось о нем вполне отчетливое мнение. Прежде всего благодаря чтению его научных трудов и двум примечательным эпизодам в моей жизни, в которых Борис Павлович принял участие.

Начну с научной работы Бориса Павловича. Ведь именно она больше всего говорит об ученом, о его характере и способностях. Его книгу «Развитие транспорта СССР» [1] я впервые прочитал в 1964 году, вскоре после ее выхода. Я был тогда аспирантом Ленинградского финансово-экономического института. К этому времени у меня уже не было иллюзий в отношении достоинств советской экономики. Я начитался в спецхране библиотеки имени Салтыкова-Щедрина западных книг и статей о советской экономике с ее критикой. Больше всего заинтересовали меня критика советской статистики и расчеты реальных результатов, начиная с 1928 года, разительно отличавшихся (в худшую сторону) от официальных данных ЦСУ СССР. Немало о пороках советской экономики (это тогда называлось *недостатки*) можно было прочитать и в советской периодической литературе.

Книга Орлова произвела на меня сильное впечатление. Прежде всего своей фундаментальностью. В ней он говорил о большом периоде российской и советской экономики. Притом не об одном из видов транспорта, а о всех его видах в их взаимосвязях и сопоставлениях со всей экономикой. Важно то, что в советское время на транспорте (за исключением автомобильного) была достоверная производственная статистика, и с учетом его взаимосвязи со всей остальной экономикой по положению на транспорте можно было судить и о состоянии всей экономики.

Орлов начал издавать – с институционального и материально-вещного состояния транспорта в период Первой мировой войны. И не только по опубликованным источникам, как было тогда принято, поскольку доступ к архивам советского периода был ограничен, но и по архивным данным советского периода. Подробно говорилось об упадке транспортной системы в период революции и Гражданской войны и о трудном возрождении в период нэпа. Особенно сильное впечатление произвел его рассказ о работе транспорта в 1930-е годы и в период Великой Отечественной войны. Он очень существенно дополнил оценки этих периодов по данным из западных источников.

Впечатлял его рассказ о кризисе транспорта в годы первой пятилетки. Она в пропагандистских целях не только в советское время, но иногда и сейчас изображается как большой успех командной экономики. Между тем это был огромный провал. Орлов это убедительно показал на примере работы транспорта в этот период. Основной причиной провала он считал недостаток капитальных вложений, выделяемых транспорту. Хотя был и недостаток спроса из-за застоя в экономике и катастрофического ухудшения жизни населения. Надежды на интенсификацию не оправдались. Стоило обеспечить более реалистическое планирование в планах второй пятилетки, значительно увеличить капитальные вложения в транспорт и поднять уровень жизни населения, как работа транспорта заметно улучшилась и интенсифицировалась.

С болью писал Орлов о чудовищных репрессиях на транспорте в 1937–1938 годах. Потребовалось немало времени для отбора новых кадров взамен уничтоженных. Но им еще требовалось время для приобретения навыков управления. Финская война показала слабость не только Красной армии, но и экономики в целом. Орлов очень убедительно показал, в какой хаос погрузилась советская экономика в результате трехмесячной войны с государством с населением в 2 млн человек.

Правдиво Орлов показал и реальные успехи, и провалы в работе транспорта в годы Великой Отечественной войны.

Гораздо лучше транспорт работал в послевоенный период, при более рациональной структурной и кадровой политике.

Впоследствии я несколько раз обращался к этой книге. Последний раз я это делал совсем недавно, в работе над рецензией на книгу Д.Б. Орешкина с критикой апологетической литературы об экономике СССР сталинского периода [2]. В ней было много справедливого и убедительного. Но одно место вызвало у меня сомнение: Орешкин как свидетельство неудач советской экономики того периода привел данные о низком по сравнению с дореволюционным уровнем объеме железнодорожного строительства. У Орлова я нашел убедительное объяснение этого факта. Он показал, что гораздо эффективнее в этот период было усиливать вложения в путь и подвижной состав.

Готовя эти воспоминания, я нашел в книге Орлова и два упущения. Первое связано с совершенно незначительным местом, которое отведено в ней пассажирским перевозкам. Это соответствует тому второстепенному месту, которое занимало в советской экономике обеспечение условий жизни населения. Множество литературных и мемуарных свидетельств говорит о катастрофически низком уровне пассажирских перевозок в 1930–1940-е годы.

Второе упущение относится к оценке стоимости основных фондов. Именно они обеспечивают материальные условия его развития. Орлов

оценивал их преимущественно в физическом выражении: численность локомотивов и вагонов, пароходов, автомобилей и т. д., и по отдельным качественным характеристикам. При всей важности этих показателей они всё же не могут заменить общей оценки. Они приводятся, но без критической оценки. Проблема же в том, что оценка основных фондов осуществлялась тогда (как и сейчас) по балансовой стоимости, что при огромной инфляции очень сильно занижало ее реальные размеры (по восстановительной стоимости). Только оценка основных фондов транспорта по восстановительной стоимости позволяет определить их реальную динамику и финансовое положение транспорта и отдельных его отраслей, обосновать транспортные тарифы.

