

УДК 94(497.1)''1969''

**СЛОВЕНСКАЯ «ДОРОЖНАЯ АФЕРА» 1969 Г.  
(ИЗ ИСТОРИИ БОРЬБЫ ЮГОСЛАВСКИХ РЕСПУБЛИК  
ЗА ИНВЕСТИЦИИ)**

*Шахин Ю. В.*

*Севастопольский государственный университет,  
г. Севастополь, Российская Федерация  
E-mail: y-v-shahin@yandex.ru*

Словенская «дорожная афера» – это острый конфликт между руководством Словении и югославской федерации из-за распределения иностранных кредитов. Он был спровоцирован давлением мирового финансового капитала на правительство Югославии. Для развития кризиса сложились благоприятные внутренние условия. В Словении у власти находилась команда С. Кавчича, которая выступала за создание национальной республиканской экономики. На протяжении многих лет словенская пресса поддерживала общественное мнение о том, что все другие республики живут за счет Словении, и критиковала союзный центр. В 1969 г. эти факторы вызвали кампанию давления на союзное правительство, которую открыто возглавили руководители республики. Столь массовое и публичное выступление против Белграда не имело прецедента в истории югославской федерации. Кризис был преодолен благодаря давлению высшего партийного руководства страны, но не привел ни к каким системным изменениям. Словенское руководство формально подчинилось и признало свою неправоту. «Дорожная афера» показала, что экономические реформы 1960-х гг., призванные устранить почву для конфликтов между республиками и федерацией, не ведут к желанной цели.

**Ключевые слова:** Югославия, Словения, общественное мнение, республиканизм, национализм, кредиты, кризис.

Одна из теорий, объясняющих распад Югославии, оценивает как главную причину центробежных процессов борьбу югославских республик за материальные ресурсы, прежде всего, за распределение инвестиций. Данная борьба пока еще недостаточно изучена, и в предлагаемой статье предпринята попытка проанализировать один из ее эпизодов – так называемую «дорожную аферу» 1969 г.

«Дорожной аферой» называется острый конфликт между руководящими органами республики Словения и югославской федерации в июле-августе 1969 г. В Югославии и бывших югославских республиках это событие изучалось, есть работы и на английском языке, а вот в отечественной историографии оно впервые было кратко охарактеризовано лишь в 2020 г. в работе Н. С. Пилько [5]. Однако рассказ Н. С. Пилько о «дорожной афере» требует дополнения, особенно когда речь идет о причинах конфликта и его последствиях. На сегодняшний день наиболее полную картину событий представил словенский историк Б.Репе. В биографии словенского

политика С. Кавчича<sup>1</sup>, которую он написал совместно с Ё. Принчичем, раздел о «дорожной афере» принадлежит именно ему [13].

К июлю 1969 г. в Югославии уже четыре года внедрялась радикальная рыночная реформа. Одна из ее целей предполагала т. н. деполитизацию инвестиционной политики, чтобы лишить почвы межреспубликанские конфликты из-за распределения капиталовложений. Судя по известным на сегодняшний день документам, эту идею предложил главный партийный теоретик Э. Кардель еще в начале 1960-х гг. План сводился к тому, что фонды федерации прекращают финансировать капиталовложения, кроме проектов, ориентированных на развитие экономически отсталых регионов страны, а средства государственных инвестиционных фондов передаются коммерческим банкам, которые должны сами, без вмешательства политических органов, решать, куда направить инвестиции. В случае осуществления этого плана республикам некого было бы винить на федеральном уровне, если они не могут привлечь средства для предприятий на своей территории.

Оставляя в стороне вопрос, как вели себя банки в условиях рыночной реформы, отметим, что по состоянию на 1969 г. новая система инвестиций все еще не была построена, и сохранялся потенциал для конфликтов республик друг с другом и с федерацией на переходной основе. Во-первых, источником конфликтов была борьба из-за средств фонда помощи слаборазвитым регионам. Среди югославских республик были чистые доноры и чистые акцепторы. Словения и Хорватия отдавали средства в фонд, ничего не получая из него взамен, а Македония, Черногория и автономный край Косово, потребляли львиную долю выделяемых из фонда инвестиций. Доноры регулярно утверждали, что средства фонда тратятся неправильно и пытались усилить контроль за его расходами [11, s. 150, 164–165]. Во-вторых, до начала 1970-х гг. сохранялись крупные инвестиционные проекты, финансируемые из средств федерации. К таковым в первую очередь относились система каналов Дунай-Тиса-Дунай, Джердапская ГЭС на Дунае и железная дорога Белград-Бар. Основную выгоду от их реализации получала Сербия, в то время как средства выделялись из федерального бюджета, что вызывало недовольство других республик [6, с. 146; 15, s. 21–25]. В-третьих, раздел федеральных средств между коммерческими банками привел к тому, что свыше половины их капитала оказалось в банках, зарегистрированных на территории Сербии. Партийно-государственная бюрократия и хозяйственники из других республик полагали, что это несправедливо и требовали поделить банковский капитал пропорционально удельному весу республик в экономике Югославии [11; 14, s. 57; 15, s. 26]. В-четвертых, республиканские бюрократии стремились закрепить свою долю при распределении валютных доходов федерации. Среди них наибольший интерес у республик вызывали иностранные кредиты. Один из них и вызвал «дорожную аферу».

