



ЭКОНОМИКА ВОЙНЫ

## Ах, война! Что ты сделала, подлая!

Миллионам немцев в качестве трофея главари фашистского государства обещали богатства Советского Союза.

Еще в 1925 году в книге «Майн кампф» Гитлер сформулировал «восточную политику»: «Когда мы говорим сегодня о приобретении новых земель и нового пространства в Европе, то в первую очередь думаем о России и о подчиненных ей окраинных государствах...»

Для германского капитала Советский Союз, его богатства были огромным «пирогом». Уже в начале войны 6 июля 1941 года Гитлер говорил: «В принципе мы должны помнить, что необходимо уметь разрезать этот пирог, с тем чтобы мы могли: во-первых, господствовать, во-вторых, управлять, в-третьих, изыскать выгоду».

В государственном аппарате гитлеровской Германии разрабатывались планы разграбления материальных ценностей СССР, уничтожения людского потенциала, создавались особые подразделения. Геринг откровенно заявлял: «Я намереваюсь грабить!»

Для организации грабежей был создан подчиняющийся Герингу «экономический штаб особого назначения Ольденбург». Штаб руководил хозяйственными инспекциями во всех крупных захваченных городах. Вместе с армией и государственными чиновниками в страну хлынули многочисленные представители германских концернов, которые поспешили основать на оккупированных территориях СССР свои филиалы, главной и единственной целью которых был грабег.

около  
**30%**  
национального богатства потерял Советский Союз за время войны

В истории всех войн, шедших ранее, ни одна армия не разрушала так методично и планомерно, так жестоко и хладнокровно захваченные во время военных действий чужие территории, как это делали гитлеровские войска. Специальные команды факельщиков для поджога зданий, взрывателей для уничтожения не только промышленных объектов, но и театров, музеев, детских садов и больниц впервые создала германская армия.

Чтобы экономика СССР могла противостоять экономической мощи фашистской Германии, необходимо было не потерять оставшиеся ресурсы. И уже 27 июня 1941 года было принято решение об эвакуации огромного числа предприятий на восток страны, которая позволила сохранить значительную часть военно-экономического потенциала тех районов, которые попадали в зону оккупации. На восток отправлялось и имущество колхозов и совхозов. Тем самым были сорваны планы гитлеровцев – лишить Советский Союз промышленной базы.

Созданная на востоке страны новая промышленная база стала, по сути, основным поставщиком всех важнейших видов продукции. Уже в 1942 году промышленные предприятия восточных районов производили 100% тракторов, 99% кокса, 97% железной руды, 97% чугуна, 87% стали, 90% проката, 82% угля, 52% станков, 59% электроэнергии.

За всю историю человечества ни одна страна не понесла такой урон в результате военных действий. Советский Союз потерял около 30% национального богатства и десятки миллионов человек. Нацисты планировали выселить в Сибирь с Украины 65% украинцев, из Белоруссии – 75% белорусов. Освобожденные территории подлежали заселению немецкими колонистами.

Западногерманский экономист Б. Эндрукс рассчитал, что если на Первую мировую войну было израсходовано 260 млрд долларов, то на Вторую – 3300 млрд. Бюджетные

ассигнования на военные цели составили в США 275 млрд долларов, в Германии – 272 млрд, в Англии вместе с Канадой – 120 млрд, во Франции – 15 млрд, в Италии – 94 млрд, в Японии – 56 млрд, в СССР – 357 млрд долларов.

А расчеты французского экономиста А. Клода свидетельствуют, что общая стоимость разрушений, произведенных в ходе войны в европейских государствах, составила 260 млрд долларов (в ценах 1938 года). Из этой суммы на СССР приходится 128 млрд (679 млрд рублей).

О том, чем и сколько заплатила после войны Германия за материальный ущерб, нанесенный нацистами экономике СССР, до сих пор известно немногим. Однако по информации военного историка, профессора, действительного члена Академии военных наук Михаила Семиряги, советские трофейные команды отправили из Германии в СССР более 2,5 тыс. демонтированных промышленных предприятий, свыше 2 млн голов рогатого скота, почти 100 тыс. вагонов со стройматериалами, мебелью, вещами, различным хозяйственным оборудованием, около 3 млн пар обуви, 0,5 млн радиоприемников, 60 тыс. одних только роyleй и пинино и многое другое.

