

**RUSSIAN ACADEMY OF SCIENCE
FAR EASTERN BRANCH
ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE**

**THE ANTHOLOGY
OF ECONOMIC THOUGHT
IN THE FAR EAST**

Issue 5

**REGIONAL ECONOMIC RESEARCH
IN THE 50s AND 60s OF THE 20th CENTURY**

**Khabarovsk
ERI FEB RAS
2012**

**РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ**

**АНТОЛОГИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МЫСЛИ
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ**

Выпуск 5

**РЕГИОНАЛЬНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ
ИССЛЕДОВАНИЯ В 50-е – 60-е ГОДЫ XX ВЕКА**

**Хабаровск
ИЭИ ДВО РАН
2012**

УДК 330(571.6)
ББК 65(2 Рос)65:02
А72

Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Выпуск 5. Региональные экономические исследования в 50-е – 60-е годы XX века / отв. ред. П.А. Минакир ; Росс. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Хабаровск : ИЭИ ДВО РАН, 2012. – 224 с.

ISBN 978-5-906118-01-1

Данная книга продолжает серию «Антология экономической мысли на Дальнем Востоке» и посвящена региональным экономическим исследованиям 1950–1960-х годов – специфического и одновременно малоизученного периода в эволюции экономической мысли не только на Дальнем Востоке, но и России в целом. Работы как дальневосточных исследователей, так и специалистов из Центра (АН СССР, Госплана, отраслевых НИИ) посвящены, главным образом, проблемам долгосрочного прогнозирования развития экономики Дальнего Востока и его отдельных территориальных образований.

Ключевые слова: региональные экономические исследования, территориальное планирование, прогнозирование развития экономики региона, экономический район, Дальний Восток.

The Anthology of Economic Thought in the Far East. Issue 5. Regional Economic Research in the 50s and 60s of the 20th century / executive editor P.A. Minakir ; Rus. Acad. Sci., Far East. Branch, Econ. Research Inst. – Khabarovsk : ERI FEB RAS, 2012. – 224 p.

The book continues the series «The Anthology of Economic Thought in the Far East» and is devoted to regional economic studies of the 1950–1960s – a particular and simultaneously insufficiently explored period in the evolution of Economic Thought not only in the Far East but also in Russia as a whole. The works of researchers of the Russian Far East as well as specialists from the Center (Acad. Sci. USSR, State Planning Committee, Branch Sci. Research Inst.) are mainly devoted to the problems of long-term forecasting of economic development of the Far East and its separate territorial formations.

Key words: regional economic research, territorial planning, forecasting of economic development of the region, economic area, the Far East.

Редакционная коллегия серии:

П.А. Минакир, А.Н. Демьяненко, О.М. Рензин, Л.А. Самохина

Составители выпуска:

А.Н. Демьяненко, Л.А. Дятлова, Л.А. Самохина

Рекомендовано к изданию Ученым советом ИЭИ ДВО РАН и Объединенным ученым советом по общественным наукам при Президиуме ДВО РАН

Подготовлено при поддержке гранта РГНФ «Россия в Арктике: история, современность, перспективы».

ISBN 978-5-906118-01-1

© Институт экономических исследований ДВО РАН, 2012
© Составители, 2012

Содержание

От редакционной коллегии.....	9
Предисловие (<i>Минакиф П.А.</i>)	10
50–60-е годы XX в.: исследования экономики Дальнего Востока в контексте «хрущевских» реформ (<i>Демьяненко А.Н.</i>)	14
ЧАСТЬ I. Долгосрочные прогнозы развития экономики дальневосточных регионов.....	23
<i>Марголин А.Б.</i> Проблемы народного хозяйства Дальнего Востока....	25
Основные направления развития экономики советского Дальнего Востока.....	25
Специализация и комплексное развитие народного хозяйства экономических административных районов Дальнего Востока..	30
<i>Николаев Н.И., Сингур Н.М.</i> Перспективы развития экономики Дальнего Востока.....	33
Сочетание территориального планирования с отраслевым принципом управления народным хозяйством.....	33
К вопросу о концепции развития производительных сил Дальнего Востока.....	38
Проблемы развития производительных сил Магаданской области..	47
Особенности экономического освоения и дальнейшего развития производительных сил Магаданской области.....	47
Общие выводы о перспективах развития народного хозяйства Магаданской области и задачи дальнейших научных исследований и изысканий.....	61
Проблемы развития производительных сил Камчатской области.....	76
Проблемы комплексного развития народного хозяйства Камчатской области.....	76

Проблемы развития промышленности и транспорта Якутской АССР.....	99
Экономическое районирование Якутской АССР.....	99
Комментарии (<i>Демьяненко А.Н.</i>)	116

ЧАСТЬ II. Отраслевые проблемы экономики

Дальнего Востока.....	125
------------------------------	------------

<i>Васильев П.В.</i> Экономические вопросы развития лесной промышленности и лесного хозяйства на Дальнем Востоке	127
--	-----

<i>Колесников Б.П.</i> Лесорастительное районирование Дальнего Востока и вопросы лесовосстановления и создания лесов защитного назначения.....	137
--	-----

<i>Малофеев Т.Е.</i> Специализация хозяйства как показатель для сельскохозяйственного районирования.....	149
--	-----

<i>Нестеренко А.Д., Тарасов П.В.</i> К методике разработки проблемы рационального размещения и специализации сельского хозяйства Дальнего Востока.....	155
--	-----

<i>Марголин А.Б.</i> Экономическая оценка ущерба от наводнений в бассейне верхнего и среднего Амура.....	160
--	-----

<i>Славин С.В.</i> К вопросу о методах и формах управления процессом социалистического освоения Севера СССР.....	174
--	-----

<i>Витко Е.В., Закурко А.С., Разумеева А.И.</i> Развитие народного хозяйства Тетюхе-Кавалеровского горнопромышленного района Приморья.....	187
--	-----

<i>Гангардт Г. Г.</i> Воднотранспортное соединение р. Амура с Татарским проливом.....	196
---	-----

Комментарии (<i>Демьяненко А.Н.</i>).....	203
---	-----

Список литературы.....	210
------------------------	-----

Предметный указатель.....	215
---------------------------	-----

Именной указатель.....	218
------------------------	-----

Contents

From the editors	9
Foreword (<i>Minakir P.A.</i>).....	10
50s and 60s of the 20 th century: Economic Research of the Far East in the Context of «Khrushchev's» Reforms (<i>Demnyanenko A.N.</i>).....	14
PART I. A Long-term Forecast of Economic Development of the Far Eastern Regions.....	23
<i>Margolin A.B.</i> National Economy Problems of the Far East.....	25
The Basic Directions of Economic Development of the Soviet Far East.....	25
Specialization and Complex Economic Development in Economic Administrative Areas of the Far East.....	30
<i>Nikolaev N.I., Singur N.M.</i> Prospects for Economic Development in the Far East.....	33
The Combination of the Territorial Planning with a Sectoral Principle of Management of National Economy.....	33
On Concept of Productive Forces Development in the Far East.....	38
Problems of the Productive Forces Development in the Magadan area.....	47
The Peculiarities of Economic Development and the Further Development of the Productive Forces in the Magadan area.....	47
General conclusions on the Prospects of National Economy Development in the Magadan area and Tasks for the Further Scientific Researches.....	61
Problems of Productive Forces Development in the Kamchatka area.....	76
Problems of Complex Development of National Economy in the Kamchatka area.....	76
Problems of the Industry and Transport Development in the Autonomous Soviet Socialist Republic of Yakutia.....	99

Economic Zoning of the Autonomous Soviet Socialist Republic of Yakutia	99
Comments (<i>Demyanenko A.N.</i>).....	116
PART II. Sectoral Issues of the Economy of the Far East.....	125
<i>Vasiliev P.V.</i> Economic Questions of the Forest Industry and Forest Economy Development in the Far East.....	127
<i>Kolesnikov B.P.</i> Forest Growth Zoning of the Far East and Questions of Reforestation and the Creation of Forests for Protective Purpose.....	137
<i>Malofeyev T.E.</i> Specialization of the Economy as an indicator for Agricultural Zoning.....	149
<i>Nesterenko A.D., Tarasov P.V.</i> On the Methodology of Working out a problem of Rational Allocation and Specialization of Agriculture in the Far East.....	155
<i>Margolin A.B.</i> Economic Assessment of the Damage caused by floods in the basin of the Upper and Middle Amur.....	160
<i>Slavin C.B.</i> To the Question on Methods and the Forms of Management of Socialist Development Process of the North of the USSR.....	174
<i>Vitko E.V., Zakurko A.S., Razumeeva A.I.</i> National Economy Development of Tetjuhe-Kavalerovsky Mining area in Primorye....	187
<i>Gangardt G.G.</i> Water Transport Connection the Amur River with the Tatar Strait.....	196
Comments (<i>Demyanenko A.N.</i>).....	203
References.....	210
Subject Index.....	215
Author Index.....	218

От редакционной коллегии

Редакционная коллегия серии и составители выпуска выражают благодарность *Н.А. Демьяненко, В.Н. Украинскому, А.И. Бобровниковой, Я.В. Деминой, А.Ю. Моисеенко, М.Г. Мазитовой* за помощь при подготовке текстов к изданию.

В пятом выпуске «Антологии экономической мысли на Дальнем Востоке» грамматика и орфография оригинальных источников частично исправлена для удобства восприятия текстов читателями.

Редакционная коллегия будет признательна читателям за замечания, пожелания, отзывы, конструктивные идеи.



Предисловие

В пятом выпуске «Антологии экономической мысли на Дальнем Востоке» представлены в систематизированном виде результаты, полученные в ходе исследований различных аспектов экономики Дальневосточного региона в 1950–1960-х гг.¹, выполненных как дальневосточными исследователями, так и научными коллективами, входящими в систему Госплана СССР и АН СССР.

Почему именно 50–60-е гг. прошлого столетия? Причин тому несколько. Во-первых, это один из наименее изученных периодов в истории отечественной экономической науки; пожалуй, только 30-м гг. повезло еще меньше. Этот период в развитии экономической науки, причем не только на Дальнем Востоке, но и в России, остается большим «белым пятном». Имеющиеся к настоящему времени крайне редкие работы посвящены, как правило, тем или иным частным вопросам реформирования системы управления экономикой или изучению результатов исследования экономики Дальнего Востока в 1950–1960-е гг., в которых приводятся в основном фрагментарные и подчас разрозненные сведения.

Во-вторых, именно в эти годы, которые обычно отождествляют с «хрущевскими» реформами, был выполнен ряд исследований, имеющих как теоретический, так и прикладной характер, оказавших заметное влияние на эволюцию экономической науки не только в Дальневосточном регионе, но и в отечественной экономической науке. В это время была предпринята попытка вернуться к «истокам», т. е. к идеям Госплана «первого созыва», со всеми вытекающими отсюда следствиями.

¹ Предшествующие выпуски Антологии: Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 1. Колонизационные процессы в Приамурском крае на рубеже XIX–XX веков. Хабаровск: РИОТИП, 2008; Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 2. Исследование сельской экономики Приамурского края между Русско-японской и Первой мировой. Хабаровск: РИОТИП, 2009; Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 3. Амурская экспедиция 1910 года. Хабаровск: КГУП «Хабаровская краевая типография», 2010; Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 4. Региональные экономические исследования в 1920-е годы. Хабаровск: КГУП «Хабаровская краевая типография», 2011.

В-третьих, для дальневосточной экономической науки это было время осознания в полной мере необходимости в ее институционализации. Именно в этот период происходит организационное «восстановление» экономической науки в регионе. Показательно, что исследованиями экономических проблем в ДВФ АН СССР в 1948–1951 гг. занимался один научный сотрудник; в 1951–1953 гг. – экономическая группа из четырех человек, и только в 1953 г. на базе этой группы был создан отдел экономики¹.

Причем, «восстановление» осуществлялось, главным образом, в рамках складывающейся к тому времени региональной экономики². И все это происходило в условиях реформирования системы государственного управления экономикой, сопровождавшееся (хотя и временным) смещением акцентов в сторону усиления роли регионов.

Если говорить о тематической направленности региональных экономических исследований на Дальнем Востоке в этот период, то их характерная особенность – ориентация на разработку долгосрочных прогнозов экономики Дальнего Востока как в целом, так и в разрезе отдельных административно-территориальных единиц.

Результаты этих исследований – это не только материал, без осмысления которого трудно, если только возможно, выполнить качественный ретроспективный анализ социо-экономической динамики региона, но это и оригинальные научные идеи, которые весьма полезны при изучении современных проблем экономического развития региона, в первую очередь, при разработке долгосрочных прогнозов.

Другая характерная черта региональных экономических исследований тех лет – акценты, прежде всего в работах дальневосточных исследователей, на решении конкретных экономических проблем (энергетика, транспорт, сельское и лесное хозяйство), а также на разработке различных подходов к экономической оценке катастрофических природных процессов, таких как наводнения.

¹ Тарасов П.В. О работе отдела экономики Дальневосточного филиала АН СССР // Вопросы экономики Дальнего Востока. Т. I. Благовещенск, 1958. С. 20–33.

² Вовсе не случайно, что именно в эти годы происходит восстановление исследовательской деятельности в Приамурском филиале географического общества СССР, в деятельности которого немалое значение имели экспедиционные исследования, в том числе и экономики отдельных районов южной части Дальнего Востока.

Именно эта тематическая двойственность и послужила основанием для организации материалов, представленных в данном выпуске антологии, в две части.

Первая из них объединяет исследования, выполненные для обширных регионов (Якутия, Магаданская и Камчатская области), целью которых являлось определение долгосрочных перспектив развития экономики. Такого рода исследования выполнялись силами СОПСа при участии местных специалистов.

Вторая часть объединяет научные публикации, главным образом, дальневосточных ученых, посвященных изучению проблем отдельных отраслей экономики региона.

Общим у публикаций помещенных в обеих частях данного выпуска Антологии является то, что они смело могут быть отнесены к категории «хорошо забытых». Добавим – незаслуженно забытых, так как содержащиеся в них материал дает возможность более детально и доказательно использовать исторический опыт в организации и проведении исследовании проблем развития экономики Дальневосточного региона. Не меньшее значение имеет и введение в научный оборот «хорошо забытых» научных идей и исследовательских методик по-прежнему интересных для современных исследователей, занимающихся проблемами не только Дальнего Востока, но и региональной экономики в целом.

Приведенные в монографии работы (по большей части в извлечениях) дают дополнительный материал для изучения процессов становления нового научного направления – региональная экономика – в Дальневосточном регионе.

В то же время представленные в данном выпуске Антологии работы весьма показательны в отношении поиска методов исследования проблем экономики региона, обладающего столь специфическими природными и социальными условиями, каким является Дальний Восток.

Отбор публикаций, как и при подготовке четырех предшествующих выпусков «Антологии экономической мысли на Дальнем Востоке», был осуществлен по двум критериям: первый – исследования должны отражать по возможности основные направления экономических исследований; второй – быть актуальными не только в теоретическом, но и в прикладном отношении. По мнению редакционной коллегии, приведенный ниже список научных работ в полной мере отвечает обоим критериям.

В целом данная монография дает новый импульс в изучении и использовании исторического опыта, накопленного в 1950-е – 1960-е гг., как в научном сообществе того времени, так и во властных структурах.

Минакир П.А.



50–60-е годы XX века: исследования экономики Дальнего Востока в контексте «хрущевских» реформ

Конечно, 50–60-е гг. XX в. в истории экономической науки – это не только «хрущевские» реформы¹, хотя, по мнению автора, именно они сформировали вполне внятный «социальный заказ» на выполнение многочисленных и разнообразных региональных исследований.

Дальний Восток в этом отношении не был исключением при наличии определенных особенностей, которые были связаны со спецификой самого объекта исследования – экономики региона.

Итак, для начала определимся, что представлял собой упомянутый выше «социальный заказ» на региональные, в том числе экономические, исследования. В немногих словах суть его заключалась в том, что в ходе очередной попытки выстроить эффективную систему управления социалистической экономикой возобладало мнение о необходимости смены принципов: отказ от отраслевого принципа и переход к территориальному. Поэтому не случайно, что по мере развертывания реформы управления экономикой и сопутствующей ей реформы административно-территориального деления все чаще и все настойчивее были слышны призывы к тому, чтобы использовать опыт реформ 1920-х гг.