---

<sup>1</sup> Фамилия Кавчича, одного из главных фигурантов аферы, редко появляется на страницах русскоязычных работ, в связи с чем не сложились правила ее передачи. Н. С. Пилько использует фонетический принцип и пишет «Каучич», Е. Ю. Гуськова пошла по орфографическому пути и пишет «Кавчич». В данной статье используется второй вариант.

Ко времени, когда разразилась афера, у руля Словении уже несколько лет находилось новое поколение руководителей. В 1963 г. в кадровую политику Югославии был внедрен принцип ротации, который предполагал регулярное обновление и омоложение руководящих партийных и государственных кадров. На практике этот принцип вылился в своеобразную циркуляцию номенклатурных элит, но каналы, по которым они перетекали с должности на должность, были открыты для политических деятелей из средних эшелонов. В результате в большинстве югославских республик произошло значительное омоложение высших должностных лиц. В Словении к 1967 г. руководящие должности заняло т. н. младшее поколение партийных руководителей во главе со Стане Кавичем. В 1967–1972 гг. он был председателем Исполнительного веча Словении, т. е. главой правительства. Председателем ЦК Союза коммунистов Словении с декабря 1968 г. был Франц Попит.

Сам Кавчич и его команда относились к так называемым либералам. Кавчич был пламенным приверженцем рыночных реформ и обособления словенской экономики от югославской. В дневниках, написанных после отставки, он утверждает, что уже в 1950-е гг. перестал соглашаться с руководством Югославии по вопросам национальной политики. Он считал, что в тогдашней теории и практике было слишком много централизма и унитаризма, а влияние органов федерации излишне велико. С его точки зрения, такое положение разделяло, а не сближало народы Югославии, и поэтому нужно было увеличить права республик [8, s. 246–247]. Экономические реформы, начатые в 1965 г., он воспринял как шанс на осуществление своих идей. «В них он видел одно из условий ускоренного экономического прогресса Словении и улучшения ее положения по сравнению с другими республиками. Этого он в своих публичных выступлениях не скрывал ни дома, ни в Белграде» [11, s. 122]. Кавчич считал, что реформы сделают экономические отношения между республиками чистыми и прозрачными. Чтобы межнациональные отношения в Югославии развивались правильно, их нужно поставить на правильные экономические основы, а это предполагает, что республика должна получать такую долю общественного продукта, которую произвела ее экономика. Поэтому он выступал за дальнейшее ослабление полномочий и роли федерации. Утверждается даже, что он первый из словенских политиков потребовал этого публично [11, s. 356]. «С весны 1969 г. Кавчич отставанию децентрализации экономической жизни и переустройства экономических отношений с республиками уделял значительно больше внимания, поэтому его в югославских СМИ именовали отцом национальной экономики» [11, s. 125].

Хотя Югославия заявляла, что строит социализм, это ей не мешало брать кредиты у различных финансовых учреждений, связанных с западным монополистическим капиталом, одним из них был Всемирный банк, точнее его структурное подразделение – Международный банк реконструкции и развития. Начиная с 1963 г. банк предоставлял кредиты на развитие дорожной сети Югославии, к 1969 г. она получила уже три транша, и ожидался четвертый на сумму

30 млн. долл. Распределением этих кредитов между республиками ведало правительство – Союзное исполнительное вече, которое в мае 1969 г. возглавил словенец Митя Рибичич. Часть новых дорог должна была строиться на территории Словении. Словенское руководство было настолько уверено в получении зарубежных средств, что республиканская скупщина в марте 1969 г. даже приняла специальный закон об участии республики в финансировании строительных работ, согласно которому кредит должен был покрыть треть расходов. К четвертому траншу СИБ представило МБРР проекты восьми шоссе. Банк увидел, что стоимость проектов более чем в два раза превышает 30 млн. долл. и в письме от 30 июня потребовал, чтобы СИБ отобрало и представило банку проекты на соответствующую сумму до конца июля, в противном случае банковская комиссия отменит свой визит в Югославию, запланированный в сентябре. Когда после аферы проводилось разбирательство, СИБ утверждало, что получило письмо МБРР 11 июля. Поэтому правительство срочно включило вопрос дорожного строительства в повестку своего планового заседания 16-17 июля дополнительным 13-м пунктом [13, s. 135–138].

