

О причинах Великой депрессии в военно-экономическом аспекте

© 2016 Дядунов Денис Владимирович

кандидат экономических наук

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

125993, г. Москва, Ленинградский пр-т, д. 49

E-mail: denis-dyadunov@yandex.ru

Целью статьи является исследование возможностей обеспечения устойчивости социально-экономического развития за счет реализации государственного оборонного заказа. Рассматриваются теоретические подходы, объясняющие причины возникновения кризисов, в частности Великой депрессии 20-30-х гг. XX в. Предпринята попытка обосновать в качестве одной из причин депрессии прекращение финансирования военно-морских заказов, связанное с результатами деятельности ряда международных конференций по разоружению: Вашингтонской (1922), Лондонской (1930), Римской (1931). Позиция автора базируется на значимости военно-морских и военных расходов в государственных бюджетах стран - участников конференций.

Ключевые слова: военный бюджет, государственный оборонный заказ, военно-морские расходы, экономический кризис, безработица.

Кризис 1929-1933 гг. стал величайшим испытанием в экономической истории, причины его долгое время оставались никому непонятными. Изучение этого вопроса имеет смысл и в наше время, ведь понимание причин возникновения прошедших экономических кризисов дает надежду, что удастся избежать их повторения. После Великой депрессии государственное регулирование стало приобретать первостепенную роль в обеспечении устойчивости экономического развития.

Экономисты, изучающие причины возникновения кризиса 20-30 гг. XX в., так и не пришли к единому мнению о них. Согласно одному подходу, причиной кризиса стал недостаток денежной массы. Привязанные в то время к золотому стандарту деньги ограничивали денежную массу, вместе с тем рос товарный выпуск. В результате ограниченности денежной массы и роста выпуска возникла тенденция к падению цен, которая спровоцировала финансовую нестабильность, банкротство предприятий, массовую безработицу.

Другие экономисты выдвигают гипотезу, что наступление кризиса было вызвано расстройством международной финансовой системы после окончания Первой мировой войны. Страны Антанты, бравшие кредиты у США, не имели возможности их отдавать, а страны бывшего "Четверного союза" с трудом выплачивали репарации.

Третье объяснение связано с тем, что в США в данный период проводилась политика протекционизма. В частности, следует вспомнить принятие 17 июня 1930 г. закона Смута-Хоули, при-

ведшего к резкому увеличению таможенных пошлин на импортные товары, вследствие чего экспорт в США стал затруднителен. В ответ торговые партнеры США ввели аналогичные ограничительные меры, что в итоге значительно сократило объемы международной торговли и стало одной из причин превращения зарождающегося регионального кризиса в глобальный.

Сторонники марксистской экономической теории главной причиной мирового кризиса видят кризис перепроизводства, внутренне присущий капитализму.

Также в числе причин кризиса называют рискованную кредитную политику банков, революции и волнения в ряде стран и пр.

Началом Великой депрессии, как известно, считается "черный четверг" 24 октября 1929 г., когда началась паника на Уолл-стрит. До этого дня количество акций, проданных на Нью-Йоркской фондовой бирже в течение суток, редко превышало 8 млн; 24 октября было продано почти 13 млн акций. Индекс Доу-Джонса за один день потерял более 10%; 29 октября было продано ценных бумаг вдвое больше, чем в любой день до 24 октября¹.

Финансовый крах явился симптомом кризиса реального сектора. Уже через несколько месяцев после обвала на фондовом рынке безработица стала принимать угрожающие масштабы, увеличиваясь в арифметической прогрессии. К марту 1930 г. без работы остались 4 млн чел. Через год эта цифра увеличилась вдвое. Весной 1932 г. число безработных достигло 12,5 млн чел. Пик пришелся на начало 1933 г., когда безра-

ботных в Америке было 16 млн чел. Не уволенные с работы люди были нередко заняты не более трех дней в неделю. Вместе с членами семей полностью и частично безработные составили около половины всего населения страны. ВВП в 1930-1932 гг. падает, соответственно, на 9,4 %, 8,5 % и 13,4 %.

Цены на некоторые товары, в частности на фермерские продукты, падали катастрофически - на 53 % с 1929 г.

В других странах картина была не лучше. В Германии за годы кризиса падение производства составило порядка 58 % по сравнению с 1929 г. Численность безработных достигала 9 млн чел. Кроме того, до 1931 г. правительство Веймарской республики было вынуждено выплачивать репарации. Сильные последствия ощутила на себе и Франция. Объем промышленного производства сократился почти наполовину. Экспорт товаров сократился на треть. В Великобритании сильно пострадали традиционные отрасли.