Напомним, что в 20-х гг. XX в. в России имела место попытка крупномасштабного реформирования системы управления экономикой на принципах экономического районирования, которая предполагала реформирование административно-территориального устройства, в частности, переход на трехуровневую систему: область – округ – район. При этом каждому уровню соответствовал вполне определенный круг прав по регулированию экономической жизни. Это

¹ Как это не покажется удивительным, но «беспристрастных исследований, посвященных изучению фактических мотивов реформ Н.С. Хрущева в экономической сфере и их последствий для народного хозяйства страны до сих пор нет» (*Благих И.А. Хозяйственные реформы Н.С. Хрущева: волонтаризм или необходимость? // Из истории отечественной истории экономической мысли: 50–80-е годы XX века. СПб.: Изд-во СПбГУ, 1995. С. 220*). Отметим, что за прошедшие почти два десятилетия, что-либо добавить к этой оценке изученности этого периода в эволюции отечественной экономической мысли не представляется возможным.

предполагало, что каждая отдельно взятая единица (область, округ, район), представляют собой целостное территориальное образование по условиям ведения экономической деятельности, структуре экономики и перспективам ее развития.

Хотя и здесь не все так просто. Есть существенное отличие между тем, что проектировали идеологи (И.Г. Александров, С.В. Бернштейн-Коган и др.) реформирования управления экономикой на принципах экономического районирования¹, и той системой управления экономикой и административно-территориального деления страны, которая сформировалась в конце 1920-х – начале 1930-х гг.²

В работах секции районирования Госплана последовательно проводилась идея децентрализации управления экономикой (причем, рынок как механизм координации экономической деятельности сохраняет право на существование), где в качестве объектов управления выступают не отдельные предприятия, а экономические районы, т. е. целостные территориальные экономические системы различного таксономического уровня. В этом случае административно-территориальное устройство шло вслед за экономическим районированием. На деле принципы экономического районирования были преданы, если и не полному забвению, то, как минимум, отошли на второй план. А на первый план вышло то, что в терминах тех лет было обозначено как «удобство управления». Поэтому, чем дальше, тем больше края и области стали все больше походить на губернии дореволюционной России. В теоретических построениях это привело к признанию в качестве основополагающего принципа районирования – принцип единства экономического районирования и административно-территориального деления³.

Экономическая и политическая ситуация середины 50-х – начала 60-х гг. XX в., когда была предпринята попытка реформирования системы управления экономикой и административно-территори-

¹ В наиболее законченном виде суть реформы системы управления экономикой и административно-территориального устройства на принципах экономического районирования были изложены в работе: *Александров И.Г.* Основы хозяйственного районирования СССР. М. – Л.: Экономика и жизнь, 1924. 76 с.

² Практически в неизменном виде это административно-территориальное деление, пережив краткий период реформирования второй половины 50-х гг., существует в современной России. Оценка опыта реформирования административно-территориального деления содержится в работе: *Агафонов Н.Т., Демьяненко А.Н., Жигло А.Н., Полозов В.Р.* Административно-территориальное устройство РСФСР: оценка опыта реформ 1957–1965 гг. Л.: ИСЭП, 1990.

³ Подробно о состоянии теории и практики экономического районирования: *Демьяненко А.Н.* Экономическое районирование: вопросы теории и истории. Хабаровск: Хабаровская краевая типография, 2010. 224 с.

ального деления страны, радикально отличалась от той, которая имела место в первой половине 20-х гг. Тем не менее, можно утверждать, что в ходе реформирования вновь создаваемые на местах органы управления формировали заказ на региональные экономические исследования.

Конечно, экономическая наука не стояла на месте, и вряд ли будет уместно (хотя как знать) сопоставлять качество исследований первой половины 20-х и второй половины 50-х гг. Более того, и экономическая наука и смежные с ней экономическая география, демография, экономическая социология за почти три десятилетия прошедшие между двумя реформами, претерпели существенные внутренние трансформации. Если в первой половине 20-х гг. все еще сохранялась преемственность и ощущения связи с мировой наукой, то в 50-х гг. экономическая наука и экономическая география были советскими. Конечно, и в условиях жесткой идеологизации всей системы общественных наук сохранялась определенная преемственность с работами предшествующего периода. Однако преемственность эта наблюдалась не столько в сфере теории и методологии экономических исследований (здесь господствовали положения марксистской экономической теории в ее российском варианте), сколько в методах и организации исследований. В этом отношении весьма показательна работа Б.П. Колесникова, которая четко укладывается в исследовательскую традицию, характерную для отечественной науки о лесе, и продолжает работы Б.А. Ивашкевича¹, посвященные поиску путей неистощимого лесопользования на Дальнем Востоке.

Что касается преемственности в организации региональных экономических исследований, то после ликвидации ДВКНИИ² в 1931 г. и вплоть до создания отдела экономики в составе ДВФ АН СССР в начале 50-х гг., имел место разрыв этой преемственности. Это вовсе не означает, что в 30-х – 40-х гг. региональные экономические исследования на Дальнем Востоке прекратились. В той или иной мере,

¹ О вкладе Б.А. Ивашкевича в изучение лесов Дальнего Востока и путях рационального лесопользования: *Васильев Н.Г., Шейнгауз А.С.* Ивашкевич Борис Анатольевич (к 100-летию со дня рождения) // Лесоведение. 1989. № 4. С. 90–93. Поэтому ограничимся тем, что отметим как характерную черту его исследовательского почерка использование инструментария физико-географического районирования для выделения «лесоводных районов».

² О Дальневосточном краевом научно-исследовательском институте (ДВКНИИ) и его деятельности с 1924 г. с составе ГДУ, а с 1927 по 1931 г. как самостоятельной научной организации: *Малявина Л.С.* Из истории научных учреждений Востока России: Дальневосточный краевой научно-исследовательский институт (1923–1931). Хабаровск: Изд-во ДГГУ, 2007; Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 4. Региональные экономические исследования в 1920-е годы...

конечно, в неизмеримо меньших масштабах и далеко не всегда должного качества такого рода исследования выполнялись, как правило, в рамках деятельности местных плановых органов и силами сотрудников этих органов. Тем не менее, среди работ по исследованию дальневосточной экономики в 1930–1940-х гг. следует упомянуть публикации М.А. Сергеева по экономике Камчатки и Курильских островов, А.А. Цымека и Б.П. Колесникова, посвященные исследованию лесных ресурсов и поиску эффективной пространственной организации предприятий отрасли в регионе, а также работы И.В. Кизеветтера, в которых содержится оценка морских биологических ресурсов Приморского края и намечены возможные направления их использования¹.

Во второй половине 50-х гг. XX в. происходит во многом вынужденный возврат к тем формам организации исследовательской деятельности, которые себя оправдали в еще дореволюционный период². В немногих словах ситуация была такова: специалистов, а, главное, исследовательских организаций, которые были в состоянии проводить крупномасштабные экономические исследования на Дальнем Востоке ни в 50-е, ни в 60-е гг. не было. Поэтому было принято решение об организации комплексных экспедиций силами АН СССР и Госплана СССР, к работе в которых привлекались местные специалисты. В этой связи следует вспомнить Дальневосточную комплексную экспедицию (1947–1954 гг.), а также ряд не столь масштабных, но значимых по результатам экспедиционных исследований. В частности, Амурская комплексная экспедиция (1955–1960 гг.), в работе которой принимали участие специалисты не только из СССР, но и

¹ *Сергеев М.А.* Народное хозяйство Камчатского края. М. – Л.: Изд-во АН СССР, 1936; *Колесников Б.П., Цымек А.А.* Лесные богатства Приморского края. Владивосток, 1947; *Цымек А.А.* Основные вопросы рационального размещения лесной промышленности Дальнего Востока // Сборник трудов Дальневосточного научно-исследовательского института лесного хозяйства и лесозащиты. Вып. 1. Хабаровск, 1948; *Кизеветтер И.В.* Морские богатства Приморья и их использование. Владивосток, 1947.

² Об организации региональных экономических исследований в дореволюционный период достаточно подробно: Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 1–3. См. также: *Демьяненко А.Н., Ли Е.Л.* Амурская экспедиция 1910 года: опыт организации статистико-экономического обследования казачьего и крестьянского хозяйства Амурской области // Пространственная экономика. 2010. № 2; *Демьяненко А.Н., Дятлова Л.А.* Общий замысел Амурской экспедиции 1910 года и краткий обзор ее трудов // Ойкумена. 2010. № 3; *Минакир П.А., Демьяненко А.Н.* Генезис концепций развития Дальнего Востока // Тихоокеанская Россия – 2030: сценарное прогнозирование регионального развития. Хабаровск: ДВО РАН, 2010.

КНР; экспедиции СОПС по исследованию экономики Якутской АССР, Магаданской и Камчатской областей в 1956–1958 гг.¹

Однако, как бы не были значимы последствия «хрущевских» реформ в сфере управления экономикой и административно-территориального устройства страны, нельзя не отметить, что были и другие внешние по отношению к экономической науке импульсы, формирующие «социальный заказ» на региональные экономические исследования. В этой связи следует напомнить, что по окончании Второй мировой войны существенным образом изменилось геополитическое положение Дальнего Востока России. Это нашло отражение и в формировании новой экономической политики в отношении Дальнего Востока. Суть ее заключается в возврате к стратегии середины 20-х гг. В основных чертах она была сформулирована Н.Н. Колосовским² и заключалась в следующем: экономика Дальнего Востока должна быть трансформирована в территориальный индустриальный комплекс, обладающий явно выраженной экспортной специализацией. Это следовало как из анализа особенностей положения региона в системе мирохозяйственных связей, так и особенностей регионального природно-ресурсного потенциала.

Идея создания на Дальнем Востоке России индустриального комплекса, продукция которого предназначалась не только и даже не столько для национального рынка, сколько для рынков Азиатско-Тихоокеанского региона, была сформулирована еще раньше. Конечно, было бы наивно искать в литературе тех лет какие бы то ни было ссылки на своих дореволюционных предшественников именно в разработке долгосрочной государственной стратегии в отношении Дальнего Востока. В это время можно было лишь критиковать, исходя из идеологических позиций, все, что было сделано государством в дореволюционный период. Хотя обойтись без отсылок на работы до-

¹ Результаты этих экспедиционных исследований были положены в основу монографических работ, посвященных определению долгосрочных направлений развития экономики Якутской АССР, Магаданской и Камчатской областей. Фрагменты этих работ приведены в первой части данного выпуска.

² *Колосовский Н.Н.* Перспективы хозяйства Дальнего Востока // Бюллетени Госплана. 1923. № 11–12; *Колосовский Н.Н.* Хозяйственные проблемы Сибири // Плановое хозяйство. 1925. № 5; *Колосовский Н.Н.* Проблемы восточных районов в пятилетнем плане РСФСР // Плановое хозяйство. 1928. № 12. Достаточно подробно вклад Н.Н. Колосовского в формирование государственной экономической стратегии в отношении Дальнего Востока и восточных регионов в целом рассмотрен в следующих публикациях: *Демьяненко А.Н.* Проблемы территориальной организации производительных сил в работах Н.Н. Колосовского 20–30-х годов // Известия ВГО. 1988. Вып. 1; *Демьяненко А.Н.* Краткий очерк жизни и творчества Н.Н. Колосовского // Пространственная экономика. 2009. № 1.

советского периода было сложно. В частности, ни одна скольконибудь значимая работа посвященная экономике Дальнего Востока в целом или отдельных ее секторов, не обходилась без ссылок на Труды Амурской экспедиции 1910 года¹.

Но были и новые сюжеты, которые отсутствовали в работах до-революционных исследователей, но в той или иной мере поднимались в работах 20-х гг. XX в. Речь идет о научном обосновании долгосрочного планирования экономики регионов и систем управления региональным развитием. Однако, следует признать, что призывы к сочетанию территориального планирования с отраслевым принципом управления народным хозяйством, в конечном счете привели к созданию плановых комиссий в крупных экономических районах². Но, «плановые комиссии крупных экономических районов, проделав полезную работу по некоторому смягчению отрицательных явлений в условиях функционирования «совнархозовского» управления, не могли обеспечить единства управления отраслью»³. Предложения по расширению прав плановых комиссий крупных экономических районов, в том числе и содержащиеся в работе Н.И. Николаева и Н.М. Сингура⁴, были оставлены без внимания. И, как следствие, плановые комиссии продолжали делать «полезную работу», но вот права анализировать развитие предприятий союзных и союзно-республиканских министерств эти плановые комиссии были практически лишены.

Что же касается опыта 20-х гг. XX в. по созданию так называемых госплановских областей, которые по мысли И.Г. Александрова и его сотрудников по Секции районирования должны были быть наделены достаточно обширными полномочиями в области регулирования экономической деятельности, то он даже не обсуждался. Как,

¹ Подробно о целях, задачах и результатах исследований, выполненных в рамках Амурской экспедиции 1910 года: Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 3. Амурская экспедиция 1910 года..., а также в работе: *Демьяненко А.Н., Дятлова Л.А.* Общий замысел Амурской экспедиции 1910 года и краткий обзор ее трудов // Ойкумена. 2010. № 3

² Первоначально, в мае 1963 г., были образованы 16 плановых комиссий, в том числе в РСФСР – 10, включая и дальневосточную плановую комиссию. Затем, в декабре 1963 г., была сформирована Плановая комиссия Госплана по республикам Средней Азии (Планирование размещения производительных сил СССР: Осуществление политики КПСС на этапах социалистического строительства. В 2-х ч. Ч. I. М.: Экономика, 1985. С. 297).

³ Планирование размещения производительных сил СССР: Осуществление политики КПСС на этапах социалистического строительства. В 2-х частях. Ч. I... С. 298.

⁴ *Николаев Н.И., Сингур Н.М.* Перспективы развития экономики Дальнего Востока. Хабаровск: Кн. изд., 1968.

впрочем, не обсуждалась и проблема окружного уровня административно-территориального устройства¹. Судя по всему, в условиях советской политической системы реальная децентрализация управления экономикой вещь недостижимая.

Аналогичным образом практически не обсуждались и предложения, высказанные в частности С.В. Славиним², относительно использования опыта организации многоотраслевых комбинатских структур применительно к условиям Севера. Особого внимания и 50–60-е гг. XX в. и вполне возможно в наше время заслуживает опыт создания «транспортно-колониционных комбинатов». Идея такого рода территориальных экономических структур разрабатывалась еще в дореволюционное время в ходе сооружения железнодорожных магистралей в районах нового хозяйственного освоения³.

Некоторые из этих проектов, хотя и не в полном объеме и, естественно, в иных социальных и политических условиях, были реализованы в рамках Карело-Мурманского колониационного комбината⁴. Особый тип колониационных комбинатов был реализован на Дальнем Востоке – Акционерное Сахалинское общество и Акционерное Камчатское общество. В качестве организационного ядра выступали не одно крупное транспортное предприятие (ж. д.), а достаточно большое количество добывающих предприятий.

¹ Округа сохранились лишь в качестве национально-территориальных образований в районах проживания коренных народностей Севера. Ни о каком окружном уровне в системе территориального управления экономикой речи не шло.

² *Славин С.В.* К вопросу о методах и формах управления процессом социалистического освоения Севера СССР // Проблемы Севера. Вып. 1. М.: Изд. АН СССР, 1958.

³ В 10-е гг. XX века в железнодорожном строительстве выделялся особый тип железных дорог – колониационные железные дороги. Так, междуведомственной комиссией И.Н. Борисова в 1916 г. было намечено последовательное сооружение железных дорог в меру их важности в следующем порядке: 1) разгружающие существующую сеть, 2) обслуживающие сельскохозяйственные районы, 3) колониационные, 4) усиливающие местные пути, 5) обслуживающие хлопководческие районы, 6) курортные линии, 7) линии местного значения и ветви (*Колосовский Н.Н.* Технико-экономические основы советской системы реконструкции железнодорожного транспорта. 2006. С. 226).

⁴ Подробно о реализации этого проекта в работах: Колониационно-экономические задачи железных дорог (в связи с колониационной работой Мурман. ж. д.). Доклад Г.Ф. Чиркина на заседании Колониационной Секции Промэкономсовета и Особого Совещания по восстановлению основного капитала ВСНХ СССР и прения по докладу. Стенографический отчет. Л., 1926; *Чиркин Г.Ф.* Транспортно-промышленно-колониационный комбинат Мурманской железной дороги, его возникновение, развитие и метод работы. М. – Л.: Главнаука, 1928.

Для всех типов такого рода комбинатских структур было признание принципа комплексности использования природно-ресурсного потенциала вполне конкретной территории. Однако такого рода комбинатские структуры, как и много позднее территориально-производственные комплексы (ТПК) (в 70-х гг.) были недолговечны, а заложенный в них потенциал так и не был в полной мере реализован. Такое положение дел было обусловлено не столько несовершенством теории территориально-производственного комплексобразования, сколько тем, что в условиях отраслевого управления народным хозяйством многоотраслевые территориальные системы являются инородным телом.