По традиции, заложенной в середине 1950-х гг., когда СИБ рассматривало вопросы, касающиеся тех или иных республик, в заседаниях участвовали их представители. Так должно было произойти и в этот раз. Поскольку времени было мало, документация, необходимая для принятия решения по кредиту, была разослана постоянным членам СИБ 15 июля, а республиканским представителям роздана прямо на заседании, ну а разослать им новую повестку дня союзное правительство почему-то вообще не удосужилось. В исходной повестке был только один пункт, касающийся республик – Информация о поступлении средств и выполнении обязательств федерации по внебюджетному балансу за 1968 и 1969 гг. Представитель словенского правительства, не зная о дополнительном вопросе, поленился приехать ради одного пункта и ограничился телеграммой со своими замечаниями, поэтому пересмотр программы дорожного строительства происходил без его участия. В итоге, чтобы уложиться в 30 млн. долл. СИБ постановило отложить и перенести на пятый транш проекты четырех участков Хоче-Левец, Постойна-Раздрто, Кичево-Охрид, Скопье-Тетово, из которых первые два были словенскими, а последние македонскими. Исключенные словенские участки предполагали привлечение кредитных средств на 31,3 млн. долл., а македонские на 6, т. е. даже при самом благоприятном раскладе Словения могла получить средства только на одну из двух дорог. 22 июля, т. е. через пять дней, СИБ разослало протокол своего заседания республиканским правительствам. В Словении его получили 24 июля, однако новость уже опоздала – 22 июля словенская газета «Дело» опубликовала сообщение агентства ТАНЮГ, из которого следовало, что в предложении СИБ, направленном в адрес МБРР, словенских дорог нет [13, s. 135, 138–139]. И общественность Словении, и политики, если только последние не имели других каналов информации, узнали о случившемся из газет. С этого и началась «дорожная афера».

С. Рамет, не располагая данными сведениями, думает, что Словению лишили кредита в силу хорватско-македонских интриг, а СИБ принимало свое решение в одностороннем порядке [12], но как можно убедиться, сложившаяся ситуация объясняется стечением обстоятельств. Хотя и неумышленно, СИБ, тем не менее, нарушило сразу два внедряемых в Югославии принципа: во-первых, это принцип согласования, когда любое решение принимается с учетом мнения каждой заинтересованной стороны, и во-вторых, принцип экономического автоматизма, когда решения о распределении кредитов принимаются исключительно на основании экономической рациональности без влияния политических факторов.

Словенские средства массовой информации после публикации сообщения ТАНЮГ пустились во все тяжкие. Газеты, радио, телевидение – все, соревнуясь друг с другом, начали обвинять союзное правительство во враждебном отношении к республике. Газеты заявляли, что оно обрекает Словению на транспортную изоляцию от мира, что инвестиции опять распределяются по политическим мотивам и игнорируют критерии экономической целесообразности, что необходимо пересмотреть материальные обязательства Словении перед Югославией. СМИ наводнил поток возмущенных репортажей, заявлений, отчетов и комментариев. Только газета «Дело» с 22 июля по 6 августа опубликовала 50 различных материалов. В адрес органов власти пошел поток обращений с требованием немедленно принять меры и добиться пересмотра решения союзного правительства [5, с. 159; 9, с. 463; 13, с. 139–140].

25 июля четверо словенских руководителей, включая Кавчича и Попита, обратились к председателю СИБ Рибичичу с просьбой уладить дело и как-то переменить решение, потому что предотвратить протесты в республике невозможно. Их демарш не возымел последствий, и тогда они решили перейти к открытому политическому давлению на центр. Начались собрания общественно-политических организаций, трудовых коллективов, депутатов и органов самоуправления по всей республике, на которых принимались гневные резолюции и сочинялись письма протеста. В сорока общинах, заинтересованных в строительстве дорог, прошли митинги. Общинные скупщины провели срочные заседания, где было принято 25 резолюций, осуждающих решение СИБ. 31 июля собралось Исполнительное вече Словении, осудило решение СИБ как дискриминационное и публично потребовало его пересмотра. В резолюции подчеркивалось, что оно нарушает принципы реформы, противоречит экономической рациональности и продиктовано политическими соображениями. Исполнительное вече возмущалось, почему СИБ не обсуждало вопрос с руководством республики и не предоставило никаких обоснований своего выбора. В тот же день аналогичную позицию занял республиканский комитет Социалистического союза трудового народа Словении. 1 августа собрался секретариат ЦК Союза коммунистов Словении. Он осудил решение СИБ за использование устаревших политических методов, которые противоречат решениям IX съезда СКЮ, обвинил союзное правительство в провоцировании националистических настроений, потребовал принимать решения демократично, с обязательным участием заинтересованных сторон и вновь обсудить

вопрос финансирования двух дорожных участков. По мнению секретариата СИБ поставило под угрозу успешную реализацию концепции развития Словении. Секретариат даже потребовал собрать внеочередное заседание республиканской скупщины. Газета «Дело» отмечала, что по всей Словении прошли собрания, которые поддержали резолюцию республиканского правительства. Позицию партии и правительства поддержали также Хозяйственная палата Словении и Совет товарообращения [9, s. 465; 12; 13, s. 140–147, 152–153].