Но все равно, по данным и российских, и западных экспертов, с учетом выплаченных сумм долг Германии по репарациям все еще составляет ориентировочно 3 трлн 271 млрд долларов. Действительно ли это так? Кто ответит на этот вопрос?

Николай ПЛЕХАНОВ



Взорванный фашистами Днепрогэс

НОВЫЕ РУБЕЖИ

## «Зеленая» экономика приходит в Беларусь

По индексу экологической эффективности в 2005 году Беларусь занимала 73-е место в мире, в 2014 году – 32-е место. Так называемый «экологический след» тоже сокращается.

Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Беларуси до 2030 года (НСУР-2030) включает систему мер по укреплению технологического потенциала национальной экономики, позволяющих обеспечить ее функционирование на экологических принципах. Этому процессу способствует и проект «Содействие переходу Республики Беларусь к «зеленой» экономике». Он финансируется Европейским союзом и реализуется Программой развития ООН. Бюджет проекта – 5 миллионов евро. Срок реализации – декабрь 2017 года.

Первый заместитель министра природных ресурсов и охраны окружающей среды Беларуси Ия Малкина считает внедрение принципов «зеленой» экономики требованиям времени:

– Борьбa за доступ на европейские рынки без внедрения в промышленное производство «зеленых» технологий се-

логические центры в заказниках «Прибужское Полесье» и «Свитязянский».

Второй компонент – это реализация в регионах четырех пилотных проектов, основанных на принципах «зеленой» экономики: открытие производства офисной бумаги из вторичных ресурсов в Борисове, организация глубокой переработки сапропеля в Житковичах, создание комплекса по переработке древесных отходов в Бресте и питомника для выращивания птиц тетеревиных пород в заказнике «Налибокский».

Третье – это работа с неправительственными организациями, которым под «зеленые» инициативы будут выдаваться гранты. Проекты могут разрабатываться совместно с государственными органами и бизнес-сообществом, но подавать их должны общественные организации.

Кроме того, разрабатывается «зеленая карта» Беларуси, на которой можно будет найти предприятия, ориентированные на внедрение принципов «зеленой» экономики.

То, что забота об экологии, которую на производстве всег-

да относят к издержкам, может приносить прибыль, доказывает учебная программа «Чистое производство». Ее в Беларуси реализуют Норвежское общество дипломированных инженеров и научных сотрудников ТЕКНА и Северная экологическая финансовая корпорация NEFCO, учрежденная пятью странами Северной Европы.

Почему экологическим просвещением занимались скандинавы? Потому что они дальше всех продвинулись в Европе в организации чистых производственных процессов. А сегодня с помощью Программы по окружающей среде ООН (ЮНЕП) предлагают свой опыт зарубежным партнерам.

Средства на проведение природоохранных мероприятий предприятиям искать не приходится, так как корпорация NEFCO предоставляет очень выгодный целевой кредит.

В Беларуси ТЕКНА, стратегическим партнером которой стал Международный государственный экологический университет им. А.Д. Сахарова, работает уже два года. За это время на базе вуза с помощью

ЭКОНОМИКА

70 лет



## «Победа» – символ Победы

Через день после окончания операции «Кольцо» и полного пленения 6-й армии вермахта под Сталинградом, 3 февраля 1943 года, в Москве в Наркомсредмаше проходило совещание, на котором обсуждалась разработка новых машин.

До победы было еще более двух лет, и легко представить, что на повестке дня стоял вопрос о конструировании перспективных образцов боевой техники: танков, броневтомобилей, орудийных тягачей... Ан нет, разговор шел о проектировании нового легкового автомобиля «ГАЗ-25». «Родина» – таково было рабочее название будущей легендарной «Победы».