Отметим тот факт, что страны, так сильно пострадавшие от кризиса, являлись ведущими военно-морскими державами (США, Великобритания, Франция и др.). В Великобритании еще с середины XIX в. расходы военно-морского ведомства значительно превосходили расходы военного министерства, а общая доля оборонных расходов в имперском бюджете достигала в мирное время 35-40 %. И это без учета расходов на содержание вооруженных сил в Индии. В Германии, по данным известного военного финансиста Р. Гедке, общий бюджет страны на 1911-

1912 гг. составлял 2,9 млрд марок, а военно-морской с пенсиями - 1,4 млрд марок, или 48 % общего бюджета. Во Франции этот процент был ниже, но, все равно, значителен - 29 %². Поэтому в качестве одной из возможных причин экономического кризиса уместно было бы назвать практически полное прекращение финансирования военно-морских заказов начиная с 1922 г., связанное с результатами деятельности ряда международных конференций по ограничению вооружений: Вашингтонской конференции (1921-1922), Лондонской конференции (1930), Римского договора (1931) и др. В этой связи показательны, например, данные о том, как изменились военно-морские расходы США в 1922-1930 гг. По сравнению с 1919 г. произошло 6-кратное их сокращение (табл. 1).

Первая мировая война не стала триумфом Британской империи, но продлила ее существование. Великобритания выиграла войну, но у нее не хватило сил на то, чтобы удержать победу. Она попыталась заморозить состояние военно-морских сил достигнутым уровнем. И вот, 12 ноября 1921 г. в Вашингтоне состоялось открытие морской конференции, в работе которой приняли участие: во-первых, страны, имеющие выход к Тихому океану (США, Япония, Китай); во-вторых, страны, обладающие колониями в данном регионе (Великобритания, Франция, Нидерланды, Португалия); в-третьих, страны, имеющие концессии в Китае (Италия, Бельгия). Конференция должна была обсудить два главных вопроса: урегулирование положения на

Таблица 1. Военно-морские расходы США в 1906-1930 гг.

млн долл.

Год	Сумма
1906	104,981
...	...
1914	143,105
1915	149,311
1916	165,646
1917	1,357,616
1918	652,504
1919	1,971,645
1920	628,726
1921	768,532
1922	508,155
1923	330,607
1924	302,855
1925	308,810
1926	310,591
1927	332,071
1928	348,332
1929	383,143
1930	364,693

Источник. Отчет Министерства финансов США за 1960 финансовый год // Отчет № 8 "Расходы военно-морских сил".

Дальнем Востоке и ограничение морских вооружений.

Договариваясь о разоружении, участники конференции решили принять за исходную точку существующие потенциалы флотов, сравнение потенциалов производить по общему водоизмещению линкоров и линейных крейсеров, так называемых *capital ships*.

К моменту окончания Первой мировой войны состав *capital ships* ведущих морских держав был примерно следующим: Великобритания имела 52 линкора, 11 линейных крейсеров, 7 авианосцев при общем водоизмещении флота около 2,5 млн т; США - 39 линкоров и 1 млн т водоизмещения; Франция - 26 линкоров и 750 тыс. т; Япония - 17 линкоров, 4 линейных крейсера и 650 тыс. т; Италия - 15 линкоров и 400 тыс. т.

Окончание войны не остановило кораблестроительные программы. Так, в США действовал План морских вооружений, рассчитанный до 1926 г. План предусматривал постройку 10 линкоров, 6 линейных крейсеров и нескольких сотен более мелких судов. Япония ответила на этот план "Программой 8-8", согласно которой до 1928 г. планировалось строительство 8 линкоров, 8 линейных крейсеров и десятков других судов.

Однако 6 февраля 1922 г. договор ("Вашингтонский", или "Пяти держав") был подписан. Договор зафиксировал следующие положения³:

1. Никаких новостроек *capital ships* в течение 10 лет.

2. По истечении 10-летней паузы никакой крупный корабль не может быть заменен новым, если он моложе 20 лет.

3. Предельное водоизмещение линкора устанавливалось в 35 тыс. т, калибр его главной артиллерии в 406 мм. Водоизмещение авианосца не должно превышать 33 тыс. т, калибр орудий авианосца ограничивался 203 мм.

4. Были определены суммы тоннажа по классам *capital ships*. Линкоры - Великобритания и США по 525 тыс. т, Япония - 315 тыс. т, Франция и Италия - по 175 тыс. т. Авианосцы - Великобритания и США по 135 тыс. т, Япония - 81 тыс. т, Франция и Италия - по 60 тыс. т. США следовало отправить на слом 30 кораблей водоизмещением 850 тыс. т, Великобритании - 23 корабля водоизмещением почти 600 тыс. т, Японии - 17 кораблей водоизмещением 450 тыс. т. Всего 70 крупных военных кораблей общим водоизмещением около 2 млн т, что сопоставимо со всем флотом Великобритании в момент его наивысшего расцвета. Убытки одних только США, связанные с уничтожением недостроенных линкоров и линейных крейсеров, составили около 357 млн долл.⁴ В итоге количество *capital*

ships должно быть следующим: Великобритания - 20 ед., США - 18, Япония, Франция и Италия - по 10 ед.

5. Было предусмотрено, что подлежащие списанию крупные боевые корабли нельзя продавать третьим странам и что такие корабли нельзя строить для третьих стран.