Как отмечает Б.Репе, созыв Скупщины отрезал властям республики путь назад в конфликте с федерацией. Президиум Скупщины решил проявить благоразумие и 4 августа отказался созывать на чрезвычайное заседание. Президиум принял довольно мирную резолюцию, в которой ограничился поддержкой позиции Исполнительного веча и признал его позицию основой для решения конфликта. Заручившись поддержкой президиума Скупщины Исполнительное вече Словении тут же направило свою резолюцию в СИБ, хотя опубликована она была уже 1 августа, и такую публикацию трудно оценить иначе, чем использование прессы для давления на федерацию [9, s. 463–464; 13, s. 148].

Историк Д.Биланджич отмечал, что «впервые с момента создания социалистической Югославии одна республика публично воспротивилась решению федерации». Аналогичную оценку дали Б. Петранович и М. Зечевич — давление республик на федерацию происходило и раньше, «но в этот раз речь шла о прямой демонстрации», что было беспрецедентным. У многих этот факт вызвал изумление, а у некоторых и шок. Среди этих людей, по всей видимости, был и председатель СИБ М.Рибичич. Он совсем недавно перешел на работу в центральные органы, но почувствовал, что авторитет правительства важнее сиюминутных выгод родной республики. 31 августа он наконец обратился к словенской аудитории и обтекаемо дал понять, что ничего менять не будет, но, как только появится возможность, поддержит финансирование дороги Хоче-Левец. В беседе с историком Б.Репе Рибичич впоследствии утверждал, что президент Тито и Кардель убеждали его отменить решение СИБ, однако он воспротивился, считая, что тем самым будет подорвана экономическая реформа, и в дальнейшем делал еще более жесткие заявления. Рибичич считал, что уступки вызовут правительственный кризис, а он приведет к нестабильности в экономике [7, s. 360–361; 9, s. 464; 13, s. 143].

Для должной оценки «дорожной аферы» важно установить соотношение между стихийными процессами и сознательными действиями правительства Словении. Словенские политики объясняли случившееся стихийным взрывом недовольства, а Рибичич усматривал причину в их сознательных действиях. Он констатировал, «что уже стало практикой, что руководители в республиках определяют свою политику, а затем мобилизуют общественное мнение на поддержку такой политики с целью усиления давления на союзную администрацию для реализации своих интересов» [7, s. 361]. В самом деле, есть свидетельства, которые указывают на целенаправленный характер кампании, развернувшейся в СМИ. Б. Репе дважды отмечает, что журналисты получили редакционные задания представить ситуацию на словенских автодорогах в максимально драматичном свете [13, s. 139, 145]. Но

поскольку «дорожная афера» была решительно осуждена высшим руководством страны, и эти решения закрепили резолюции партийных органов, трудно ожидать, что в распоряжение историков когда-либо попадет документ, содержащий прямые указания Исполнительного веча редакциям СМИ. Если такой документ и существовал, команда Кавчича должна была уничтожить его по горячим следам. Выводы о соотношении сознательности и стихийности здесь нужно делать по косвенным данным.

С тех пор как в 1950 г. в Югославии началась политика демократизации, в 1950-е – 1960-е гг. звучали регулярные жалобы властей на выход СМИ из-под контроля, в том числе в Словении. Обычно они усиливались после какого-нибудь громкого инцидента или серьезного кризиса. Тогда же провозглашалась необходимость усиления контроля за редакционной политикой по партийной линии. Иногда такие кампании приводили к серьезным последствиям, которые, тем не менее, не оказывали длительного влияния на имеющиеся тенденции. В частности, в Словении по инициативе республиканского ЦК в июле 1964 г. был закрыт известный своим свободомыслием журнал «Перспективы», что явно говорило об усилении партийного контроля, но уже в сентябре 1964 г. ЦК Союза коммунистов Словении отмечал ослабление ведущей роли партии в республике [3, л. 2–3, 5].

Ослаблению партийного контроля объективно способствовал рыночный курс югославского руководства. Газеты должны были не только информировать и воспитывать читателя, но и зарабатывать деньги. Делать это они могли лишь приноравливаясь ко вкусам своей аудитории. Между тем, в Словении еще с конца 1940-х гг. было широко распространено мнение, что республика выступает дойной коровой для остальной Югославии, что все остальные ее используют и живут за ее счет. Эта точка зрения регулярно находила выражение в словенских СМИ, о чем неоднократно сообщали словенские партийные руководители. Поэтому в словенских газетах с начала 1950-х гг. регулярно появлялись материалы, которые ставили экономические интересы республики выше югославских.