Летом 1943 года немецкие бомбардировщики совершили более 20 массированных атак на Горьковский автозавод, который тогда выпускал грузовики и броневтомобили. Было разрушено около полусотни производственных корпусов, выведено из строя 9 тысяч метров конвейерных линий, 6 тысяч единиц технологического оборудования. Завод был на грани остановки, но работа над новой машиной не прерывалась. Казалось бы, рядовой для военного времени факт: сотни фабрик, заводов продолжали работать, несмотря на налеты вражеской авиации. Но тут другое дело. Как уже говорилось, до победы было еще далеко, а в стране конструировали легковой автомобиль, который будет востребован в мирной жизни. Значит, были уверенность в окончательном разгроме неприятеля и планы на послевоенное развитие страны.

Следует отметить, что в СССР тогда не существовало сколько-нибудь серьезной кузовостроительной школы, не было специалистов подобного профиля. Для предвоенных моделей кузовную оснастку заказывали, как правило, американцам. В этот раз все пришлось делать самим. Также в стране не производился прокатный лист, ширина которого подходила бы для штамповки крупных деталей корпуса будущей «Победы». Приходилось штамповать элементы кузова частями, потом сваривать, швы зачищать, шпательвать, что сказывалось и на прочности, и на внешнем виде. Увеличивался и вес машины.

Тем не менее, как это было принято в канун государственного праздника очередной годовщины Октябрьской революции 6 ноября 1944 года, первый опытный образец авто был выведен главным конструктором ГАЗа Андреем Липгартом на ходовые испытания. Машина выглядела очень современно и красиво, а сильный наклон пе-



редних и задних стекол придавал силуэту динамичность. Впервые появились электрические указатели поворотов и стоп-сигналы, а также вполне вместительный багажник.

Не было единого мнения о двигателе для нового автомобиля. Вариантов было два: 6-цилиндровый 62-сильный и 4-цилиндровый мощностью 50 лошадиных сил. Первые экземпляры были 6-цилиндровые, так как этот двигатель по американской лицензии ГАЗ начал выпускать перед самой войной, и спарки таких моторов ставили на легкие танки и САУ. Четырехцилиндровая версия этого

### С 1946 по 1958 год выпущено 235 999 автомобилей «Победа» разных модификаций

двигателя была компактнее, легче, а главное, потребляла меньше топлива.

Окончательное решение было, конечно, за Сталиным, которому новая машина была представлена 19 июня 1945 года. Вождь отдал предпочтение варианту с «четверкой» как более экономичному, получившему обозначение «ГАЗ М-20». «ГАЗ М-25» с двигателем «шестеркой» в серию не пошел. Буква М означала «Молотовец», так как горьковский автозавод с 1935 по 1957 год назывался ЗИМ – завод имени Молотова.

Первоначально автомобиль планировали назвать «Родина». «Победа» было резервное название. Спросили «добро» у Сталина. «И почему будет ваша Родина?» – осведомился вождь. Название «Победа» нареканий не вызвало.

Что касается цены, то стоила «Победа» 16 тысяч рублей. При средней в те годы заработной плате в СССР 600 рублей. Для сравнения: представительский «ЗИМ» – 40 тысяч рублей – был в свободной продаже. Автомобили «Москвич» 400 и 401 стоили 8 и 9 тысяч рублей.

Позаимствовав у Opel Kapitän 1938 года конструкцию несущего кузова (внутренние

Первый вариант «Победы», выходившей с конвейера в 1946-1949 годах, прямо скажем, оказался неудачным и вызвал массу нареканий: кузов прогибался, садились рессоры. До наших дней не дожило ни одного авто этой серии. Выпуск был временно прекращен – недостатки устранены, и вторая серия, выпускавшаяся с 1949 по 1955 год, была значительно надежнее. Переключатель скоростей переместили с пола на рулевую панель. Впервые на авто были установлены электрические дворники. В салоне появились печка и плафон освещения. И еще любопытная особенность: толщина заднего сиденья машины была уменьшена на пять сантиметров. Только так советские военачальники могли ездить в машине, не снимая папаш.

С 1955 по 1958 год выпускалась «Победа» «ГАЗ-М20Б» – третья серия. Был несколько изменен внешний вид решетки радиатора, в салоне появились радиоприемник. Таких машин до наших дней сохранилось больше всего.