Проблема сочетания территориального и отраслевого принципов управления так и осталась нерешенной в рамках советской экономики. И опыт «хрущевских» реформ и в масштабах страны в целом, и в масштабах дальневосточной экономики, свидетельствует о том, что любые нововведения в области регулирования экономических процессов, которые не учитывают или не считают с объективным ходом экономической эволюции, вряд ли могут быть эффективными.

Из анализа опыта «хрущевских» реформ следует еще один вывод: какой бы принцип не был положен в основу системы государственного управления экономикой (отраслевой, территориальный или их сочетание), такая система в контексте советской политической системы оказывается неэффективной, следовательно, неэффективной неизбежно становится и экономика. Сказанное об эффективности имеет смысл только в сравнении с другими системами управления и с другими экономическими системами. Более того, и советская система плановой экономики может быть эффективна. И на это обстоятельство указывал еще Б.Д. Бруцкус¹, когда в ходе анализа этой системы пришел к выводу: «Если проблема в том, чтобы заставить экономическую систему служить внеэкономическим целям, то плановая экономика обеспечивает прекрасное решение»².

Б.Д. Бруцкус, который не дожил ни до «хрущевских» реформ, ни до «перестройки», ни до «эпохи модернизации и нанотехнологий», сумел определить ключевые проблемы экономического планирования в СССР. О первой из них сказано было выше. Вторая была

¹ Более подробно о Б.Д. Бруцкусе: *Дятлова Л.А.* Неизвестный лидер организационно-производственной школы: Д.Б. Бруцкус // *Пространственная экономика*. 2006. № 4; 2007. № 1–2; *Демьяненко А.Н., Дятлова Л.А.* Б.Д. Бруцкус о природе экономического планирования в советской России // *Пространственная экономика*. 2007. № 2.

² *Бруцкус Б.Д.* Экономическое планирование в советской России // *Советская Россия и социализм / Б.Д. Бруцкус*. СПб.: Звезда, 1995. С. 178.

сформулирована им следующим образом: «С победой плановой экономики экономическая жизнь окончательно подчинилась политике, так как при этой системе государство само заботится об экономической деятельности и не позволяет делать этого гражданам»¹. Третья проблема: «Экономическая система управляется не специалистами, а непрофессионалами, и это важная причина ее провала»².

Именно об этих проблемах следует помнить читателю, когда он будет знакомится с работами приведенными в данном выпуске Антологии.

Демьяненко А.Н.



¹ Бруцкус Б.Д. Экономическое планирование в советской России // Советская Россия и социализм / Б.Д. Бруцкус. СПб.: Звезда, 1995. С. 179.

² Там же. С. 180.

Часть I

Долгосрочные прогнозы развития экономики дальневосточных регионов

Марголин А.Б.

Проблемы народного хозяйства Дальнего Востока¹

Основные направления развития экономики советского Дальнего Востока

<...>

В экономической литературе, особенно в периодической печати, при выдвижении идей сооружения того или иного промышленного объекта часто встречаются доказательства, исходящие только из отдаленности экономического района от источников его снабжения. Такая аргументация, исходящая из роли одного транспортного фактора, в современных условиях недостаточна. При реконструкции всех видов транспорта, переходе к технически совершенным и эффективным видам тяги на железнодорожном транспорте, внедрении самоходных судов в речном транспорте, развитии трубопроводного транспорта, введении мощных автопоездов и так далее роль транспортной слагаемой в суммарной стоимости продукта у потребителя, как правило, будет снижаться.

Исходя из этих положений, учитывая природные и трудовые ресурсы района и его географическое положение, можно считать, что характеризовать участие Дальнего Востока в общественном разделении труда в СССР в дальнейшем будут:

– отрасли и предприятия, выпускающие продукцию с меньшими удельными капитальными и эксплуатационными затратами, чем в других районах страны (включая расходы на транспорт с Дальнего Востока до района потребления); к этой продукции относятся: цветные, драгоценные металлы (олово, золото, свинец, цинк, ртуть, вольфрам), ценные породы леса, бумага, картон; ресурсы океана (рыба и другие продукты морской фауны); соя и продукты ее переработки; пушнина и другие продукты охоты и звероводства; отрасли и предприятия, производящие дефицитную в стране продукцию;

¹ Марголин А.Б. Проблемы народного хозяйства Дальнего Востока. М.: Изд-во АН СССР, 1963. С. 16–21; 213–216.

– специализированные предприятия, выпускающие продукцию для экспортных операций (машины, деловая древесина, пиломатериалы, товарная целлюлоза, бумага, картон, обогащенная железная руда, в дальнейшем – прокат черных металлов, пластмассы и т. д.) в масштабах, определяемых государственными интересами СССР.

Как уже указывалось, кроме отраслей, в основном производящих продукцию для общесоюзных нужд, здесь будут развиваться и отрасли районного комплекса. К этой группе будут относиться те отрасли, развитие которых целесообразно в пределах, необходимых для местных нужд, при условии большей экономичности производства на Дальнем Востоке, чем завоза из других районов. Это: черная металлургия, отрасли машиностроения, соответствующие профилю хозяйства района, химическая промышленность, добыча и переработка нефти и угля, электроэнергетика, лесная и деревообрабатывающая промышленность, производство строительных материалов. Общие масштабы производств в этих отраслях будут, очевидно, определяться суммой собственного потребления районов Дальнего Востока и долей, выделяемой некоторыми из этих отраслей для нужд экспорта.

Районный комплекс Дальнего Востока охватит также сельское хозяйство, легкую и пищевую промышленность, задачей которых является удовлетворение основных нужд населения экономического района в предметах питания и товарах народного потребления.

В организации планомерного комплексного развития экономики Дальнего Востока важная роль будет принадлежать укрупненным советам народного хозяйства Дальнего Востока.

Дальнейшее улучшение международной обстановки в результате миролюбивой политики социалистического лагеря, возглавляемого Советским Союзом, развитие внешней торговли СССР как проявление политики мирного сосуществования, дальнейшее разделение труда и усиление производственных связей между социалистическими странами – могут значительно повысить вклад Дальнего Востока во внешнеторговый баланс СССР.

Создание производств экспортного назначения в ряде случаев может служить дополнительным экономическим рычагом для одновременного и более быстрого развития отраслей хозяйства, обеспечивающих внутреннее потребление района.

Географическое положение советского Дальнего Востока предопределяет также государственную необходимость дальнейшего заселения, освоения его и превращения в опорную базу Советского Союза на Тихом океане, являющуюся примером успешного коммунистического строительства для других стран.

В соответствии с этими задачами в будущем необходимо быстро развить ведущие отрасли специализации Дальнего Востока: создать мощную электроэнергетическую базу, черную металлургию – часть третьей металлургической базы СССР, нефтедобывающую промышленность (не только на Сахалине, но по возможности и на материке), организовать переработку нефти, древесины, производство удобрений, широкой гаммы химических продуктов, развернуть относительно многоотраслевое машиностроение, соответствующее профилю народного хозяйства Дальнего Востока.

Потенциальные земельные ресурсы Дальнего Востока позволяют эффективно расширить земледелие и животноводство и экономически целесообразно решить проблему обеспечения населения основными видами продовольствия, а пищевую промышленность обеспечить значительной частью сельскохозяйственного сырья.

При анализе возможностей расширения существующих и создания новых производств на Дальнем Востоке следует иметь в виду, что в связи с развитием индустрии в районах СССР, расположенных восточнее Урала, в особенности в районах Восточной Сибири, средние расстояния перевозок грузов несколько сократятся по сравнению с современными (в настоящее время средняя дальность перевозок грузов, завозимых на Дальний Восток, 6100 км). Тем не менее особенность Дальнего Востока в том, что эти расстояния и в перспективе будут измеряться тысячами километров, так как от промышленных центров Сибири индустриальные центры Дальнего Востока отдалены на 4000–5000 км. Более равномерное размещение промышленности в СССР и развитие ее в восточных районах страны, а также общее удешевление работы транспорта не решают полностью проблему сокращения затрат на доставку грузов в районы Дальнего Востока. Поэтому дальнейшее сокращение затрат общественного труда в сфере самого транспорта останется важнейшей задачей межрайонных экономических связей Дальнего Востока.

Проблемой большой важности для Дальнего Востока является новое транспортное строительство. В этой области одинаково опасны две наметившиеся тенденции. Сторонники одной из них предлагают сооружение новых железных и автомобильных дорог в районах, где нет выявленных природных ресурсов, целесообразных для эксплуатации в обозримой перспективе. Прокладка таких дорог в тяжелых условиях рельефа и климата ряда районов Дальнего Востока не вызывает народнохозяйственной необходимости. Не менее вредно и второе направление – исходить при экономическом обосновании строительства новых путей сообщения и необходимости грузооборотов, обычных для железных и шоссейных дорог в обжитых районах страны.

Правильное планирование строительства новых путей сообщения на Дальнем Востоке должно исходить из опережающей роли транспорта в пионерных районах, где даже при частичном обеспечении грузами будущей транспортной магистрали можно положительно относиться к сооружению такого пути.

Особенно важно разрешить задачу улучшения транспортных связей с северо-восточной зоной Дальнего Востока и Сахалинской областью. Это позволит повысить рентабельность экономики областей и расширить структуру их народнохозяйственного комплекса.

Южная часть Дальнего Востока должна превратиться в основную базу материального снабжения северных и островных частей района.

Условием экономически правильного развития производительных сил Дальнего Востока является комплексность использования его природных ресурсов – водных, минерально-сырьевых и биологических. Особенно важно комплексное использование водных ресурсов бассейна р. Амур, цель которого – не только получение дешевой электроэнергии, но и борьба с наводнениями, причиняющим огромный ущерб народному хозяйству и населению в бассейне этой реки.

Для решения основных проблем развития экономики Дальнего Востока потребуется также создание условий, стимулирующих приток населения.

Предварительные подсчеты автора показывают, что для осуществления намеченных задач население Дальнего Востока потребует весьма значительно увеличить (помимо естественного прироста). Учитывая сложность этой задачи, можно считать, что при освоении ресурсов Дальнего Востока будет экономически оправдано применение наиболее передовой техники и технологии, в особенности на трудоемких операциях и в трудоемких отраслях народного хозяйства. Требуется также уделить особое внимание вопросам производительности труда и использовании ресурсов рабочего времени.

В то же время необходимо форсировать улучшение жилищных условий населения Дальнего Востока до уровня, несколько опережающего нормы, намечаемые в соответствующие периоды для центральных районов СССР, расширить торговый ассортимент, полностью обеспечить потребность населения в детских яслях и садах, развернуть широкую сеть учреждений просвещения, здравоохранения и культурного обслуживания, расширить сеть учебных заведений (в особенности вечерних и заочных). Нормы обеспечения населения Дальнего Востока жильем, детскими, лечебными и культурно-

бытовыми учреждениями должны соответствовать региональным особенностям района (отдаленность, климатические условия, плотность населения, структура отраслей народного хозяйства и т. д.) и способствовать оседанию населения и борьбе с текучестью рабочей силы.

* * *

Рациональное размещение промышленности будет содействовать выравниванию уровней развития различных районов страны, в том числе и районом Дальнего Востока. Выравнивание уровней нельзя понимать как достижение одинаковой во всех районах СССР выработки важнейших видов промышленной и сельскохозяйственной продукции на душу населения или достижение равных показателей выработки валовой продукции на душу населения. Разнообразии ресурсов, концентрация отдельных из них на определенных территориях (зонах), природные и экономические особенности этих зон предполагают развитие в каждом районе таких отраслей хозяйства, для которых здесь имеются наиболее благоприятные условия. Нам представляется, что для выравнивания уровней экономического развития в районах Дальнего Востока необходимо:

– достижение высокого уровня национального дохода на душу населения, соответствующего среднесоюзным удельным показателям национального дохода;

– вовлечение в народнохозяйственный оборот природных ресурсов Дальнего Востока, использование которых экономически целесообразно;

– достижение во всех отраслях народного хозяйства Дальнего Востока весьма высокого уровня производительности труда (в связи с особенностями баланса труда района), основанного на максимальной комплексной механизации, автоматизации, электрификации производства и применении системы наиболее передовых машин и оборудования;

– обеспечение высокого уровня жилищных, бытовых и социально-культурных условий для населения Дальнего Востока, несколько превышающего (особенно в первый период генеральной перспективы) аналогичные средние условия в СССР. Осуществление этих задач позволит поднять и выровнять уровень экономического развития района Дальнего Востока в целом.

Не следует, однако, упускать из виду, что район Дальнего Востока крайне неоднороден. Возможно, что в течение рассматриваемого периода задача выравнивания уровней не сможет быть в полной мере осуществлена здесь и в особенности в северо-восточной зоне Дальнего Востока. Еще не все экономически выгодные ресурсы этой

зоны (да и более южных районов) удастся начать использовать для нужд народного хозяйства.

Однако вопросы достижения высокого уровня производительности труда, использования наиболее современной техники, обеспечения условий труда и быта, соответствующих эпохе коммунизма, должны быть поставлены и разрешены во всех районах Дальнего Востока, независимо от их географического положения.

<....>

Специализация и комплексное развитие народного хозяйства экономических административных районов Дальнего Востока

Каждый из пяти экономических административных районов, входивших в состав Дальневосточного крупного экономического района, имеет свои природные особенности и прошел свой исторический путь хозяйственного развития. Особенности в развитии производительных сил усиливаются в связи с сочетанием на огромной территории района (3,1 млн км²) различных, иногда полярно-противоположных, климатических, растительных и зоологических зон и разнообразных минеральных ресурсов. Естественно, что своеобразие условий, темпов и методов освоения сохранится и в обозримой перспективе. Тем не менее имеются некоторые принципиальные положения, вытекающие из общих закономерностей развития хозяйства и применимые ко всем шести краям и областям Дальнего Востока; эти положения могут быть кратко сформулированы так:

1. Ведущим звеном экономического развития района является всемерное и преимущественное развитие отраслей союзной специализации, т. е. отраслей производства, создающих продукцию для вывоза за пределы района полностью или в значительной ее части. Обслуживание других районов в порядке общественного разделения труда – главная цель и содержание специализации района.

2. В каждом районе Дальнего Востока следует преимущественно развивать те отрасли народного хозяйства для которых имеются наиболее благоприятные природные и экономические условия, с тем, чтобы наиболее эффективно использовать природные и трудовые ресурсы данного района и обеспечить правильное сочетание интересов экономических районов и СССР в целом. Это означает, что при размещении производства следует отдавать предпочтение тем районам, где вложенные средства могут дать наибольший эко-

номический эффект, и решительно бороться против местнического понимания комплексного хозяйства, как хозяйства замкнутого.

3. Рациональное и экономически эффективное территориальное общественное разделение труда должно способствовать всемерному выравниванию уровня жизни и культурного развития населения, технического уровня всех отраслей общественного производства, сближению экономического уровня всех районов Дальнего Востока.

4. Для обеспечения материально-технической базы отраслей специализации и для повышения уровня жизни населения необходимо во всех краях и областях развивать экономически оправданный комплекс отраслей и производств¹.

При решении конкретных вопросов размещения новых предприятий на Дальнем Востоке следует иметь в виду, что в перспективном периоде будет весьма быстро развиваться народное хозяйство Западной и Восточной Сибири и, следовательно, большое количество разнообразной промышленной продукции, полуфабрикатов и сырья сможет быть доставлено в районы Дальнего Востока с меньшими транспортными издержками, чем в настоящее время.

5. Как правило, в каждом крае и области Дальнего Востока нужно стремиться к созданию местной топливной базы, обеспечению на месте строительными материалами, продукцией деревопереработки, основными пищевыми продуктами (молочные, рыбные продукты, овощи, картофель, яйца) и массовыми товарами народного потребления, развертыванию широкой сети предприятий, обслуживающих культурно-бытовые нужды населения.

6. Отступление от принципа наименьших издержек общественного труда при выборе оптимального района размещения в отдельных случаях допустимо. Однако оно требует в каждом таком случае серьезной аргументации наличием общегосударственных интересов (оборонных, международных и др.).

7. Необходимо всемерно усиливать экономические связи между краями и областями, входящими в состав Дальневосточного экономического района.

8. Обязательным требованием при вовлечении в хозяйственный оборот природных ресурсов Дальнего Востока является их комплексное использование. Это условие, важное для всех районов, для Дальнего Востока является необходимым, ибо комплексное исполь-

¹ Экономически оправданным мы считаем такое развитие, при котором сумма приведенных (капитальных и эксплуатационных) затрат на производство и транспорт продукта до потребителя меньше аналогичных показателей при производстве сравнимого продукта в другом экономическом районе и доставке его в рассматриваемый район.