В начале 1950-х гг. республиканские и местные руководители еще боролись за контроль над СМИ, но будучи не в силах их полностью подчинить сменили тактику и попытались использовать в своих интересах их автономию и тенденции заигрывания с аудиторией. Они начали устанавливать допустимые границы критики с выгодой для себя. Так Кардель в начале 1958 г. с удивлением узнал от словенских журналистов, что союзные органы они могут критиковать свободно, а если будут критиковать республиканские или местные органы, «поступят замечания, а то и угрозы» [2, с. 56]. К марту 1962 г. это правило стало общегославским. В. Влахович заметил, что критика недостатков в прессе зависит от их места – если они обнаружались в республике или срезе, пресса соответствующего уровня считает неудобным о них писать [10, с. 137].

Такую прессу было очень выгодно использовать для борьбы за экономические ресурсы и в первую очередь при составлении планов распределения инвестиций. Из источника, датированного октябрем 1959 г., мы выясняем подробности данной практики. На расширенном заседании Организационно-политического секретариата

Президиума Союзного комитета Социалистического союза трудового народа Югославии докладчик Х.Бркич отметил, что есть негативные явления в поведении коммун по отношению к республикам, когда они используют прессу и другие инструменты воздействия на общественное мнение, чтобы навязать определенные экономические программы центральным органам (по инвестициям, программам развития). О строительстве тех или иных объектов пресса пишет как о решенном деле еще до того, как план прошел согласование с вышестоящими органами и банковскую экспертизу, также начались публичные дискуссии в СМИ между республиками, в какой республике нужно разместить тот или иной объект [1, л. 1116–1117]. Он, разумеется, потребовал от прессы осторожности, призвал не разводить политически опасную демагогию, однако в марте 1962 г. мы вновь встречаемся со свидетельством, что ничего не изменилось. На заседании Исполкома ЦК СКЮ Й. Броз-Тито заявил: «Я знаю, что иногда некоторые республики недовольны из-за распределения инвестиций... Но эти вопросы решаются другим путем, а не путем деланья различных заявлений шовинистического характера и путем угроз, которые не имеют никакого смысла, и которые нас только компрометируют» [10, с. 37]. Если не знать даты, можно подумать, что Тито комментирует «дорожную аферу». А вот мнение Тито непосредственно в 1969 г.: он уже считал, что югославская пресса более серьезная проблема, чем национальные отношения, ибо она сгущает краски, принижает достижения, а также разжигает межнациональные проблемы [6, с. 143].

Исходя из вышеизложенного, поведение словенской прессы в «дорожной афере» не выглядит чем-то аномальным. Оно логично вытекает из всего опыта взаимодействия республиканских властей и СМИ по экономическим проблемам на протяжении семнадцати лет. Специфика ситуации заключалась лишь в том, что с недавних пор у власти в республике находилась команда реформаторов, которая не подавляла, а разделяла общественное мнение, воспринимающее Словению как объект экономической дискриминации. Выше мы специально охарактеризовали установки и приоритеты С. Кавича. Даже если ни он, ни члены его команды не отдали прямого приказа СМИ нагнетать обстановку, они создали почву, чтобы редакции действовали в солидарном с ними духе просто в силу общности установок. Ну и самое важное, партия и правительство республики не предпринимали усилий, чтобы противодействовать информационной кампании, и наоборот возглавили ее. С идейной и организационной точки зрения властям проще и удобнее было поддержать СМИ, чем противодействовать, ведь поднятая ими волна несла руководителей республики в желанном направлении. Они сами создали необходимые условия для стихийного развития аферы, и работали на этот результат не один год. Стихийность и сознательный умысел в данном случае противопоставлять бесполезно. Они гармонировали.

В 1960-е гг. в общественно-политической жизни Югославии усилилась роль республик. Их представители не могли молча пройти мимо «дорожной аферы» и в большинстве своем отреагировали негативно. В целом общественное мнение Югославии восприняло происходящее как угрозу интеграции страны. Только