В период моей жизни в Академгородке научные интересы Бориса Павловича были связаны с Сибирью. Поскольку эти вопросы были на периферии моих научных интересов, ничего об этой стороне его научной деятельности сказать не могу.

Лично с Борисом Павловичем я столкнулся после моего переезда в новосибирский Академгородок осенью 1965 года. Не сразу, так как долгое время экономический факультет НГУ не был выделен как самостоятельный, экономисты НГУ числились в составе гуманитарного факультета и объединялись в составе кафедр. Я работал на кафедре политической экономии, которая, впрочем, собиралась очень редко. Основная научная жизнь экономистов шла в Институте экономики СО РАН и в лаборатории экономико-математических исследований (ЛЭМИ) НГУ. Судьба свела меня с Борисом Павловичем только осенью 1967 года в связи с защитой мною кандидатской диссертации. Борис Павлович был назначен тогда первым оппонентом.

Здесь мне придется рассказать о самой диссертации, чтобы была понятна реакция Бориса Павловича. Под ее вполне благонамеренным названием крылось оппозиционное содержание. Показывая недостатки советской экономики в прошлом и настоящем, я отстаивал необходимость перехода к регулируемым рыночным отношениям. Тогда слово «рынок» уже допускалось, но ему предпочитали более ортодоксальный термин *полный хозрасчет*. Особенностью диссертации было широкое использование историко-экономического материала. Для обоснования пороков командной экономики анализировалось выполнение (*невыполнение!*) первой и второй пятилеток. Вот это уже было полной крамолой. Обе пятилетки в советской историко-экономической литературе считались крупнейшим достижением советской экономики. Между тем их итоги (анализировались и некоторые опубликованные годовые планы), по моим расчетам на основе единственно достоверных физических показателей, очень сильно отличались от объявленных результатов.

Были в работе и другие крамольные места. В другом месте такую диссертацию просто не допустили бы до защиты, но новосибирский Академгородок тогда был островком свободы в СССР, и в этом отношении Институт экономики и НГУ не отличались от других научных учреждений Академгородка. Мне повезло к тому же, что она попала в руки такого квалифицированного и свободомыслящего ученого, как Борис Павлович Орлов. Он полностью осознавал дефекты командной экономики и к тому же был приверженцем историко-экономических исследований. Видимо, наличие этой тематики в диссертации ему импонировало.

Я мог бы за давностью лет и забыть детали обсуждения своей работы на ученом совете НГУ по гуманитарным наукам, если бы для написания своих воспоминаний не разыскал в архиве НГУ стенограммы обсуждения диссертации. И мне было очень приятно прочесть в высшей степени положительный отзыв о ней Бориса Павловича. Он справедливо отметил и отдельные недостатки, но всё же явно преобладали положительные оценки. Диссертация благополучно была утверждена. Но вскоре произошла советская интервенция в Чехословакии, причем руководителям тогдашней Чехословакии вменялись в вину как раз рыночные реформы. Слово *рынок* применительно к социалистической экономике стало в СССР бранным. Судьба моей диссертации была предрешена. Как я слышал, Борис Павлович был вызван в ВАК и, несомненно, защищал ее, но ничего не смог сделать.

Второй эпизод относится к более позднему периоду. Тогда экономический факультет уже выделился из гуманитарного и Орлов стал его первым деканом. Я же примерно в это же время фактически возглавил на факультете студенческое научное общество. Пишу *фактически*, потому что формально его возглавлял тогда очень хороший человек, Израиль Давыдович Брин. Но он доверил это хлопотливое дело мне, не требуя отчета о моей деятельности, а я не стал ему докучать. Членами СНО стали лучшие студенты старших курсов. Я поставил перед ними самые актуальные и мало освещенные в советской экономической литературе того времени проблемы, объяснил их значение и порекомендовал литературу (в том числе польскую, чехословацкую и венгерскую – на английском языке). Среди тем были такие (крамольные тогда), как инфляционные явления в социалистической экономике, циклические колебания в социалистической экономике, реальное выполнение восьмого пятилетнего плана и годовых планов этого периода по достоверным экономическим показателям, рыночные реформы в социалистических странах.