зование сырья является важнейшим средством снижения себестоимости, уровень которой в большинстве отраслей производства района выше среднесоюзного. Комплексное использование природных ресурсов есть также часть задачи охраны природы, которая «является важнейшей государственной задачей и делом всего народа»¹.

9. Должен быть взят решительный курс на развитие средних и малых городов Дальнего Востока и возможно более равномерное размещение производства на его территории.

По подсчетам автора, из основных фондов, введенных в эксплуатацию в Хабаровском крае за 1950–1960 гг., размещено на территории городов Хабаровска и Комсомольска 76% и только 24% на всей остальной территории края. С 1939 г. по 1961 г. население Хабаровского края увеличилось на 76%, Хабаровска – на 70%, Комсомольска-на-Амуре – в 2,7 раза, а средних и малых городов либо увеличилось незначительно (на 12–25%), либо даже уменьшилось. В дальнейшем следует развивать такие города, как Свободный, Зея, Белогорск, Биробиджан, Вяземский, Облучье, Арсеньев, Бикин, Иман и др. Размеры наиболее крупных городов для условий Дальнего Востока могут быть ограничены численностью населения не более 500–600 тыс. чел.

10. В каждом экономическом районе должны быть в первую очередь проведены некоторые неотложные мероприятия, позволяющие увеличить рентабельность хозяйства или улучшить условия жизни населения (например сооружение железнодорожной ветки Арсентьевка – Ильинск на Сахалине для снабжения местным лесом целлюлозно-бумажных предприятий, регулирование стока Зеи в Амурской области для борьбы с наводнениями, улучшение специализации машиностроительных предприятий и ряд других).

<....>



¹ Закон об охране природы в Российской Федерации // Законы РСФСР и Постановления Верховного Совета РСФСР / Верховный Совет РСФСР. М., 1960. С. 15.

Николаев Н.И., Сингур Н.М.

Перспективы развития экономики Дальнего Востока¹

Сочетание территориального планирования с отраслевым принципом управления народным хозяйством

<....>

В настоящее время в связи с образованием министерств местные плановые органы по существу лишены возможности анализировать развитие предприятий союзных и союзно-республиканских министерств, расположенных на территории края, области, автономной республики на стадии составления текущих и перспективных планов. Не имеют такой возможности и плановые комиссии крупных экономических районов. Даже отделы территориального планирования и размещения производительных сил Госплана СССР и Госплана РСФСР своевременно не получают планы развития экономических районов на последующий планируемый период. Отдел Госплана СССР в состоянии лишь оформить народнохозяйственный план экономического района на текущий год, т. е. констатировать факты.

Отсутствие действенного постоянного контроля над составлением планов приводит к тому, что ряд министерств намечает недостаточные темпы развития отдельных отраслей дальневосточного комплекса, что приводит к усилению существующих и образованию новых диспропорций. Об этом свидетельствуют итоги работы первых двух лет текущей пятилетки.

Например, среднегодовой темп прироста вывозки древесины за 1966–1967 гг. составил лишь 3%, тогда как для достижения объема вывозки, установленного на 1970 г., он должен быть 6,8%. Это явилось следствием невыполнения плана ввода новых мощностей в лесозаготовительной промышленности Дальнего Востока. Министер-

¹ Николаев Н.И., Сингур Н.М. Перспективы развития экономики Дальнего Востока. Хабаровск: Кн. изд-во, 1966. С. 98–104; С. 105–115.

ство лесной, целлюлозно-бумажной и деревообрабатывающей промышленности не в полной мере решает вопрос по вводу мощностей, обеспечивающих усиление глубокой переработки древесины, в результате продолжается технически неэффективный вывоз древесины в необработанном виде.

В 1966–1967 гг. фактические среднегодовые темпы прироста вылова рыбы, добычи угля, производства электроэнергии были ниже предусмотренных на пятилетку, что создает значительное напряжение в оставшиеся годы пятилетки по выполнению контрольных цифр, установленных постановлением партии и правительства по развитию производительных сил Дальнего Востока.

Приведенные факты говорят о том, что вопросами комплексного развития, темпов и пропорций, направления и эффективности народного хозяйства экономического района территориальные плановые органы в центре и на местах занимаются недостаточно.

Мы выдвигаем свои предложения решения проблемы координации отраслевых и территориальных планов. Они, возможно, спорные, но и жизненные, подсказанные и проверенные практикой, опытом.

Это, прежде всего, укрепление местных плановых органов. Больше им прав в формировании комплексного народнохозяйственного плана! Но и это не все. Плановые комиссии административных районов (краевые, областные) не в состоянии решить проблем комплексного развития крупных экономических районов (специализация, кооперирование и комбинирование производств межобластного значения, эффективное использование топливно-энергетических, водных, трудовых ресурсов, рациональное размещение предприятий различных отраслей, формирование единой транспортной системы, межобластные связи и др.).

При современном уровне территориального разделения труда и масштабе экономического освоения новых районов многие перспективные проблемы хозяйственного развития выходят за локальные рамки областей, краев, автономных республик, на территории которых располагаются отдельные объекты того или иного комплекса взаимосвязанных производств. Размещение группы крупных предприятий в том или ином месте порождает внутри- и межотраслевые, а также территориальные связи, которые не умещаются не только в рамки административных, но даже выходят за рамки крупных экономических районов. В этих условиях необходимо согласование и сочетание как отраслевых, так и территориальных планов административных районов. Таким органом, осуществляющим координацию отраслевых народнохозяйственных планов и планов краев и облас-

тей с учетом решения проблем межотраслевого, межкраевого, межобластного значения, могут быть плановые комиссии экономических районов СССР. Четырехлетняя практика показала, что они оказывают положительное влияние на повышение комплексности хозяйства и его эффективности.

Дальневосточная плановая комиссия, пользуясь материалами краевых, областных плановых комиссии и научно-исследовательских организаций, проделала емкую работу по разработке основных направлений развития народного хозяйства экономического района на 1966–1970 гг. Предложения были направлены на устранение существующих диспропорций и на более эффективное использование ресурсов и возможностей района. Плановая комиссия изучала природные и экономические условия развития малых и средних городов, составила районные балансы электроэнергии, топлива, трудовых ресурсов, важнейших видов сырья и промышленной продукции. Наши материалы широко использованы центральными планирующими органами, проектными и научно-исследовательскими организациями и являются исходной базой для составления схем комплексного развития Дальнего Востока на перспективный период.

Отсюда можно делать вывод, что плановые комиссии экономических районов СССР уже сейчас являются основой территориального планово-экономического органа, обеспечивающего правильное сочетание отраслевого и территориального планирования в целях комплексного развития хозяйства крупного экономического района.

Для того, чтобы плановые комиссии оказывали реальное влияние на формирование хозяйственного комплекса экономического района, необходимо укрепить их, четко определить функции и взаимоотношения с местными плановыми и статистическими органами, министерствами.

Действующее в настоящее время Положение о плановых комиссиях экономических районов, принятое до образования министерств, требует значительной переработки с учетом практики работы последних лет, решений сентябрьского (1965 г.) Пленума ЦК КПСС и XXIII съезда партии.

В современных условиях плановая комиссия экономического района СССР должна являться полноправным территориальным планово-экономическим органом Госплана СССР, осуществляющим на основе решений партии и правительства и по заданиям центральных планирующих органов координацию отраслевых и терри-

ториальных планов, разработку предложений по комплексному развитию народного хозяйства экономического района.

Более конкретно функции плановой комиссии экономического района могут быть представлены в следующем виде:

- рассмотрение разработанных предприятиями, трестами, объединениями, управлениями, Госпланами автономных республик, краев и областей проектов планов по важнейшему кругу показателей и представление предложений по ним в Госпланы СССР и союзной республики, заинтересованным министерствам и ведомствам. Без заключений и предложений плановой комиссии Госпланы СССР и союзных республик не должны рассматривать проекты планов министерств, автономных республик, краев и областей;

- формирование проекта сводного плана развития народного хозяйства экономического района по утвержденному кругу показателей в разрезе краев, областей и основных отраслей хозяйства и представление его Госплану РСФСР и Госплану СССР;

- рассмотрение разрабатываемых министерствами и ведомствами СССР и союзных республик схем развития и размещения промышленности соответствующей отрасли на территории района, а также заданий на проектирование новых, реконструкцию и расширение действующих предприятий и представление по ним предложений в Госплан СССР, Госплан РСФСР и соответствующим министерствам и ведомствам;

- рассмотрение титульных списков проектно-изыскательских работ для строительства будущих лет и капитального строительства в целях установления их экономической целесообразности для экономического района в целом; представление заключений по титульным спискам в Госплан СССР и Госплан РСФСР, заинтересованным министерствам и ведомствам;

- подготовка предложений по рациональному использованию природных и трудовых ресурсов, а также ликвидации узких мест и несоответствий в развитии отраслей хозяйства; разработка в этих целях балансовых расчетов по основным видам продукции;

- подготовка рекомендаций по увеличению выпуска важнейших видов промышленной и сельскохозяйственной продукции за счет лучшего использования производственных мощностей, земельных угодий, расширения производственных связей, специализации и кооперирования производства между хозяйственными объединениями экономического района независимо от их ведомственной подчиненности;

- согласование планов научно-исследовательских и геологоразведочных работ.

Для выполнения этих задач плановая комиссия должна располагать статистическими материалами и технико-экономическими разработками статуправлений краев и областей, ЦСУ РСФСР и СССР, необходимым штатом квалифицированных экономистов и плановых работников.

Соответственно этим задачам плановая комиссия должна иметь следующие права:

- получать от министерств и ведомств СССР и союзных республик, крайпланов, облпланов, хозяйственных объединений, трестов, управлений и организаций проекты перспективных и годовых планов и другие технико-экономические материалы;

- получать от министерств и ведомств СССР и союзных республик издаваемые ими приказы, распоряжения, инструкции и другие руководящие материалы, касающиеся развития отраслей промышленности на территории экономического района;

- участвовать в организуемых министерствами и ведомствами СССР и союзных республик, Советами Министров автономных республик, крайисполкомами, облисполкомами комиссиях по выбору пунктов строительства новых промышленных предприятий на территории экономического района;

- принимать участие в подготовке и рассмотрении министерствами и ведомствами СССР, союзных республик, Советами Министров автономных республик, крайисполкомами и облисполкомами вопросов развития и размещения отрасли промышленности в экономическом районе;

- образовывать междуведомственные комиссии для разработки и рассмотрения отдельных народнохозяйственных проблем;

- получать от соответствующих органов ЦСУ СССР в пределах действующей отчетности статистические материалы, отчетные балансы и справки, необходимые для подготовки мероприятий и предложений по вопросам, связанным с развитием хозяйства экономического района.

Решение проблемы сочетания отраслевого и территориального планирования требует также изменения функций и расширения прав отделов территориального планирования и размещения производительных сил Госплана СССР и Госплана РСФСР. На основе материалов министерств и проектов планов, разработанных плановыми комиссиями, отделы должны формировать проекты текущих и перспективных планов комплексного развития крупных экономических районов и представлять их на утверждение Госпланам РСФСР и СССР.

Наконец, четкое функционирование всей рассмотренной здесь

системы органов планирования требует разработки единого положения и методики составления территориальных народнохозяйственных планов, регламентирующих сроки, порядок и основные показатели разработки планов министерствами, плановыми комиссиями экономических районов и отделами Госплана РСФСР и СССР.

Мы высказали лишь некоторые свои соображения. Проблема сочетания отраслевого и территориального планирования очень актуальна и требует серьезного исследования экономистов, ученых и практиков.

К вопросу о концепции развития производительных сил Дальнего Востока

Ускоренный рост экономического потенциала Дальнего Востока не означает только более высокие, чем в среднем по стране, темпы роста промышленного производства. По нашему мнению, ускоренный рост означает улучшение синтетических показателей уровня развития экономики Дальнего Востока, таких как удельный вес промышленной продукции в общесоюзном производстве, создание рационального народнохозяйственного комплекса, производительность общественного труда, степень хозяйственного освоения территории, наконец, создание необходимых условий для роста населения не только за счет естественного, но и за счет механического прироста, закрепления его в районе и т. д.

Все это, конечно, потребует значительных народнохозяйственных затрат. Поэтому важное значение приобретает обоснование таких проблем, как перспективная структура народнохозяйственного комплекса, направление развития отдельных отраслей, а значит и направление капитальных вложений, экономические и организационные методы их освоения, проблема малых и средних городов, занятости трудоспособного населения и ряд др.

Это очень важные проблемы. Решение их теснейшим образом связано с общей научной концепцией перспективного развития производительных сил Дальнего Востока.

Как известно, общепризнанной концепцией перспективного развития Дальнего Востока является концепция, разработанная Советом по изучению производительных сил Госплана СССР (СОПС), принципиальные положения которой поддерживаются Госпланом РСФСР, Дальпланом, ЦЭНИИ при Госплане РСФСР, научно-исследовательскими организациями Дальнего Востока.

Она предусматривает:

– правильное размещение производительных сил района, со-

вершенствование межрайонных связей, устранение нерациональных перевозок грузов и комплексное развитие хозяйства с учетом четкой специализации его в общесоюзном разделении труда;

- повышение эффективности капитальных вложений путем концентрации их на строительстве предприятий, имеющих наиболее важное значение для развития народного хозяйства, ввода в действие этих предприятий в кратчайшие сроки; направление капитальных вложений по возможности на наращивание производственных мощностей за счет реконструкции и технического перевооружения действующих предприятий;

- подъем сельского хозяйства на базе комплексной механизации, дальнейшего развития электрификации и химизации производства и специализации его с учетом природных и экономических условий;

- увеличение производства продукции на экспорт и улучшение его товарной структуры;

- развитие всех видов транспорта и портовых сооружений с тем, чтобы обеспечить перевозку основной части внешнеторговых грузов СССР из портов Дальнего Востока советскими судами;

- повышение жизненного уровня путем более полного удовлетворения спроса на продукты питания и другие товары народного потребления; широкое жилищное строительство; расширение сферы обслуживания населения;

- учет географического положения Дальнего Востока.

В 1967 г. некоторые научные работники Дальнего Востока и Сибири выступили с новой концепцией перспективного развития производительных сил Дальневосточного экономического района. В основу ее положены внешнеэкономические аспекты («центральная идея»). По мнению этих ученых, экспортная специализация народного хозяйства Дальнего Востока должна выступать как основное направление народнохозяйственной специализации.

Научно обоснованная концепция развития экономического района, на наш взгляд, должна отвечать следующим требованиям:

- рассматривать хозяйство района как составную часть всего народного хозяйства страны и обеспечивать его развитие в интересах всего народного хозяйства в соответствии прежде всего с внутренними социально-экономическими и законами;

- обеспечивать ускоренное развитие экономики района в соответствии с решениями партии и правительства.

Этим требованиям больше отвечает концепция, разработанная СОПСом при участии других местных и центральных научно-исследовательских и плановых организаций.

Авторы второй концепции критикуют первую якобы за отсутст-

вие в ней «центральной идеи». На наш взгляд, критика необоснованна. Центральной идеей концепции СОПСа является комплексное развитие экономики Дальнего Востока в тесной связи с развитием всего хозяйства страны. Здесь должное внимание уделено и развитию экспортного производства как одному из направлений хозяйственной специализации Дальнего Востока. Но экспортное направление специализации в концепции подчинено достижению главной цели – обеспечению комплексного, а не одностороннего развития хозяйства экономического района.

Правомерно лишь ставить вопрос о том, что развитию экспортных производств на Дальнем Востоке следует уделять больше внимания, чем в других экономических районах, в силу выгодного географического положения района, наличия удобных морских путей сообщения. Благоприятные условия экспорта объясняются не только географической близостью Дальнего Востока к внешнему рынку, но и дефицитностью этих ресурсов в странах Тихоокеанского бассейна. В настоящее время Дальний Восток участвует в экспорте страны главным образом поставками сырьевых товаров, но возможности его гораздо шире. В районе уже создана значительная обрабатывающая промышленность, продукция которой имеет широкий рынок в странах Юго-Восточной Азии. При современной экономической структуре эти страны нуждаются в изделиях, которые в состоянии производить или уже производит дальневосточная промышленность (стационарные и судовые двигатели, трансформаторы, передвижные электростанции, деревообрабатывающие станки, кабельная продукция, горнодобывающая и горно-обогатительное оборудование и т. д.). В то же время значительная часть этой продукции не находит сбыта в пределах района и отправляется в Сибирь, на Урал и в европейскую часть страны. Дальний Восток значительно может увеличить поставки на экспорт сырья, топлива и других материалов, таких, как коксующиеся угли Южной Якутии, железная руда, титано-магнетитовые пески, технологическая щепка, мраморные блоки, мраморная крошка, магнетит, доломит, а также продукцию пищевой и рыбной промышленности.