Договор считался действительным до 31 декабря 1936 г.

10-летняя пауза в строительстве и ограничение предельного водоизмещения остановило нормальную эволюцию военного судостроения. При договорных лимитах создать сбалансированный проект линкора или авианосца было невозможно⁵. Такое ограничение развития морских вооружений и связанное с ним сокращение военных заказов (учитывая долю расходов на финансирование ВМФ в бюджетах стран), закрытие верфей, увольнение сотен тысяч кораблестроителей и военнослужащих могло явиться одной из тех причин, за которыми последовала Великая депрессия.

Вашингтонский договор не установил никаких количественных ограничений в категории легких кораблей. Поэтому его участники обладали полной свободой выбора относительно того, сколько им строить новых крейсеров, эсминцев и подводных лодок.

Новый договор был подписан в Лондоне 22 апреля 1930 г. между Великобританией, США и Японией с тем условием, что когда Франция и Италия договорятся между собой, то они присоединятся к этому договору.

Запрет на строительство новых линкоров был продлен, только Франция и Италия могли построить по 2 ед. с целью замены кораблей данного класса, отслуживших установленные сроки (20 лет). Три других страны должны были вывести из боевого состава 9 *capital ships*: Великобритания - 5, США - 3, Япония - 1. Для всех стран калибр артиллерии на авианосцах стандартным водоизмещением до 10 тыс. т был ограничен 155 мм. Крейсера разделялись на два подкласса: тяжелые и легкие. Для трех держав были установлены предельные суммы тоннажа боевых кораблей основных классов, которые они могли иметь к 31 декабря 1936 г. Тяжелые крейсера: Великобритания - 146 тыс. т, США - 180 тыс. т, Япония - 108 тыс. т. Легкие крейсера: Великобритания - 192 тыс. т, США - 143 тыс. т, Япония - 100 тыс. т. Эсминцы: Великобритания и США - по 150 тыс. т, Япония - 105 тыс. т. Подлодки: все - по 52 тыс. т.

Срок действия договора истекал 31 декабря 1936 г., после чего его, так же как и Вашингтонский договор 1922 г., предполагалось заменить

Таблица 2. Военно-морские заказы Великобритании после заключения Вашингтонского (1922) и Лондонского (1930) договоров

Классы кораблей	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.
Линейные корабли	-	-	-	-	-	2
Линейные крейсера	-	-	-	-	-	-
Авианосцы	-	-	-	1	-	2
Тяжелые крейсера	-	-	-	-	-	-
Легкие крейсера	3	3	3	4	3	7
Эсминцы	9	9	9	9	16	18
Подлодки	3	3	3	3	3	8

Составлено с использованием: Шведе Е.Е. Военные флоты 1936 г. Москва, 1936.

новым договором. Великобритания, по словам ее премьер-министра, сэкономила не менее 84 млн ф. ст.⁶ В табл. 2 представлены данные о кораблестроительных программах Великобритании после подписания Вашингтонского (1922) и Лондонского (1930) соглашений.

Римский пакт, регулировавший взаимные отношения между Францией и Италией, был подписан 1 марта 1931 г. Тоннаж, разрешенный Римским договором на 1936 г., был следующим. Линкоры: Великобритания - 480 тыс. т, Франция - 189 тыс. т, Италия - 133 тыс. т. Авианосцы: Великобритания - 115 тыс. т, Франция - 56 тыс. т, Италия - 34 тыс. т. Тяжелые крейсера: Великобритания - 146 тыс. т, Франция - 94 тыс. т, Италия - 70 тыс. т. Эсминцы: Великобритания - 150 тыс. т, Франция - 240 тыс. т, Италия - 153 тыс. т. Подлодки: Великобритания и Италия - по 52 тыс. т, Франция - 81 тыс. т. Налицо те же самые лимиты.

Крупнотоннажное военное судостроение - результат деятельности многих отраслей народного хозяйства. Поэтому искусственное ограничение на количественное и качественное совершенствование флота привело к тяжелейшему экономическому кризису, охватившему сначала США и Великобританию, а затем и другие страны.

¹ Гейтс Ч.Р. История Уолл-стрит. Москва, 2001.

² Военный бюджет / Международная военно-историческая ассоциация: [Официальный сайт]. URL: <http://www.imha.ru/1144535937-voennyu-byudzheta.html>.

³ Вашингтонская конференция по ограничению вооружений и тихоокеанским и дальневосточным вопросам 1921-1922 гг. / пер. А.В. Сабанина; вступ. ст. Л.Е. Берлина. Москва, 1924.

⁴ Тарас А.Е. Военно-морское соперничество и конфликты в 1919-1939 гг. Минск, 2003. С. 27.

⁵ Переслегин С. Генеалогия морской мощи и семиотика истории / вступ. ст. под ред. К. Маршалла. Санкт-Петербург; Москва, 1997. С. 13-22.

⁶ Тарас А.Е. Указ. соч. С. 36.

Поступила в редакцию 03.06.2016 г.