хорватское руководство оказало поддержку словенскому, сославшись на несправедливость решения СИБ с процедурной точки зрения. Сербская реакция была сдержанно отрицательной, в Боснии и Герцеговине тоже было осуждение и даже возникла инициатива бойкота словенских товаров, но усилиями республиканского секретаря ЦК Ц. Миятовича ее удалось предотвратить. Однако активнее всех против Словении выступила Македония, которая тоже пострадала от решения СИБ, лишившись шанса получить кредит на 6 млн. долларов. К. Црвенковский, представляющий Македонию в Исполнительном бюро ЦК СКЮ, выступил с неожиданно жесткой критикой в адрес Словении, а горком Скопья, столицы Македонии, организовал основное противодействие «дорожной афере» в общегославском масштабе, хотя логично было бы ожидать этого от союзного центра [6, с. 138, 144; 12; 13, с. 161]. Данная странность объясняется закулисными маневрами Тито. Его секретарь Ё. Смоле упоминает в дневнике, что Тито провел встречу с высшим руководством Македонии и рассказал о споре СИБ и Исполнительного веча Словении о распределении международных кредитов на строительство железных дорог [14, с. 78]. Похоже, он пытался оказать давление на общественное мнение Словении и ее руководство, преподнося дело как возмущение другой республики, тоже ущемленной решением СИБ, но не страдающей эгоизмом и готовой на экономические жертвы. Такой ход несомненно усиливал критиков словенской позиции.

Как свидетельствует Смоле, первоначально Тито не придавал серьезного значения «дорожной афере», потом он оценил комментарии газеты «Дело» как националистические, но и тогда полагал, что его личное вмешательство не потребует и достаточно будет усилий Карделя. Очень быстро Тито изменил мнение и посчитал нужным вмешаться в «дорожную аферу» лично. 7 августа в летней резиденции на Брионях было созвано расширенное заседание Исполнительного бюро ЦК СКЮ. Интересно, что Смоле тоже был среди участников, но в его опубликованном дневнике это событие никакого отражения не нашло. Тито сделал очень жесткое заявление. Он обвинил Кавчича и словенское руководство в обмане общественности неправдивыми рассказами для создания недовольства федерацией, в разрушении монолитности и единства государства, в давлении на федерацию не свойственным социалистической самоуправленческой демократии и выразил готовность применить жесткие «недемократические меры», если «дорожная афера» не остановится. Тито категорически не соглашался с утверждением, что Словению продолжают «использовать» даже в новой экономической системе. Он указал также на вредные международные последствия: афера ухудшила переговорные позиции Югославии на предстоящей в августе встрече с советским министром иностранных дел А. А. Громыко, а также в отношениях с зарубежными кредиторами, которые ранее считали Югославию стабильным государством [6, с. 144–145; 9, с. 465; 13, с. 151–152]. Тито и другие участники заседания были солидарны, что нельзя менять решение СИБ под давлением.

Отдельного упоминания заслуживает позиция Э. Карделя. В российской историографии распространилось мнение, восходящее к оценкам сербского писателя и политического деятеля Д. Чосича, что Кардель в 1960-е – 1970-е гг. ловко использовал Югославию для проталкивания словенских национальных интересов. Его выступление на заседании Исполнительного бюро заставляет в этом усомниться. В отношении словенского руководства он был еще более критичен, чем Тито. Он указал, что в Словении и в Союзе коммунистов получили распространение национализм, антисоциалистические силы и недемократические методы, что есть угроза соединения националистов с различными кругами антикоммунистической эмиграции. Кардель решительно предупредил, что «дорожная афера» могла спровоцировать применение недемократических методов разрешения политического кризиса, а это могло привести к тяжелому историческому удару по завоеваниям словенского народа [7, s. 361; 13, s. 154–155].

На следующий день в более узком кругу высшие партийные руководители Югославии провели встречу со словенским республиканским руководством. Там Тито подверг критике его отношение к Карделю и другим старым кадрам. Оно отодвинуло их в сторону, «в некоторых кругах его изображают как виновника всех трудностей, обвиняют его, что он слишком тяготеет к Белграду и не считается со словенскими интересами». Вместо этого «руководство Словении должно было бы оказать ему полную поддержку». Затем Тито подверг критике Кавчича за методы работы и посоветовал их изменить. К его требованию присоединился Кардель, но при этом взял Кавчича под защиту, заявив, что он не является националистом. К голосу критиков присоединился Попит, отметив у Кавчича склонность к автократизму и либерализму. Кавчич в ответ продемонстрировал самокритику: признал ошибки в методах руководства и управления, признал недостаточной борьбу с технократизмом и даже выразил готовность уйти в отставку. Тито эта самокритика удовлетворила, и он несколько раз повторил, что Кавчич способный человек, но ему нужно помочь в борьбе с недостатками, и Кавчич устоял [13, s. 156–161].

Сразу после заседания словенские руководители начали укреплять ведущую роль партии, для чего создали специальный координационный орган для ЦК Союза коммунистов Словении, президиума ССТН Словении, правительства и Скупщины. Затем было опубликовано коммюнике заседания Исполнительного бюро. Началась череда собраний и встреч с партийным и журналистским активом. 21 августа прошло партийное совещание с редакторами СМИ, и в дальнейшем такие встречи стали регулярными. Для укрепления партийного контроля также была создана специальная служба по анализу публикаций. На СМИ и в первую очередь на телевидение была возложена особая вина за «дорожную аферу». Их обвинили в погоне за сенсационностью, несколько редакторов были сняты с должностей. 25–26 августа прошло расширенное заседание секретариата ЦК СК Словении, где с программным докладом выступил Кардель. Он указал на опасность либерализма, технократизма и национализма. Словенские политики публично признали свою неправоту и начали избегать прежних оценок. Затем прошла кампания на местном

уровне. Там критика Исполнительного бюро тоже была принята, и в целом осенью 1969 г. в Словении была восстановлена дисциплина [13, s. 162–165].