Экспортное направление специализации ряда отраслей хозяйства Дальнего Востока отвечает не только задаче увеличения доли участия Советского Союза в торговле со странами Тихоокеанского бассейна, но будет способствовать вовлечению в хозяйственный оборот новых природных ресурсов, созданию экономически целесообразных пропорций, рациональному использованию природных и трудовых ресурсов и в конечном счете комплексному развитию и повышению эффективности народного хозяйства района, что явля-

ется главной задачей развития экономики в перспективе, изложенной в концепции СОПСа. Последняя, на наш взгляд, нуждается в более детальной разработке путей более эффективного использования средств, выделяемых на дальнейшее развитие Дальнего Востока.

Из приведенных выше данных о структуре народно-хозяйственного комплекса видно, что в период до 1980 г. необходимо поднять ряд отраслей, в особенности обслуживающие группы промышленности – легкую, пищевую – и всю сферу обслуживания – бытовое, строительство жилья, школ, детских дошкольных учреждений, больниц т. д.

Дальнейшее развитие производительных сил Дальневосточного экономического района требует тщательного научного обоснования не только темпов развития отдельных отраслей хозяйства, межотраслевой и внутриотраслевой структуры хозяйства, но и вопросов размещения производства, территориальной организации хозяйства внутри района, формирования промышленных центров и создания условий для привлечения и закрепления населения на Дальнем Востоке. Решение этих проблем тесно связано с эффективностью капитальных вложений, выделяемых на развитие хозяйства района, имеющего специфические условия.

Природные ресурсы района, на которых базируются отрасли специализации (цветные металлы, лес, рыба), не создают достаточных условий для концентрации капитальных вложений на сравнительно небольших территориях и формирования на них новых крупных промышленных центров. Капитальные вложения в эти отрасли еще долгое время будут способствовать в основном очаговому развитию производительных сил Дальнего Востока, созданию сравнительно небольших рабочих поселков (горняцких, лесных) с завозом продукции из других областей района и страны. Все это, во-первых, не создает достаточных условий для привлечения населения на Дальний Восток, во-вторых, затрудняет оперативное (и перспективное) планирование и руководство развитием хозяйства района, оптимальное сочетание интересов различных отраслей на одной территории.

Анализ развития хозяйства района и необходимость решения названных проблем, позволяют, на наш взгляд, сделать следующие основные выводы и предложения.

Капиталовложения в цветную металлургию экономически целесообразно направлять, прежде всего, на освоение таких месторождений (при прочих равных условиях), вокруг которых сравнительно близко имеются другие полезные ископаемые (строительные материалы, топливо и др.). В южной зоне Дальнего Востока уже созданы

необходимые предпосылки для того, чтобы цветная металлургия развивалась комплексно, т. е. добывалось и перерабатывалось не только основное сырье, но сопутствующие ему полиметаллические руды. Это потребует создания металлургических комбинатов цветной металлургии, что значительно повысит концентрацию капитальных вложений в отрасль. Такое направление капитальных вложений позволит на относительно небольших территориях создавать производственные комплексы (районы, узлы) с одной–двумя отраслями специализации и группой вспомогательных и обслуживающих производств – топливно-энергетические, производство стройматериалов, транспорт, ремонтные предприятия, пищевая промышленность, бытовое обслуживание, сельское хозяйство. На территории таких комплексов могут формироваться и развиваться малые и средние города современного типа. При этом необходимо обратить особое внимание на создание в этих городах и рабочих поселках всех необходимых условий для населения. Застройку следует вести современными домами городского типа с коммунальными удобствами и культурно-бытовыми учреждениями (школы, детские дошкольные учреждения, больницы, клубы, кинотеатры и т. д.). Примером формирования такого промышленного центра может служить Солнечный в Комсомольском промышленном районе Хабаровского края.

Капитальные вложения в лесную промышленность следует направлять главным образом на развитие химико-механической и химической переработки древесины. Это также позволит формировать крупные лесопромышленные комплексы, желательны вблизи топливно-энергетических баз и в условиях, благоприятных для развития сельского хозяйства. На основе этих комплексов будут формироваться локальные промышленные районы с городскими центрами. Условия для формирования таких комплексов (промышленных районов) имеются в южной зоне Дальнего Востока и на Сахалине. Примером может служить Амурский район в Хабаровском крае (в стадии формирования). Такие комплексы, включающие предприятия по механической, химико-механической и химической переработке древесины, значительно увеличат производство высококвалифицированных видов продукции, поставляемой не только для потребления в районе и в стране, но и на экспорт. Это значительно повысит удельный вес отрасли в народнохозяйственном комплексе и эффективность производства в лесной промышленности.

Заслуживает серьезного внимания и развитие лесозаготовки, как сырьевой базы лесопромышленных комплексов. Сейчас уже нельзя ограничиваться механизацией заготовки древесины. Лесозаготовителям необходимо создавать нормальные культурно-бытовые

условия, близкие к бытовым условиям крупных рабочих поселков. Для этого требуется разработка проектов сборных комплексов рабочих поселков, позволяющих перебазировать их по окончании эксплуатации лесного массива на новые места. Представляет интерес зарубежный опыт строительства передвижных городков и поселков в условиях северных районов, в частности в Канаде. <...>

Сказанное о развитии комплексов в цветной металлургии и лесной промышленности вызывает необходимость проведения специальных научных исследований наиболее перспективных территорий организации таких комплексов, факторов их развития, а затем разработки проектов комплексного развития этих территорий (структура комплекса, отрасли его специализации, объемы производства и темпы развития его отраслей, потребность и пути привлечения рабочей силы, объем капитальных вложений, определение экономического эффекта).

Заслуживает также тщательного изучения вопрос об оптимальных размерах предприятий комплексов. В условиях Дальнего Востока более целесообразно создавать мелкие и средние предприятия по химической и химико-механической переработке древесины, а не крупные лесопромышленные комбинаты. Это позволит размещать их на территории комплекса (промышленного района) в малых городах и рабочих поселках ближе к источникам сырья, свободных трудовых ресурсов, топлива, водных ресурсов.

Развитие указанных отраслей на основе территориально-производственных комплексов позволит максимально сконцентрировать капитальные вложения, создавать сравнительно развитые промышленные районы с лучшими условиями жизни населения, что будет способствовать привлечению и закреплению его на Дальнем Востоке.

Предлагаемая схема развития производительных сил Дальнего Востока путем создания главным образом территориальных производственных комплексов (промышленных районов, промышленных узлов) и наличие известных экономических трудностей требуют, на наш взгляд, решения и некоторых организационных вопросов:

I. В условиях отраслевого принципа руководства народным хозяйством необходимо реальное претворение в жизнь директивных указаний XXIII съезда партии о сочетании отраслевого и территориального планирования. Это подтвердило недавно проходившее в Москве Всесоюзное экономическое совещание. Значит, надо усилить роль местных плановых органов и особенно плановой комиссии Дальневосточного экономического района. В местных плановых органах и в плановой комиссии экономического района должны

рассматриваться проекты развития производственно-территориальных комплексов.

II. Осуществление проектов развития производственно-территориальных комплексов должно быть поручено одному органу, наделенному необходимыми полномочиями для принятия принципиальных оперативных решений (перераспределение капитальных вложений между отраслями внутри комплекса, согласование изменений в проекте и др.).

III. В целях стимулирования министерств и ведомств в развитии производительных сил Дальнего Востока необходимо создать централизованный фонд освоения новых территорий для финансирования расходов министерств, связанных с действием на Дальнем Востоке ряда удорожающих факторов в строительстве. Для этого в проектах строительства предприятий (комплексов) должна определяться сумма удорожания, подлежащая покрытию из фондов освоения новых территорий.

Как уже отмечалось, в рассматриваемый период необходимо ускорение темпов развития ряда вспомогательных отраслей (топливной промышленности, энергетики, черной металлургии, машиностроения и в особенности промышленности строительных материалов). Развитие этих отраслей обеспечит соответствующий рост и повышение эффективности отраслей специализации. Кроме того, равномерное размещение предприятий отраслей дает рост малым и средним городам южной зоны, имеющим свободные трудовые ресурсы и другие благоприятные факторы.

Особого внимания, думается, заслуживает вопрос о дальнейшем развитии на Дальнем Востоке черной металлургии и машиностроения.

Дело в том, что, не преуменьшая значения отраслей специализации Дальнего Востока – цветной металлургии, рыбной и лесной промышленности, которые по-прежнему должны развиваться ускоренными темпами, – нельзя не считаться с тем, что эти отрасли в значительной мере (а в настоящее время в преобладающей части) сырьевые. И в дальнейшем не менее половины трудовых ресурсов и основных фондов этих отраслей будут заняты на добыче и заготовке сырья. Выходит, что характер размещения и эксплуатации природных ресурсов этих отраслей не создает достаточных экономических условий для формирования крупных промышленных центров с развитыми вспомогательными отраслями и сферой обслуживания в южной зоне Дальнего Востока.

На наш взгляд, отраслями, которые наряду с цветной металлургией, лесной и рыбной промышленностью могли бы способство-

вать решению этих задач, являются черная металлургия и машиностроение. Создание новой металлургической базы страны на Дальнем Востоке, а также реконструкция завода «Амурсталь» предусмотрены в решении XXIII съезда партии и в Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1967 г.

С развитием производительных сил, ростом потребления металла в Сибири и на Дальнем Востоке целесообразно строить на Дальнем Востоке не только металлургический комбинат в г. Свободном, но и доменное производство на заводе «Амурсталь». При проектировании необходима тщательная увязка специализации не только дальневосточных металлургических заводов, но и всех заводов зоны Сибири и Дальнего Востока для удовлетворения внутренних потребностей и производства продукции на экспорт. Такое развитие черной металлургии превратит ее в отрасль специализации Дальнего Востока. Все необходимые природные ресурсы имеются. Строительство и функционирование металлургического завода потребует создания (или расширения) ряда вспомогательных и обслуживающих отраслей.

С развитием черной металлургии машиностроение Дальнего Востока также может превратиться в отрасль специализации для удовлетворения потребностей Дальнего Востока, Сибири и производства продукции на экспорт. Развитие машиностроения обеспечит рост малых и средних городов южной зоны.

Таким образом, развитие черной металлургии и машиностроения в значительной мере будет способствовать промышленному освоению и заселению южной зоны, более равномерному размещению производительных сил и превращению южной зоны в материально-техническую базу для более эффективного освоения северо-востока района.

Необходимость ускоренного развития производительных сил Дальнего Востока с его объективными экономическими трудностями будет находиться в противоречии с хозяйственными интересами министерств и ведомств. Сохранить это противоречие – значит создать дополнительные, еще большие трудности в развитии экономики Дальнего Востока. В западных промышленно развитых районах страны на эффективность отдельных отраслей и всего хозяйства положительно влияют созданные за десятки и сотни лет основные фонды и национальное богатство, весь комплекс экономических условий (пути сообщения, жилье, бытовые учреждения, школы, больницы, театры, музеи, сеть учреждений науки и т. д.). На Дальнем же Востоке только начинается процесс создания и накопления основных промышленно-производственных и непроизводственных фон-

дов. Причем первые растут значительно быстрее, чем вторые. Полная отдача от них будет, естественно, значительно позднее, чем в западных районах. В этих условиях экономически необоснованно применение средних отраслевых коэффициентов эффективности на Дальнем Востоке.

Кроме того, ускоренное развитие экономики Дальнего Востока в настоящее время становится необходимым в силу крайнего истощения многих аналогичных природных ресурсов в западных районах страны. Потребности же народного хозяйства в продукции, которая может производиться на Дальнем Востоке, из года в год возрастает, причем быстрее, чем растет производство. Поэтому развитие производительных сил Дальнего Востока и отдельных отраслей его хозяйства нередко необходимо оценивать с позиций получения экономического эффекта за пределами нормативного срока окупаемости.

Дальнейшее эффективное развитие производительных сил Дальнего Востока в значительной мере зависит от постановки научных исследований чрезвычайно сложных проблем рационального использования природных ресурсов. К тому же научные силы на Дальнем Востоке распылены, не располагают достаточной материально-технической базой и занимаются главным образом изучением отдельных локальных проблем административных районов. Недостаточно изучают экономические проблемы Дальнего Востока и центральные научно-исследовательские организации. По существу Дальний Восток в настоящее время является единственным экономическим районом страны, в котором нет крупного научного центра. На наш взгляд, создание такого научного центра на Дальнем Востоке типа Сибирского отделения Академии наук СССР является неотложной задачей ближайшего времени.



Проблемы развития производительных сил Магаданской области ¹

Особенности экономического освоения и дальнейшего развития производительных сил Магаданской области

<....>

Исходные положения и основные проблемы перспективного развития производительных сил

Характеристика природной среды, процессов освоения и современного состояния народного хозяйства Магаданской области показывает своеобразие развития производительных сил этой территории, его резкое отличие от характера развития обжитых районов страны. Эти отличительные черты таковы.

Крайне узкий профиль производственной специализации в межрайонном разделении труда в СССР. В основном она ограничивается добычей золота, олова, некоторым развитием рыбной промышленности, а также добычей пушнины.

Локализованный характер промышленного освоения природных богатств и формирование в связи с этим очагов освоения, перерастающих постепенно в промышленные районы со значительным комплексом обслуживающих отраслей производства.

Крайняя малонаселенность, осуществление промышленного освоения в основном населением, привлекаемым из других районов страны, и его концентрация в соответствии с размещением промышленных очагов.

Пионерное значение транспорта в освоении природных богатств на первых этапах освоения, а также его районообразующая роль в формировании и конфигурации территории внутриобластных районов, подрайонов и узлов промышленности.

Эти черты в целом характерны для всех районов пионерного освоения Севера СССР. Однако в Магаданской области они нашли наиболее яркое выражение, что связано со всей совокупностью специфических природных и экономических условий этой территории.

¹ Проблемы развития производительных сил Магаданской области. М.: Изд-во АН СССР, 1961. С. 15–26; 289–301.

<...>

Наиболее благоприятные условия для своего развития в Магаданской области имеют только указанные отрасли производства общесоюзного значения. Например, развитие добычи золота определяется наличием в недрах области значительных его запасов с высоким содержанием металла в россыпях. Эти положительные природные факторы оказывают решающее влияние на уровень себестоимости добычи, перекрывая действие всех удорожающих факторов – суровых климатических условий, неблагоприятного географического положения и ряда других, оставляя преимущества за Магаданской областью в сравнении со многими районами золотодобычи. О высокой экономической эффективности развития золотой промышленности в области на первом этапе промышленного освоения говорилось выше.

В значительной мере указанное относится к олову, запасы которого в недрах Магаданской области очень велики, а россыпи и руды оловоносных месторождений отличаются высоким содержанием металла.

<...>

Для того чтобы повысить «конкурентоспособность» районов Севера в освоении их природных богатств по отношению к другим районам страны, необходимо внести существенные изменения в имеющиеся условия – ослаблять действие неблагоприятных факторов и усиливать действие благоприятных.

Изучение пройденного пути дает возможность отметить, что в самом развитии производительных сил Магаданской области с достаточной ясностью уже определились тенденции в этом направлении. Они обусловлены закономерностями развития страны, общим направлением развития ее народного хозяйства в стремительном ее движении к коммунизму, быстрым ростом науки и техники.

Произведенный анализ показывает, что в повышенной стоимости единицы объема работ в Магаданской области (что не находит полного отражения в себестоимости продукции) основную роль играют затраты на оплату труда и транспортные издержки.

Повышенные затраты на оплату труда связаны с рядом причин: во-первых, с большими, по сравнению с южнее расположенными районами страны, затратами труда на выполнение того же объема работ при той же технике вследствие специфических природных условий Севера (вечной мерзлоты, сурового климата и др.); во-вторых, с издержками на вербовку и завоз привлеченных по договорам из отдаленных районов страны рабочих и специалистов, а также с повышенной оплатой труда в соответствии с льготами, установ-

ленными для лиц, работающих на Крайнем Севере; в-третьих, с дополнительными, по сравнению с обжитыми районами страны, затратами по созданию для привлечения населения всего комплекса услуг, необходимых для нормальной работы и жизни на Севере.