Выпускались также «ГАЗ-М72», модификации «такси», «скорая помощь», «ГАЗ-М20Б кабриолет. Самая интересная

конструкция – «Победа» для села. Комбинация с «ГАЗ-69» позволила легковушке стать внедорожником.

Считается, что эта машина стала целой эпохой отечественного автомобилестроения, его первой и, наверное, единственной настоящей победой.

Оценивая «Победу», журнал Auto Age за 1953 год сообщал, что американские инженеры тщательно осматрели «Победу» и сочли качество изготовления по многим показателям отличным. На кузовных элементах много признаков ручного труда. Кое-где можно рассмотреть следы напильника, но в общем качество кузова весьма хорошее.

А журнал Science and Mechanics в 1957 году писал: «Спокойная на колдобинах, в поворотах и при ускорениях. Хороша на трудных дорогах, если вы не спешите. На дороге держится великолепно. Для своего размера очень стабильна, видимо, из-за веса и мощных рессор».

Британский авторитетный журнал The Motor после проведенных всесторонних испытаний русской «Победы» отмечал: «Конструкцией «Победы» предусматривается прежде всего надежность и возможность езды на далекие расстояния в стране, где дороги плохие, а пункты обслуживания малочисленны и расположены далеко друг от друга. Красота линий и высокие характеристики принесены в жертву практичности и утилитарным целям. Однако, несмотря на это, то обстоятельство, что уделено внимание таким деталям, как устройство прикуривателей, обогревателей и других внутренних удобств, свидетельствует о том, что такое оборудование ценится в России так же, как и всюду».

В шутку, которая, как известно, содержит значительную долю истины, владельцы «Победы» говорили, что их машина надежна, как банк, крепка, как сейф, и проста, как велосипед.

Игорь КРЫЛОВ

VOX POPULI – ГЛАС НАРОДА

### Вкладывай доверительно

Исследовательский центр портала Superjob.ru предложил россиянам выбрать самые надежные кредитные организации из списка 20 наиболее крупных российских банков, составленного порталом banki.ru.

Наиболее надежными, по мнению россиян, являются банки с государственным участием. Безоговорочным лидером рейтинга является Сбербанк России – его выбрали 84% опрошенных. За банк ВТБ проголосовало вдвое меньше число респондентов – 42%, а за его дочернюю организацию – банк ВТБ 24 – 30%. Газпромбанк на четвертом месте с 27% голосов. Замыкает первую пятерку частный банк Альфа-банк (17%). С минимальным отрывом за ним следует Россельхозбанк (16%). Райффайзенбанк чуть опереждает банк Москвы (7 и 6% соответственно). Не сумели преодолеть 5-процентный барьер Промсвязьбанк (4%), банк «Русский стандарт» (3%), ЮниКредитБанк, Росбанк и Бинбанк (по 2% голосов).

Минимальное количество голосов набрали банки: «ФК Открытие», Ханты-Мансийский банк Открытие, Московский кредитный банк, АБ «Рос-

сия», «Санкт-Петербург» и «Ак Барс» (по 1%). Несмотря на солидный размер активов, не узнаваемым россиянами остался Национальный клиринговый центр – эта финансовая организация не набрала ни одного голоса в рейтинге. Каждый двадцатый опрошенный не считает надежным ни один из представленных банков.

Сбербанк больше всего популярен у женщин (85%), а банк ВТБ – у мужчин (45%). Среди различных возрастных групп поклонниками этих банков чаще всего являются россияне 35-44 лет (86 и 44% соответственно). А вот банк ВТБ 24 больше всего сторонников набраи среди граждан моложе 24 лет (37%). С увеличением возраста опрошенных степень доверия к этому банку снижается (25% среди россиян старше 45 лет). Та же ситуация с Альфа-банком. Молодежь доверяет ему значительно чаще, чем старшее поколение (22% среди россиян моложе 24 лет и вдвое меньше – среди 45-летних). Россельхозбанк, напротив, имеет больше поклонников среди респондентов старше 45 лет (20%), чем среди молодежи (13%).

Вячеслав АКСЕНОВ