Студенты горячо принялись за дело и через 3–4 месяца представили первые варианты докладов. После моих замечаний и доработки они были вынесены на обсуждение. Обсуждение было очень горячим и плодотворным. Тогда родилась идея выпустить бюллетень с кратким изложением содержания

докладов. Сказано – сделано. Бюллетень вышел и благополучно провисел две-три недели, а потом был снят по распоряжению руководства Института экономики, после чего началось длительное расследование моей злоуредной деятельности по руководству СНО. Не стану, чтобы не уйти от темы, говорить о его ходе. Желающие могут прочесть об этом в моих воспоминаниях [3]. Скажу только о роли в этом вопросе Бориса Павловича. Вопрос полностью находился в его ведении как декана, и он, конечно же, видел бюллетень, который был вывешен рядом с деканатом, но никак не реагировал. Не сомневаюсь, потому что был согласен с его содержанием. Именно по этой же причине он не принимал никакого участия в расследовании и в последующей расправе надо мной (и Брином). И этого я забыть не могу.

Остается добавить, что все изложенные молодыми студентами в 1969 году взгляды стали через 20 лет общепризнанными.

Вскоре Борис Павлович был вынужден уйти с поста декана. Слышал, что он имел неприятности в связи со своими критическими выступлениями в отношении состояния советской экономики того периода. Но думаю, что снимали по совокупности «преступлений», среди которых либерализм в отношении СНО занимал не последнее место.

Впоследствии мы неоднократно с ним встречались на улицах Академгородка и в коридорах Института экономики, куда я приходил в библиотеку. Он приветливо улыбался. Ни тени упрека, что пострадал из-за меня. Он прекрасно знал истинных виновников своих неприятностей.

Борис Павлович Орлов был выдающимся советским экономистом. Но у него было и еще одно, еще более ценное и довольно редкое (и опасное в советской экономической науке) качество: он был честным и порядочным человеком. Эти качества в не меньшей степени нужны российским экономистам и сейчас.

Литература

1. Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР, 1917–1962: историко-экономический очерк. – М.: Изд-во АН СССР, 1963. – 403 с.
2. Орешкин Д.Б. Джугафилия и советский статистический эпос. – М.: Мысль, 2019. – 480 с.
3. Ханин Г.И. Сочинения. В 2 т. Т. 2. – М.: Товарищество научных изданий КМК, 2020. – 680 с.

Статья поступила в редакцию 29.05.2022.

Статья прошла рецензирование 10.06.2022.

DOI: 10.17212/2075-0862-14.3.2-497-504

MEMORIES OF BORIS PAVLOVICH ORLOV

Khanin, Grigory,*Dr. of Sc. (Economics), Professor,**Professor of the Siberian Institute of Management –**the Branch of the Russian Academy of National Economy**and Public Administration under the President of the Russian Federation,**6 Nizhgorodskaya Street, Novosibirsk, 630102, Russian Federation*

AuthorID (RSCI): 143335

SPIN code (RSCI): 6196-5996

khaning@yandex.ru

Abstract

Memories of Novosibirsk economist Boris Pavlovich Orlov consist of three episodes. The first analyzes his work “Development of Transport in the USSR”. The author analyzes the fundamental nature of the work, the use of archival data and the truthfulness of the analysis. An objective coverage of the history of Soviet transport is noted, especially during the periods of the first five-year plan and the Soviet-Finnish war. The author gives a qualified analysis of the reasons for the orientation in railway transport towards the development of track facilities and the expansion and renewal of rolling stock instead of new railway construction. The second episode is connected with the defense of Ph.D. thesis of the author, in which Boris Pavlovich was the first opponent. Despite the seditiousness of many of its provisions for that time, Orlov supported it and highly appreciated it. The third episode is connected with the author’s leadership of the student scientific society at the Faculty of Economics of the Novosibirsk State University, of which Orlov was then the dean. The scientific work of this society, which boldly explored the acute problems of the socialist economy, was subjected to political persecution. Boris Pavlovich did not take any part in this company, at the risk of his administrative position.

In the article, the high level of Boris Pavlovich Orlov’s qualifications, his honesty, civic courage and decency are discussed.

Keywords: Novosibirsk economist Boris Pavlovich Orlov, economic history of the USSR, transport of the USSR.

Bibliographic description for citation:

Khanin G. Memories of Boris Pavlovich Orlov. *Idei i idealy = Ideas and Ideals*, 2022, vol. 14, iss. 3, pt. 2, pp. 497–504. DOI: 10.17212/2075-0862-14.3.2-497-504.

References

1. Orlov B.P. *Razvitiye transporta SSSR, 1917–1962: istoriko-ekonomicheskii ocherk* [The development of transport in the USSR. 1917–1962: Historical and economic essay]. Moscow, AS USSR Publ., 1963. 403 p.

2. Oreshkin D.B. *Dzhugafiliya i sovetskii statisticheskiĭ epos* [Dzhugafilia and the Soviet statistical epic]. Moscow, Mysl' Publ., 2019. 480 p.
3. Khanin G.I. *Sochineniya*. V 2 t. T. 2. [Works. In 2 vols. Vol. 2]. Moscow, Association of scientific publications of KMK, 2020. 680 p.

The article was received on 29.05.2022.

The article was reviewed on 10.06.2022.