Как известно, в районах Крайнего Севера действуют повышенные ставки на оплату труда – поясные коэффициенты. Для Магаданской области поясной коэффициент равен 1,5 (за единицу берутся ставки, действующие в центральных районах страны). По специальным льготам¹ Крайнего Севера в Магаданской области существуют также надбавки к получаемому окладу и 10% за каждые шесть месяцев работы в области до достижения 100% надбавки. Кроме того, по этим льготам предусматриваются выплата подъемных при выезде на работу в районы Крайнего Севера, оплата выезда в отпуск и ряд других расходов. В среднем оплата по льготам составляет 0,5–0,7 исходной ставки.

Следует отметить, что повышенные оклады в соответствии с поясными коэффициентами в известной части перекрываются более высокими на Севере поясными ценами на завозимые из других районов страны продукты питания и промышленные товары. Кроме того, в Магаданской области, как и в большинстве районов Севера, действуют так называемые областные цены на товары народного потребления, производимые на местных предприятиях (они обычно более высокие, чем на товары, привозимые извне).

Торговая сеть на Севере имеет значительные так называемые планируемые убытки, связанные с высокими транспортными издержками, которые не полностью учитываются в поясных ценах. Эти убытки являются, по сути дела, дополнительными затратами на оплату труда рабочих и служащих. То же относится к убыткам по местным предприятиям сельского хозяйства, продукция которых идет для снабжения населения, и другим подобным затратам. Среди этих затрат значительное место занимают убытки по коммунально-жилищному обслуживанию населения, так как квартирная плата далеко не покрывает фактические расходы на содержание жилищ.

При среднем коэффициенте семейности 2,5 значительными становятся затраты на обслуживание населения всеми видами услуг.

Учет всех указанных факторов, по примерным подсчетам, произведенным автором совместно с Магаданским совнархозом, пока-

¹ Отмеченное характерно не только для Магаданской области, но и для Севера вообще. В той или иной мере это относится ко всем отдаленным частям СССР, где действуют поясные коэффициенты. Однако в Магаданской области оно выражено более резко и коэффициент удорожания по оплате труда наиболее высок.

зал, что коэффициент оплаты труда одного трудящегося в Магаданской области, по сравнению с центральными районами страны, составляет 3,5.

Высокие транспортные издержки связаны с огромными расстояниями, которые должны быть преодолены для доставки грузов в районы Севера, и использованием дорогого автомобильного транспорта. Так, в Магаданскую область грузы из Европейской части СССР проходят путь почти в 12 тыс. км. По необходимости используется несколько видов транспорта – по железной дороге до Находки, затем морем до Нагаево и далее автодорогой до места назначения. С этим связано несколько перевалок. Морской участок пути, проходящий через Охотское, Берингово и Чукотское моря, является сезонным, что удорожает морские перевозки. Высоки издержки по перевозке автомобильным транспортом: в расчете на 1 ткм они выше, по сравнению с морским транспортом, примерно в 15–20 раз.

Высокие транспортные издержки находят отражение в суммарной стоимости оборудования, предметов народного потребления, жидкого топлива и других материалов, которые завозятся в область из отдаленных районов страны.

Кроме того, на себестоимости в золотодобывающей промышленности отражается сезонность добычи на россыпных месторождениях; и во всех отраслях производства – высокая стоимость местного топлива (с учетом транспортировки), электроэнергии и ремонта оборудования и автомашин, которая здесь выше в 2–3 раза, чем в обжитых районах. Это, в свою очередь, в большей мере связано с повышенными затратами на рабочую силу и высокими издержками на внутриобластной транспорт.

Из сказанного следует, что для Севера в целом и для Магаданской области в особенности, как наиболее отдаленной и суровой по природным условиям части Севера, самыми важными в деле дальнейшего освоения природных ресурсов являются: первое – максимальная экономия живого труда, повышение его производительности; второе – удешевление транспорта, т. е. всемерное снижение транспортных издержек; третье – максимально возможное снижение завоза предметов снабжения из других районов страны.

Разумеется, последнее отнюдь не означает тенденции к некоей автаркии: речь идет о максимально возможной экономии материалов и топлива во всех видах производства с заменой их во всех экономически оправданных случаях местными. В решении этих задач большое место принадлежит использованию достижений науки и техники, а также установлению рациональных экономических связей с ближайшими экономическими районами – Якутской АССР и Камчатской областью.

Известно, что высокая техника, уменьшая затраты живого труда, в большой мере нивелирует себестоимость добычи в горной промышленности по районам страны, снижает отрицательное действие неблагоприятных природных факторов. Это имеет важное значение, в частности, для Магаданской области, где горная промышленность является профилирующей.

<...>

Ввод высокой техники, уровень которой будет все время повышаться, требует как всемерного изучения природных ресурсов, так и создания технической базы, приспособленной к специфическим условиям Севера. Так, для широкого использования дражного способа добычи необходима подготовка геологической службой дражных полей, а промышленностью – производства драг, отвечающих специфическим условиям работы на Северо-Востоке, где повсеместно распространена вечная мерзлота. То же относится и к другим видам передовой техники.

В этой связи представляется серьезным вопрос о конструировании машин с учетом местных природных условий (вечной мерзлоты, низких температур, пурги и т. д.). Дело в том, что горная промышленность Севера, а также автотранспорт и другие отрасли хозяйства снабжаются оборудованием и транспортными средствами, рассчитанными на условия средней полосы или юга страны, где эти машины находят наиболее широкое применение. Это приводит к тому, что часто на месте кустарным образом приходится приспособлять завезенные машины к местным условиям, что обходится чрезмерно дорого и снижает их эффективность. Этим же объясняются также частые поломки и аварии, устранение которых обходится крайне дорого. Например, в Магаданскую область направляются драги, не рассчитанные на работу в вечномерзлых грунтах. И хотя здесь и производится предварительная оттайка грунтов, часты поломки ковшей и повышенный их износ. То же относится к экскаваторам, бульдозерам и другим землеройным машинам. Для грузовых автомашин, работающих в условиях длительной зимы с низкими температурами, представляется важным ряд специальных приспособлений. В частности, имеет существенное значение наличие на грузовых автомобилях хорошо отапливаемых кабин для водителей. Все эти приспособления приходится осуществлять на месте.

<...>

Как отмечалось выше, большое место в себестоимости промышленной продукции Крайнего Севера занимает заработная плата, высокий уровень которой обусловлен рядом необходимых в современных условиях льгот. Значение этого фактора будет снижаться по ме-

ре усиления техники и сокращения доли живого труда в получаемом продукте.

Большое значение имеет снижение транспортных издержек. Это снижение должно идти по двум направлениям:

За счет усовершенствования транспортных «цепей», по которым доставляются грузы в Магаданскую область из отдаленных районов Союза. Наиболее велики в СССР достижения техники (а отсюда и снижение себестоимости перевозок) на железнодорожном транспорте. Эти успехи достигнуты за счет увеличения нагрузок на ось, введения тепловозов, электровозов, тяжелых рельсов, автоблокировки и т. п. на магистралях с большими объемами перевозок. В морском транспорте эти достижения меньше, хотя и здесь переход с твердого на жидкое топливо и использование новых типов морских судов дали снижение себестоимости перевозок. Обслуживание линии Находка – Магадан наиболее экономичными для данных условий судами, осуществление сквозных перевозок из Европейской части СССР в Магадан по Северному морскому пути и другие мероприятия при дальнейшем росте техники морского транспорта, могут дать значительный эффект. Такой эффект может быть достигнут также и за счет совершенствования автомобильного транспорта с широким введением контейнерных перевозок, автоприцепов и т. д. по системе Колымской автомагистрали, где имеются для этого большие возможности. Однако важнейшим фактором явится сокращение дальности перевозок за счет изменения направления транспортировки грузов.

<...>

Вторым важным фактором должно явиться максимально возможное в пределах экономической целесообразности снижение завоза на чрезмерно дальние расстояния предметов производственного назначения и народного потребления. В этом направлении также намечались благоприятные тенденции.

В 30-х годах территория деятельности Дальстроя находилась в окружении районов, промышленное развитие которых было крайне слабым. Это относится не только к соседним Якутской АССР и Камчатской области, но и к более освоенным районам Дальнего Востока, которые только некоторыми видами продукции (цементом, лесными материалами и др.) могли снабжать северо-восточные районы. Ныне положение представляется иным, тем более это относится к перспективному периоду.

<...>

Основным условием широкого развития экономических связей между Магаданской областью и Якутской АССР явится установление

круглогодичной транспортной связи между ними. На первом этапе это выразится в достройке автодороги Хандыга – Кадыкчан и развитии водного транспорта, а в последующем – в строительстве Северо-восточной железной дороги от станции Бам на Амурской железной дороге через Чульман – Алдан – Якутск на Хандыгу и Магадан. Указанная выше островная железная дорога от Хандыги на восток явится участком этой магистрали. Сооружение Северо-восточной железной дороги, необходимость которой вызывается рядом народнохозяйственных и общегосударственных задач, явится важнейшим фактором в формировании экономического района, который впоследствии охватит территорию Якутской АССР и Магаданской области.

При рассмотрении перспектив развития Магаданской области на длительный период формирование Северо-Востока в качестве нового экономического района должно расцениваться как важное прогрессивное явление.

Ряд производств развивается в самой Магаданской области: добыча топлива, производство электроэнергии, строительных материалов, предметов народного потребления, продуктов сельского хозяйства и многое другое. Эти тенденции будут усиливаться с ростом техники, механизации и автоматизации на небольших промышленных предприятиях, развитием экономических связей очагов промышленности с хозяйством коренного населения и превращением оленеводства в основу снабжения ряда рабочих поселков области мясом. Однако для того, чтобы усилить эти тенденции, необходимо настойчиво искать пути всемерного снижения себестоимости местного производства по обслуживающим отраслям.

Все это создает предпосылки для относительного снижения завоза предметов снабжения из отдаленных районов страны и общую тенденцию к снижению себестоимости продукции, производимой в Магаданской области, что будет усиливать ее «конкурентоспособность».

Современный уровень изученности природных богатств Магаданской области не дает возможности с какой-либо степенью обоснованности говорить о вовлечении значительного числа новых видов полезных ископаемых в хозяйственный оборот страны в целом. Так, например, полоса молибденита, проходящая южнее главной золотоносной полосы, почти не изучена, и о возможностях добычи молибдена говорить пока преждевременно. Слабо также изучены месторождения других ценных ископаемых. Вместе с тем с полной определенностью можно утверждать о наличии предпосылок территориального расширения использования таких ценных ископаемых,

как золото и олово, ставших уже традиционными для Магаданской области видами природных ресурсов всесоюзного значения, а также ртути на севере области. Открытие богатых по содержанию и по запасам россыпных месторождений золота в Чаунской губе и в бассейне Большого Анжоя определяет продвижение этой отрасли далеко на север от Колымо-Магаданского района. Имеющиеся геологические предпосылки для выявления месторождений золота в Анадырском районе и на побережье Охотского моря, олова и вольфрама в северной части Чукотского национального округа и ряда других ископаемых создают возможности расширения зоны их промышленного освоения в Магаданской области. Добыча этих ископаемых и в рассматриваемой перспективе не потеряет своего общесоюзного значения.

Отмеченные изменения в характере промышленного освоения и развития производительных сил Магаданской области создают также предпосылки усиления межрайонных экономических связей Магаданской области с Якутской АССР и Камчатской областью. Развитие рыбной промышленности как отрасли общесоюзного значения, угольной промышленности, а также ремонтной базы как отраслей, связанных с усилением межрайонного обмена, будет означать расширение экономического профиля в перспективе, развитие многоотраслевого хозяйства области.

Локализованный характер промышленного освоения и соответствующее размещение промышленных очагов определяются неравномерностью размещения природных богатств, промышленное освоение которых экономически целесообразно, а также транспортной оторванностью друг от друга большинства осваиваемых месторождений. В Магаданской области это явление наиболее ярко выражено в Чукотском национальном округе.

В южной же части области – в Колымо-Магаданском экономическом районе, – где уже пройден этап первоначального освоения, локализованные очаги освоения объединены единой транспортной сетью.

Локализованный, очаговый характер промышленного освоения сохранится еще весьма длительное время в силу указанной территориальной неравномерности распределения ценных ископаемых, являющихся основным предметом промышленного освоения в Магаданской области, а также в силу обширности и крайней малонаселенности территории. Однако сам характер локализованности освоения значительно меняется в настоящее время и еще более изменится в перспективе.

В период первоначального освоения каждый промышленный

очаг в Чукотском национальном округе почти не был связан с Магаданом и со всем Колымо-Магаданским районом. Освоение данного очага шло из дальних районов страны, откуда и направлялись все предметы снабжения, а на месте создавался только минимально необходимый комплекс производств. Такое положение в большой мере сохранилось и до настоящего времени. Но уже намечаются новые тенденции, которые в дальнейшем будут, несомненно, все более усиливаться. Создание в Колымо-Магаданском районе крупной базы металлообработки и ремонта всех видов машин будет увеличивать роль этого экономического района области в деле освоения новых ее районов. Развитие воздушного транспорта способствует усилению этой роли Колымо-Магаданского района.

<...>

Значительно шире может быть поставлен вопрос об использовании воздушного транспорта в начальный период освоения отдаленных месторождений золота и других ценных ископаемых. По установившейся практике освоение таких месторождений начинается со строительства автозимников с высокой себестоимостью перевозок по ним, затем строится автодорога. Расчеты показывают, что перевозки по «авиамостам» могут по себестоимости быть приближены к себестоимости перевозок по автозимникам при меньших капитальных затратах. При этом использование воздушного транспорта для указанных целей во много раз ускоряет процесс освоения и получения полезного эффекта.

Промышленное освоение большого золотопромышленного района, каким, например, представляется выявленная группа месторождений Большого Анюя и Чаунской губы, которые, вероятно, впоследствии сольются в один район освоения, возможно при нынешних формах освоения только путем создания действующих в любых метеорологических условиях и в любое время года наземных дорог. Но, как показывает зарубежная практика, транспортная проблема первого периода освоения, обычно наиболее трудного и длительного, может решаться при помощи авиатранспорта.

Колымо-Магаданский район может играть при этом весьма существенную роль как база для ремонта, а во многих случаях и как база снабжения. Кроме того, следует учесть все усиливающиеся связи локализованных очагов на севере Магаданской области с Якутской АССР, где быстрыми темпами идет развитие промышленности и имеются экономические предпосылки для еще большего индустриального развития.

В еще большей мере сказанное об использовании авиатранспорта относится к созданию новых промышленных очагов в неосвоен-

ных частях Колымо-Магаданского района, расположенных в относительной близости от транспортной сети Колымской автомагистрали, в частности, к бассейнам рек Коркодона, Омолона и др. Здесь локализованные очаги будут входить в систему, охватываемую сформировавшимся Колымо-Магаданским экономическим районом. Авиатранспорт на близком расстоянии во многих случаях может играть большую роль, особенно при освоении имеющегося здесь множества небольших, но богатых россыпных месторождений, куда экономически нецелесообразно подводить автодороги.

Для Магаданской области характерен довольно широкий круг обслуживающих отраслей производства, более широкий, чем во многих районах промышленного освоения азиатского Севера. Это особенно относится к наличию крупной ремонтной базы, относительно большому развитию сельского хозяйства при неблагоприятных природных условиях, значительной местной промышленности по производству предметов народного потребления.

В целом же для Севера типично слабое развитие обслуживающих отраслей. Оно обусловлено неизбежно мелкими размерами таких предприятий ввиду ограниченности потребления, связанного с небольшими масштабами промышленного освоения и малонаселенностью, а также незначительностью местной сырьевой базы для производства предметов народного потребления. При этом надо помнить и о факторах, указанных выше и ограничивающих развитие профилирующих отраслей. Все это обуславливает суженный комплекс производств на Севере по сравнению с южнее расположенными обжитыми районами страны.

Более широкий круг обслуживающих отраслей, созданных в Магаданской области, по сравнению со многими районами Севера, объясняется рядом причин. Прежде всего высокая эффективность промышленного освоения золота в этом районе давала возможность за счет народнохозяйственной экономии по основному производству широко развивать обслуживающие отрасли хозяйства. Кроме того, большие масштабы освоения вызывали потребность в значительных размерах продукции обслуживающих отраслей. Созданию относительно крупных предприятий способствовало также развитие транспортной сети, стержнем которой служит Колымская автомагистраль, связавшая между собой большинство промышленных очагов области. Это, в частности, имело важнейшее значение для развития крупной ремонтной базы в Колымо-Магаданском районе, особенно в период Отечественной войны, когда доставка оборудования и запасных частей из центральных районов страны была затруднена и на месте приходилось осуществлять все виды ремонта разнообразной техники, а иногда и собственное машиностроение.