Исследователи политики Тито неоднократно отмечали, что в 1960–1970-е гг. он стремился поддерживать своеобразный баланс между республиками. Так было и в данном случае. Проиграв в борьбе за кредит и признав свою неправоту, словенское руководство должно было что-нибудь получить в качестве компенсации. Тито решил для умиротворения Словении пожертвовать другими инвестиционными проектами, которые лоббировала Сербия, но зато отвергали Словения и Хорватия. В августе он принял решение отказаться от строительства ГЭС Джердап-2, на чем настаивали Сербия и Румыния. Это было принципиальное решение, которое подводило черту под масштабными инвестиционными проектами из фондов федерации, чего Словения и Хорватия давно и громко требовали [6, с. 138, 145]. Наконец, союзное правительство сдержало свое слово, когда пообещало при первой же возможности профинансировать словенские автомагистрали. 18 июня 1971 г. оно получило пятый кредит, который пошел на постройку двух злополучных дорог, и уже в 1977 г. они были пущены в строй. По подсчетам С. Рамет из общей стоимости пяти кредитов на долю Словении пришлось 54 % средств, так что республика совсем не была обижена [12].

После «дорожной аферы» руководство Словении разделилось на либералов, тяготеющих к Кавчичу и консерваторов, тяготеющих к Попиту, которого поддерживал Кардель [5, с. 159]. Но ни афера, ни раскол партийного руководства, ни принципиальные уступки федерации в инвестиционной политике не заставили Кавчича пересмотреть взгляды. Об этом свидетельствуют дневники Смоле. Где-то в октябре 1969 г., когда афера уже прошла, руководство Словении пригласило Тито поохотиться на глухарей в Похорье. В разговоре со Смоле Кавчич высказал мнение, что Тито не знаком с действительным экономическим положением в стране, доказывал, что Словения должна получить дополнительные экономические полномочия и в известном смысле дистанцироваться от федерации. Кавчич утверждал, что говорит с откровенностью, какой не было с 1943 г., но просил не передавать этот разговор Тито, ибо условия еще не созрели, и он этого не поймет [14, s. 87]. Впрочем, Кавчич просчитался – вскоре условия стали еще более неблагоприятными: в 1972 г. в Югославии развернулась кампания против либералов и технократов, и его отправили в отставку.

Наконец возникает вопрос о связи между «дорожной аферой» и конституционной реформой, которая проходила в Югославии. Д. Биланджич в 1985 г. писал: «Встреча югославских и республиканских политических лидеров по поводу «дорожной аферы» в Словении не привела к принятию решения о реформе федерации, но, вероятно, ускорила его» [7, s. 361]. Представляется, что это так и есть. Поводом для конфликта стал отказ Словении в кредите без участия ее представителя в заседании СИБ. Логично было ожидать включения в конституцию нормы, предотвращающей подобные случаи. В какой-то мере этому требованию отвечает тридцать восьмая поправка, закрепившая формирование СИБ на

паритетной основе из представителей республик [4, с. 737]. Однако между «дорожной аферой» и принятием данной поправки прошло два года.

Подводя итог нужно отметить, что словенскую «дорожную аферу» спровоцировал внешний фактор в лице мирового финансового капитала. Именно ультиматум МБРР стал толчком, превратившим очередной эпизод борьбы югославских республик за распределение инвестиций во внутривластительский кризис. Именно он заставил СИБ принимать решение второпях, но само по себе это обстоятельство не могло породить такие последствия. Причины «дорожной аферы» имели внутривластительский характер. Эти необходимые условия вызревали более полутора десятков лет. За это время в Словении сложились политическое руководство, общественное мнение и СМИ, которые абсолютизировали принцип «своя рубашка ближе к телу». К концу 1960-х гг. им нужен был лишь толчок, чтобы проявить себя. «Дорожная афера» продемонстрировала, как экономический эгоизм республик подрывает политическую стабильность Югославии и усиливает в ней центробежные процессы. За закрытыми дверями главный поборник югославского единства Тито весьма пессимистично оценивал положение дел в стране. В сентябре 1969 г. он даже пригрозил словенскому руководству отставкой: «Я не хочу быть могильщиком того, что создавал, того, что построено с такими жертвами» [6, с. 139]. Дело даже не в том, что команда Кавчица ограничила свои амбиции главным образом на словах. Становилось очевидным, что экономические реформы 1960-х гг. вопреки замыслу не устраняют конфликты с участием республик, а делают их всё более заметными. Конфликты вопреки ожиданию не ослабевали, а усиливались, и во всех республиках приходили к власти политики, которые все более остро реагировали на все более слабые раздражители.