Фактором, ускорившим развитие относительно широкого комплекса местных производств, явились специфические организационные формы освоения – наличие интегральной организации Дальстроя, сосредоточившей в одних руках управление всеми отраслями хозяйства, что способствовало более комплексному освоению и позволило избежать излишней ведомственности, которая на первых этапах крайне тормозит промышленное освоение природных ресурсов в районах Севера.

Анализ современного состояния хозяйства Магаданской области и перспектив ее развития позволяет рассчитывать на дальнейшее расширение круга местных производств, хотя у них, по-видимому, появится ряд новых черт.

Ныне ремонтная база области загружена неполностью. Внедрение новой техники (например, универсальных станков с программным управлением) и лучшая организация производства на ремонтных предприятиях (механизация многих процессов труда, специализация заводов и т. д.), связанные с общей задачей снижения себестоимости работ, увеличат в то же время мощность этих предприятий. Вместе с тем увеличение завоза запасных частей из других районов страны, что в несколько раз дешевле производства их на месте, будет способствовать сокращению масштабов местного производства. Увеличению загрузки ремонтных предприятий будет способствовать усиление технической оснащенности горнодобывающих предприятий и транспорта области, обслуживание более совершенными металлообрабатывающими предприятиями Колымско-Магаданского района новых районов освоения области, а также усиление межрайонных связей по этой отрасли производства с Камчатской областью и Якутской АССР. Так, Марчеканский судоремонтный завод может явиться важной ремонтной базой для рыболовного флота Камчатской области, а группа предприятий, расположенных к северу от Магадана, может обслуживать северо-восток Якутской АССР, особенно после постройки автодороги Хандыга – Кадыкчан, а впоследствии Северо-восточной железной дороги. Большое значение эти предприятия будут иметь при строительстве железной дороги.

В Магаданской области имеются все необходимые предпосылки для дальнейшего удешевления топлива и электроэнергии: возможности увеличения мощности Аркагалинской электростанции с ликвидацией мелких неэкономичных станций, увеличения мощности шахт при их реконструкции, замены сахалинского угля местным, добываемым в районе г. Магадана, и т. д. Имеются также благоприятные условия для создания местной базы по производству строитель-

ных материалов и развития промышленности по производству предметов народного потребления.

Расширению комплекса производств в развитии хозяйства Магаданской области будет способствовать также современная форма управления народным хозяйством и строительством.

Созданные в 1957 г. совнархозы в экономических административных районах по формам управления во многом сходны с отмеченными ранее интегральными комбинатами на Севере. В некоторых северных районах, таким образом, были восприняты уже сложившиеся в них формы управления процессом промышленного освоения. На Северо-Востоке Магаданский совнархоз явился преемником Дальстроя. Преимущества совнархоза перед Дальстроем состоят в том, что задачи его значительно шире, совнархоз по своему назначению должен заботиться о более широком использовании природных ресурсов области и о развитии более широкого комплекса обслуживающих производств. Это нашло, в частности, отражение в развитии рыбной промышленности. Кроме того, наличие специального органа управления местной промышленностью способствует расширению комплекса отраслей, производящих предметы народного потребления.

Однако указанные ранее сдерживающие моменты будут действовать и в перспективе.

Создание современного транспорта играет важнейшую роль в развитии производительных сил в районах Севера на всех этапах освоения.

Пионерное значение современного транспорта свойственно всем новым районам промышленного освоения. Но оно во много раз усиливается в районах промышленного освоения Севера, где наиболее сложно транспортное строительство и одна дорога отделена от другой многими сотнями, а иногда и тысячами километров бездорожья.

В силу этого развитие транспорта на Севере выдвигается в качестве первого условия промышленного освоения природных ресурсов, транспорт становится здесь осью хозяйственной жизни. Промышленное освоение природных ресурсов практически возможно только в зоне непосредственного тяготения к данной транспортной артерии, что обуславливает важнейшее районообразующее значение транспорта на Севере, определяющее конфигурацию внутриобластных экономических районов, подрайонов, промышленных очагов и узлов.

Колымская автомагистраль в Магаданской области в свое время сыграла решающую роль в промышленном освоении Колымо-

Магаданского района. Ныне эта пионерная роль в большой мере ослаблена. Дальнейшее оснащение промышленности новейшей техникой и развитие местных видов производства, по-видимому, не создадут большого роста грузопотоков по существующей транспортной сети. Здесь понадобится главным образом дальнейшее усовершенствование дорог и строительство ответвлений в связи с освоением новых частей Колымо-Магаданского района. Особенно важным явится создание транспортного выхода на запад, о чем говорилось выше.

Что же касается Чукотского национального округа, то здесь пионерное значение транспорта сохранится еще весьма длительное время, так как именно в этой части области предстоит промышленное освоение многочисленных разрозненных месторождений, что потребует строительства здесь новых дорог.

Особо следует остановиться на вопросах правильного сочетания и включения в общий экономический комплекс области отраслей, в которых заняты в основном народности Севера – коренное население области.

За советский период достигнуты значительные сдвиги в развитии хозяйства, культуры и быта малых народов Севера. Однако эти народности еще значительно отстают в своем развитии от других народов СССР, а также от населения Магаданской области, прибывшего из разных районов страны и поселившегося в городах и рабочих поселках, а также в совхозах. Такой разрыв, объясняется рядом причин: исторически сложившейся отсталостью экстенсивного хозяйства коренного населения – оленеводства и охоты – и кочевым характером жизни пастухов и охотников; слабой технической оснащенностью зверобойного и рыболовного промыслов; слабыми экономическими связями с промышленными очагами; недостаточными темпами строительства поселков и некоторым неблагоустройством уже построенных, а также тем обстоятельством, что оседание кочевого населения часто не сопровождается переустройством его производственной жизни. <...>

В последние годы наметились положительные сдвиги в развитии хозяйства и культуры народностей Севера. Чукотский национальный округ явился первым в СССР районом, применившим новые способы благоустройства жизни пастушеских бригад и реконструкции оленеводства: для бригад построены удобные для жилья сборные передвижные домики, которые прицепляются к трактору, перевозящему домики и необходимые грузы по местам кочевания оленьих стад. <...> Значительно оснащаются новой техникой зверобойный и рыболовный промыслы, широко развивается звероводство, с ис-

пользованием отходов оленеводства и промыслов. Кроме того, в звероводстве обычно заняты вторые и третьи члены семьи, что способствует оседанию кочевого и полукочевого населения. Часть оленьего мяса направляется колхозами в промышленные населенные пункты.

Имеются все возможности для всемерного расширения процессов реконструкции хозяйства коренного населения и развития экономических связей между промышленными очагами и хозяйством коренного населения. Промышленные предприятия области могут оказать большую техническую помощь коренному населению, а также явиться крупным потребителем его продукции, в частности оленьего мяса. При наличии развитого воздушного транспорта относительно легко может быть разрешена трудная в настоящее время проблема доставки мяса из глубинных пунктов к местам потребления. Реконструкция охотничьего хозяйства увеличит доходность колхозов.

Промышленные предприятия могут также оказать существенную помощь в производственном и жилищном строительстве, в ремонте инвентаря, а культурные центры области – в культурном строительстве и реконструкции быта коренного населения.

Народности Севера – чукчи, эвенки, эвены и др. – имеют веками сложившуюся культуру северных промыслов, они прекрасные оленеводы, охотники, рыболовы, зверобой, среди них развиты и такие редкие промыслы, как художественные. Эти исторически сложившиеся навыки коренного населения при огромных промышленно неосвоенных пространствах области должны быть рационально использованы. Важной задачей поэтому является развитие силами коренного населения искони сложившихся отраслей хозяйства, которые к тому же высокодоходны и могут обеспечить **высокий** уровень жизни этого населения. При этом часть коренного населения, особенно молодежь, должна вовлекаться в промышленность и другие отрасли хозяйства и культуры. В первую очередь представители народностей Севера должны быть вовлечены в отрасли, связанные с обслуживанием коренного населения: в предприятия по переработке местного сырья, разные виды механизированного транспорта, радиосвязь, строительство, учреждения здравоохранения, просвещения, культуры. Высокий уровень жизни должен обеспечиваться не только высокой доходностью хозяйства, но и, что особенно важно, созданием условий быта и культуры, не уступающих рабочим поселкам и городам Севера. В связи с этим необходимо для народностей Севера строительство современных жилищ со всеми коммунальными удобствами, культурных учреждений (клубов, библиотек, кинотеатров и т. д.).

<...>

Общие выводы о перспективах развития народного хозяйства Магаданской области и задачи дальнейших научных исследований и изысканий

Рассматривая перспективы развития производительных сил экономического района на тот или иной период, нельзя не заглянуть и в более отдаленное будущее, даже если по современному уровню знаний и технико-экономической разработке вопросов нет возможности с полной экономической обоснованностью дать прогноз на очень длительную перспективу. Может казаться, что при разработке перспектив развития экономического района на длительный период попытка заглянуть в более отдаленное будущее, скажем на перспективу в 30–40 лет, грозит привести в область фантастики, и научные предложения могут быть необоснованными. Это, казалось бы, особенно относится к такому, слабо еще изученному району, каким является Магаданская область, несмотря на проведенные здесь большие работы по поискам и разведкам сырьевых ресурсов. Однако это не так. Уже в настоящее время намечаются контуры крупных народнохозяйственных проблем, решение которых по современному уровню знаний кажется возможным лишь за пределами ближайших 15–20 лет. Во-первых, подготовка к разработке и изучению этих проблем, их «созревание» будет происходить уже в рассматриваемый период. Во-вторых, современная и особенно будущая техника открывает возможности ускорения процессов исследования, геологических разведок, а также промышленного освоения, что может резко приблизить сроки решения этих проблем.

<...>

Поэтому наряду с экономическим обоснованием предложений по перспективам развития Магаданской области, мы позволяем себе при подведении итогов исследований поставить ряд гипотетических проблем, которые должны учитываться при определении направления развития производительных сил Магаданской области и особенно при определении направления научно-исследовательских и изыскательских работ на более длительную перспективу. Некоторые из этих проблем уже освещены в соответствующих главах.

Здесь рассмотрены следующие проблемы развития производительных сил области: перспективы развития отраслей хозяйства, характеризующих современную и перспективную специализацию области, связанные с этим вопросы развития магистрального транс-

порта, перспективы развития обслуживающих отраслей производства, характеристика внутриобластных районно-комплексных проблем.

1. Перспективы развития профилирующих отраслей.

Цветная металлургия. В работе показана высокая народнохозяйственная эффективность развития в Магаданской области золотой промышленности. В перспективный период будут освоены новые золотоносные районы на Большом и Малом Анюе и в Чаунской губе, имеются все предпосылки ожидать, что эти два промышленных очага в ближайшие десять лет сольются, превратившись в крупный золотопромышленный район наподобие Верхне-Колымского. Этот молодой район золотодобывающей промышленности будет из года в год наращивать свои производственные мощности и к концу рассматриваемого периода займет важное место в народном хозяйстве Магаданской области, обеспечивая значительную часть общей добычи золота области. Надо полагать, что к этому времени войдут в эксплуатацию и другие новые районы – на Анадыре, на побережье Охотского моря и, возможно, в других, еще не исследованных частях обширной территории области. Рост техники позволит быстрее и дешевле осваивать новые золотоносные районы. Сдерживающим моментом явится недостаточная геологическая изученность перспективных по золоту районов, но и в этой области современная техника, как показывает отечественный и зарубежный опыт, дает возможности огромного ускорения темпов геологического изучения больших площадей.

<...>

По мощностям действующих, реконструируемых и строящихся предприятий (Иультин, Валькумей, Омсукчанская группа) Магаданская область представляется также одним из основных районов страны по добыче олова. Эффективность использования месторождений олова может быть повышена за счет попутного извлечения содержащихся в рудах ценных компонентов. Вместе с тем при положительных результатах использования драг на россыпных месторождениях олова, что уже имеет место в зарубежной практике, в эксплуатацию могут быть введены крупные россыпные месторождения олова в районе Певека. Дальнейшие изыскания должны показать наличие крупных месторождений олова и экономическую целесообразность их использования в перспективе на большой территории между Иультином и Красноармейским. При благоприятных результатах разведки на олово, ртуть, а также возможном открытии здесь других ценных ископаемых, использование которых может оказаться экономически эффективным, на севере Чукотского на-

ционального округа возникнет новый крупный район цветной металлургии.

Важнейшей задачей геологоразведочных и поисковых работ является ликвидация в ближайший период отставания промышленных разведок от потребностей промышленности, всемерное развитие перспективных разведок и развертывание поисковых работ в новых районах особенно (по золоту) в Анной-Чаунском районе, к северу от Кольмской автомагистрали и в районе Анадыря.

Оценивая огромный пройденный путь изучения геологии и полезных ископаемых Магаданской области, можно сказать, что он привел к открытию здесь крупнейшего по своим запасам и значению в народном хозяйстве страны золото- и оловоносного района. Однако при этом следует признать, что до последнего времени изучение ископаемых богатств области шло односторонне: все геологоразведочные работы были направлены главным образом на изыскание месторождений только золота и олова, слабы были комплексные исследования месторождений полезных ископаемых. Именно по этой причине были сделаны все крупнейшие открытия только указанных ископаемых, между тем имеются геологические предпосылки для открытия многих других видов цветных металлов.

Для первых этапов освоения это было допустимо, так как малая изученность недр и требования народного хозяйства получить в короткие сроки необходимые металлы обуславливали крайне узкую направленность изысканий. Кроме того, заведомо было известно, что высокий уровень затрат на добычу здесь полезных ископаемых не позволит использовать менее ценные металлы, такие как цинк, свинец, медь и даже молибден. Ныне, и особенно в рассматриваемой перспективе, положение складывается по-иному. Высокая техника, удешевление транспорта и многие другие факторы позволят в значительной мере ослабить отрицательное действие специфических северных условий. При наличии здесь руд и россыпей месторождений многих видов цветных металлов и редких элементов их промышленное освоение может оказаться в перспективе экономически целесообразным.

Из этого следует, что комплексное изучение полезных ископаемых должно стать основным направлением в дальнейших геологических поисках и разведках.

Важной задачей исследовательских и опытных работ должно явиться определение экономически эффективных методов применения новой техники и, в частности, воздушного транспорта при

освоении новых районов цветных металлов, а также методов ускорения сроков использования месторождений при больших масштабах работ.

Должны быть широко поставлены исследования вопросов комплексной переработки руд цветных металлов, возможностей применения драг в условиях Заполярья, а также на россыпных месторождениях олова Севера и Сибири, где горные работы ведутся в сходных условиях.

Проблемы анадырской нефти. Выше указывалось на перспективность долины р. Анадырь по нефтеносности. Подтверждение гипотезы о наличии здесь в недрах крупных коллекторов нефти будет иметь важное народнохозяйственное значение. Анадырская нефть может пойти в районы Дальнего Востока, где и в перспективе будет иметь место большой недостаток нефтепродуктов. Кроме того, она может явиться предметом экспорта в страны Тихоокеанского бассейна.

<...>

Рыбная промышленность. ...современное состояние изученности сырьевой базы рыбной промышленности позволяет наметить на перспективу примерно удвоение добычи рыбы в северной части Охотского моря, тяготеющей к Магадану. Имеются также перспективы развития рыбной промышленности в северо-западной части Берингова моря, при этом добычу здесь эффективнее осуществлять в основном активным экспедиционным флотом Камчатки и Приморья. Создание условий для дальнейшего развития рыбной промышленности и высокой ее экономической эффективности в условиях Магаданской области требует дальнейших научно-исследовательских работ и изысканий по сырьевой базе и методам промышленного лова. В этой связи необходимо: изучение сырьевых ресурсов лососей и сельди в Гижигинской и Тауйской губах (ранее проводившиеся работы имели эпизодический характер, естественные условия здесь весьма сложны, и необходима постановка стационарных наблюдений); изучение районов активного промысла сельди; выбор типа рыболовного судна; уточнение путей и мероприятий по превращению рыбной промышленности из убыточной в рентабельную отрасль хозяйства Магаданской области.

Пушное хозяйство. Магаданская область останется одним из важных районов пушного хозяйства в СССР. Вовлечение в охотничье хозяйство больших, ныне неопромышленных площадей даст возможность не менее чем в два раза увеличить добычу пушнины как для внутреннего рынка, так и для экспорта. Кроме того, развитие в

Магаданской области звероводства в больших масштабах с использованием для него местной кормовой базы (отходов оленеводческого хозяйства и зверобойных промыслов) также обеспечивает возможности увеличения заготовок и поставок пушнины.