#### **Список использованных источников и литературы**

1. Arhiv Jugoslavije. – F. 142: Socijalistički savez radnog naroda Jugoslavije. – Fascikla 23. – Jedinica 72: Stenografske beleške sa sastanka proširenog Organizaciono-političkog sekretarijata Saveznog odbora SSRNJ održane 9.X.1959 godine. – Л.1053-1063.
2. Arhiv Jugoslavije. – F. 507: СК SKJ. – Predmet III/75: Stenografske beleške sa proširene sednice IK СК SKJ održane 6 februara 1958. godine u Beogradu. – 111 s.
3. Arhiv Jugoslavije. – F. 837: Kabinet predsednika republike. – Predmet II-3-a-2/113: Informacija o političkom stanju u Sloveniji pred Osmi kongres SKJ iznetoj na savetovanju u СК SK Slovenije, 17.IX.1964. – 6 л.
4. Конституции зарубежных социалистических государств Европы. – М., 1973. – 742 с. Konstitutsii zarubezhnyh socialisticheskikh gosudarstv Evropy. – М., 1973. – 742 p.
5. Пилько Н. С. Формирование словенского национального самосознания и словенской национальной идеи // Человек на Балканах. Памяти А.Л.Шемякина. – М. – СПб., 2020. – С.145–161. Pil'ko N. S. Formirovanije slovenskogo nacional'nogo samosoznaniya i slovenskoi nacional'noi idei // Chelovek na Balkanah. Pamyati A.L.Shemyakina. – М.-SPb., 2020. – P. 145–161.
6. Селиний С. Јосип Броз у источној Србији 21–22 септембра 1969. // Токови историје. – 2014. – № 2. – С. 133–153.
7. Bilandžić D. Historija Socijalistike federativne republike Jugoslavije: glavni procesi: 1918–1985. – Zagreb, 1985. – XII, 565 s.
8. Kavčič S. Dnevnik in spomini (1972–1979). Prva knjiga // Časopis za kritiko znanosti. – 1988. – №109/110. – S. 1–340.

9. Petranović B., Zečević M. Jugoslovenski federalizam: ideje i stvarnost: Tematska zbirka dokumenata. – T.2: 1943–1986. – Beograd, 1987. – 800 s.
10. Početak kraja SFRJ. Stenogram i drugi prateći dokumenti proširene sednice Izvršnog komiteta CK SKJ održane od 14 do 18 marta 1962. godine / priredio M.Zečević. – Beograd, 1998. – 311 s.
11. Prinčič J. Pot do slovenske narodnogospodarske suverenosti 1945–1991. – Ljubljana, 2013. – 388 s.
12. Ramet S.P. Nationalism and federalism in Yugoslavia, 1962–1991. – Bloomington: Indiana university press, 1992. – Режим доступа: <https://publish.iupress.indiana.edu/read/nationalism-and-federalism-in-yugoslavia-1962-1991/section/c4f2048e-b4aa-4748-a99e-f1a22fab49c2>
13. Repe B., Prinčič J. Pred časom: portret Staneta Kavčiča. – Ljubljana, 2009. – 239 s.
14. Smole J. Spomini Titovega sekretarja, 1968–1970. – Ljubljana, 1992. – 107 s.
15. Tripalo M. Aktualna pitanja razvoja sistema samoupravljanja. – Zagreb, 1970. – 55 s.

**Shakhin Y. V. Slovenian «Road scam» 1969 (From the history of the Yugoslav republics' struggle for investments)**

The Slovenian «road scam» is an acute conflict between the leadership of Slovenia and the Yugoslav federation over the distribution of foreign loans. It was provoked by the pressure of world financial capital on the Yugoslav government. Favorable internal conditions have developed for the crisis. In Slovenia, the team of S. Kavchich was in power, it advocated the creation of a national republican economy. For many years, the Slovenian press criticized the union center and supported the public opinion that all other republics lived at the expense of Slovenia. In 1969, these factors caused a campaign of pressure on the federal government, which was openly led by the leaders of the republic. Such a massive and public uprising against Belgrade had no precedent in the history of the Yugoslav federation. The crisis was overcome thanks to pressure from the country's top party leadership, but did not lead to any systemic changes. The Slovenian leadership formally submitted and admitted that they were wrong. The “road scam” showed that the economic reforms of the 1960s, designed to eliminate the basis for conflicts between the republics and the federation, did not lead to the desired goal.

Keywords: Yugoslavia, Slovenia, public opinion, republicanism, nationalism, loans, crisis.