2. Перспективы развития транспорта и обслуживающих отраслей производства по внутриобластным районам. Вопросы развития обслуживающих отраслей производства, а также транспорта в условиях Магаданской области правильнее рассматривать не в целом по области, а по отдельным внутриобластным экономическим районам, что связано с транспортной изолированностью отдельных частей области и очаговым характером ее промышленного освоения, что сохранится еще длительное время.

<...>

Прежде чем перейти к вопросам комплексного развития отдельных частей области, остановимся на принципиальных основах внутриобластного экономического районирования в условиях пионерных районов промышленного освоения Севера, к которым относится Магаданская область.

Научные основы экономического районирования были заложены известными работами Госплана и Комиссии по районированию М. И. Калинина в 1921–1922 гг.¹

<...>

... с учетом конкретных условий Севера, было произведено экономическое районирование Магаданской области. В соответствии с изложенным в предыдущих главах книги ниже дается краткое обоснование выделения каждого района и характеристика пути его развития.

Колымо-Магаданский экономический район. Это – промышленный район, с которого началось освоение природных ресурсов Магаданской области. Его специализация в общесоюзном разделении труда определяется добычей золота, в небольших размерах олова и использованием рыбных ресурсов. В межобластном разделении труда его специализация характеризуется добычей угля и производством электроэнергии для части соседнего северо-восточного района Якутской АССР (Усть-Нера).

Стержнем созданной здесь транспортной сети является Колымская автомагистраль и порт Нагаево. Конфигурация района определяется зоной непосредственного тяготения к указанной транспортной сети с учетом возможностей промышленного и транспортного освоения ближайших территорий.

³ Экономическое районирование России. М., 1922.

Золото- и оловодобывающая промышленность является профилирующей в Колымо-Магаданском районе и определяет его экономику, однако велика роль этого района и как основной исходной базы промышленного развития более отдаленных северных частей области.

Важнейшей экономической задачей Колымо-Магаданского района является дальнейшее увеличение добычи золота и олова с наименьшими затратами общественного труда даже и при менее благоприятных, чем ныне, условиях (в случае некоторого уменьшения содержания металла в россыпях, использования погребенных россыпей и др.), а также вовлечение в хозяйственный оборот других ценных ископаемых и развитие рыбной промышленности.

Для уменьшения влияния местных специфических удорожающих факторов необходимо всемерное введение во всех отраслях хозяйства наиболее совершенной техники, приспособленной к своеобразным условиям района, снижение транспортных издержек, чему будет способствовать сооружение Северо-восточной железной дороги, снижение себестоимости топлива и электроэнергии, общее сокращение завоза разных видов продукции из отдаленных от области районов страны за счет развития ряда производств на месте, а также всемерное усиление экономических связей с соседними экономическими административными районами, особенно с Якутской АССР.

Рассмотрим пути развития отдельных подрайонов Колымо-Магаданского экономического района.

Верхне-Колымский золотопромышленный подрайон, на который приходится более половины рабочих и служащих Магаданской области, характеризуется общесоюзной и внутриобластной специализацией по золотодобывающей промышленности. Конфигурация подрайона определяется зоной тяготения к районной Аркагалинской электростанции, вырабатывающей самую дешевую электроэнергию в области и обслуживающей золотопромышленные предприятия Колымо-Магаданского района, а также зоной распространения аркагалинских углей, представляющих основную топливную базу этой части области. Кольцо высоковольтной линии передач охватывает в основном всю промышленно освоенную территорию Верхне-Колымского района.

В этой части области расположен ряд крупных ремонтных предприятий и множество подсобных предприятий промышленного и сельскохозяйственного характера; здесь шире, чем в других частях области, развита транспортная сеть.

В перспективе Верхне-Колымский подрайон снизит свой удельный вес в добыче золота в связи с освоением новых золотоносных участков Магаданской области. Однако при этом добыча в абсолютных размерах увеличится за счет использования множества мелких, но богатых по содержанию россыпного золота месторождений, больших масштабов использования рудных месторождений, а также погребенных россыпей при помощи подземной, а во многих случаях и открытой добычи крупными драгами с глубокой вскрышей грунтов. Освоение рудных месторождений приведет к созданию новых постоянных рабочих поселков с долговременными благоустроенными жилищами, коммунальными и производственными сооружениями.

Дальнейшее развитие золотодобывающей промышленности в рассматриваемом районе с применением мощных технических средств вызовет потребность в увеличении мощности Аркагалинской электростанции, а в связи с этим и в развитии угольной промышленности в этом районе. При введении автоматизации на Аркагалинской электростанции и оснащении угольных шахт передовой техникой с механизацией процессов добычи угля себестоимость выработки электроэнергии и добычи угля уменьшится более чем в два раза. Стоимость же угля у потребителя после строительства Северо-восточной железной дороги снизится в 4–5 раз.

Развитие указанных отраслей промышленности вызовет увеличение загрузки ремонтных предприятий, которые должны будут обновлять и совершенствовать свое оборудование. Завершение строительства автодороги Хандыга – Кадыкчан сделает экономически эффективным обслуживание ремонтными предприятиями Колымского подрайона оборудования и другой техники некоторых промышленных предприятий северо-восточной части Якутской АССР. Еще большие возможности для расширения кооперации с Якутской АССР в этом направлении обеспечит здесь железная дорога. В связи с указанным усилится также роль металлообрабатывающих предприятий подрайона в освоении севернее расположенных частей Магаданской области. Развитию экономических связей Колымского подрайона с ближайшими районами Якутии будет способствовать то обстоятельство, что географически развитие золотой промышленности здесь идет с востока на запад, все более приближаясь к границам Якутской АССР.

Омсукчанский подрайон включает территорию Омсукчанского административного района, в который входит небольшой оловодобывающий промышленный узел, состоящий из нескольких мелких оловодобывающих предприятий и небольшого комплекса связан-

ных с ними производств (угольные копи, электростанции и др.). Из общей численности населения подрайона в 6 тыс. человек более 5 тыс. приходится на сам Омсукчан. Конфигурация подрайона определяется двумя автодорогами, связывающими его с другими районами страны: Пестрая Дресва – Омсукчан и Герба (на Колымской автомагистрали) – Омсукчан.

С учетом современной степени изученности подрайона перспективы его развития ограничиваются использованием разведанной группы небольших, но богатых месторождений олова.

Магаданский подрайон формируется вокруг Магаданского транспортно-промышленного узла, состоящего из г. Магадана и порта Нагаево. В состав подрайона входят Ольский административный район и Северо-Эвенский национальный район.

Порт и город являются важнейшим в области транспортно-распределительным узлом. В настоящее время все грузы для Колымо-Магаданского района идут через порт Нагаево.

В г. Магадане имеется лишь два крупных ремонтных завода и несколько предприятий местной промышленности. В остальном г. Магадан характеризуется как административно-хозяйственный и культурный центр области. На ближайшую перспективу нет оснований ожидать здесь большого роста промышленности в силу ряда соображений. Город Магадан отдален от основных золотопромышленных районов области на большое расстояние – около 500 км. На ближайшей к Магадану территории не выявлено до сих пор таких полезных ископаемых, которые экономически целесообразно осваивать для вывоза в другие районы страны. Из числа промышленных объектов подрайона следует предусмотреть лишь развитие Марчеканского завода, который может осуществлять ремонт судов рыболовного флота Камчатской области.

Основными направлениями развития экономики подрайона для ближайшей перспективы являются: дальнейшее повышение технического уровня уже созданной здесь промышленности, увеличение комплексности хозяйства, повышение производительности труда, что при сохранении того же объема продукции или даже некотором его увеличении потребует меньше занятых в производстве трудящихся, чем в настоящее время.

Большое значение имеет освоение Ланковского бурогоугольного месторождения, расположенного в 80 км от Магадана. На этом месторождении целесообразно построить районную электростанцию с передачей электроэнергии в г. Магадан. Это даст возможность полностью освободиться от завоза сахалинского угля, а также отказаться от действующих ныне в Магадане мелких электростанций с дорогостоящей электроэнергией.

Выход в более отдаленной перспективе Северо-восточной железной дороги к порту Нагаево существенно изменит положение Магаданского транспортно-промышленного узла. Порт Нагаево станет не только ввозным, но главным образом транзитным портом для грузов, которые пойдут по железной дороге из Якутии и некоторых других районов страны на Камчатку и в южные районы Дальнего Востока. В первую очередь через Нагаево будет перевозиться несколько сот тысяч тонн олекминской соли для рыбной промышленности Дальнего Востока. Возможен экспорт соли в страны Тихоокеанского бассейна. Могут появиться и другие транзитные грузы Якутии в страны Тихоокеанского бассейна, в частности продукция лесной промышленности. Следует ожидать потока грузов для Камчатки по железной дороге из Сибири и Урала. В связи с указанным понадобится развитие морских транспортных связей между Нагаево и Камчаткой.

Установление более или менее удобных и дешевых транспортных связей Магаданского транспортно-промышленного узла с Камчаткой вызовет усиление экономических связей между Колымо-Магаданским районом и Камчатской областью по ряду направлений. Имеются предпосылки для развития цементной промышленности в Колымо-Магаданском районе, который сможет обслужить этим продуктом также и Камчатку, возможен вывоз ряда видов строительных материалов из Камчатской области (пемзы и др.) в Магаданский район. Кооперация возможна также по линии производства предметов народного потребления.

Общими для всего Колымо-Магаданского экономического района Магаданской области являются вопросы развития ремонтной базы, создания единой энергетической системы, производства строительных материалов, предметов народного потребления, вопросы транспорта.

Проблема удешевления ремонта и дальнейшего улучшения его качества решается специализацией действующих металлообрабатывающих предприятий в масштабе всего района, их реконструкцией путем внедрения механизации процессов труда и автоматизации при мелкосерийном производстве.

Учитывая предстоящую реконструкцию металлообрабатывающих предприятий, задачей научных исследований и проектных работ является установление оптимальных размеров предприятий и областей внедрения автоматизации.

Заслуживает внимания вопрос о создании единой энергосистемы Колымо-Магаданского района путем соединения двух энергоузлов – Аркагалинского и Магаданского. В связи с этим необходимо провес-

ти исследования по выбору оптимальных расстояний для передачи электроэнергии в условиях малых нагрузок, свойственных Магаданской области.

В Колымо-Магаданском районе может быть создана местная база производства основных строительных материалов, в том числе и цемента, что позволит изготавливать новые, прогрессивные виды материалов для крупноблочного строительства.

В районе необходимо в значительных масштабах развить местную промышленность по производству предметов народного потребления. Следует провести научно-исследовательские работы по определению типа и оптимальных размеров по возможности автоматизированных предприятий этих отраслей для наиболее крупных центров Магаданской области.

Вопросы внутрирайонного транспорта для района решены наличием Колымской автомагистрали и связанной с ней сети дорог. Новое дорожное строительство будет связано с освоением месторождений золота и других ценных ископаемых, которые могут быть открыты в золотоносной полосе. В остальном для ближайшего периода здесь должна идти речь об упорядочении существующей транспортной сети и лучшем использовании автомашин. При этом до выявления здесь других, кроме золота и олова, видов полезных ископаемых, нет оснований предусматривать значительный рост перевозок.

Окончание строительства в ближайшие 5–7 лет автодороги Хандыга – Кадыкчан, а затем сооружение указанной выше железной дороги усилят экономические связи с Якутской АССР, что может привести к формированию нового крупного экономического района – Северо-Востока СССР.

Создание Северо-восточной железнодорожной магистрали внесет серьезные изменения в характер и темпы развития производительных сил не только Колымо-Магаданского экономического района области, но также в большой мере и Камчатской области.

При развитии на Камчатке, помимо рыбной, также и горной промышленности, к чему имеются серьезные геологические предпосылки, усилятся единство специализации Якутской АССР, Магаданской и Камчатской областей. В этом случае Магаданская область (точнее, Колымо-Магаданский экономический район области) явится важной базой промышленного освоения полезных ископаемых Камчатской области. Обнаружение нефти на Камчатке, вполне вероятное в течение ближайших 10–15 лет, окажет, в свою очередь, серьезное влияние на развитие производительных сил Магаданской области, так как камчатская нефть может явиться источником наи-

более дешевого топлива для Колымо-Магаданского района. При создании на Камчатке к моменту выхода железной дороги к Магадану развитой транспортной сети встанет вопрос о сооружении морского порта на западном побережье Камчатки с организацией паромной переправы железнодорожных составов или груженых автомашин с прицепами для наиболее дешевой переправы на Камчатку транзитных грузов.

Наличие Северо-восточной железнодорожной магистрали явится важнейшим условием развития прочных экономических связей не только между Магаданской областью и Якутской АССР, но, как отмечалось, вызовет также развитие экономических связей Якутии с Камчаткой и Дальним Востоком. Благодаря этому в состав формирующегося крупного экономического района Северо-Восток СССР **включится** также и Камчатская область.

Чукотский национальный округ, как отмечалось выше, характеризуется наличием немногочисленных очагов промышленности при распространении на огромных пространствах территории оленеводства и охотничьего хозяйства, а на побережье — рыболовства и зверобойного промысла. Экономическое районирование этой части Магаданской области определяется размещением указанных ранее очагов промышленности, к которым тяготеют значительные территории с развитыми промыслами местного значения.

Большая часть территории экономически не связана непосредственно с этими очагами промышленности, и для них экономическое районирование совпадает с экономическим районированием сельского и промыслового хозяйства.

Пути развития отдельных территорий промышленного освоения Чукотского экономического района представляются следующим образом.

Северо-Чукотский горнопромышленный подрайон. В бассейнах рек Большой и Малый Анной с 1958 г. быстро развиваются новые промышленные очаги по добыче золота из россыпей. Певекский промышленный очаг развивался до настоящего времени как оловодобывающий.

При сохранении здесь в значительных размерах добычи олова основное внимание в ближайшие годы будет уделено вопросам использования богатых месторождений золота, расположенных примерно в 150 км к югу от Певека, где уже началась эксплуатация россыпей. Автомобильная дорога Певек — Красноармейский должна быть в ближайшие годы доведена до этих месторождений.

Развитие добычи золота в бассейнах рек Большой и Малый Анной потребует решения ряда проблем. Ввиду возможности судо-

ходства по реке лишь на небольшом протяжении от устья стоит задача создания транспортных связей с месторождениями золота, без чего невозможно их освоение. Здесь необходимо строительство автомобильной дороги. Как отмечалось ранее, при подтверждении имеющихся геологических прогнозов золотопромышленный Аннойский район сольется с золотопромышленными участками Певекского района. Таким образом, уже в ближайшие 5–7 лет можно ожидать формирования промышленного подрайона в северо-западной части Чукотского национального округа с автодорогой, которая пройдет от низовьев р. Колымы через бассейн Б. Анюя и выйдет к порту Певек через действующий участок от Красноармейского до Певека. Автодорога обеспечит лучшее снабжение всего подрайона: через порт Певек грузы будут поступать не только для предприятий оловодобывающей промышленности Певека, но и частично для промышленных очагов Анюя. В то же время некоторые грузы могут поступать из Колымо-Магаданского района для очагов Анюя и Певека по р. Колыме. По автодороге может пойти и часть зырянского угля для Певека. При сооружении единой автодороги целесообразно будет также создание единой энергосистемы подрайона на базе электростанции в низовьях Колымы на зырянском угле и действующих электростанций в Певеке.

Иультинский промышленный очаг олово- и вольфрамодобывающей промышленности имеет геологические предпосылки для выявления здесь ряда месторождений ценных ископаемых, что позволит увеличить мощность вступившего в строй в 1959 г. горнорудного комбината. В районе Иультина на р. Амгуеме может быть построена гидроэлектростанция, которая полностью покроет потребность в энергии Иультина.

На территории между Красноармейским и Иультином, в самой северной части Магаданской области, проходит полоса металлогении, где уже выявлен ряд месторождений ценных ископаемых, в частности месторождение ртути. При подтверждении геологических прогнозов здесь могут появиться несколько новых промышленных очагов, что потребует продолжения автодороги на восток до Иультина. Автодорога определит конфигурацию Северо-Чукотского подрайона с автомагистралью от низовьев Колымы на западе до порта Эгвекинот на востоке. В этом случае, по-видимому, потребуются создание единой энергетической системы, опирающейся на тепловые электростанции на западе и гидроэлектростанции на Амгуеме.

Формирование подрайона вызовет развитие здесь ряда обслуживающих производств, прежде всего ремонтных без (помимо действующих мастерских в Певеке и Иультине) потребуются создание более крупных ремонтных предприятий для обслуживания горных

предприятий и транспорта). Получит развитие промышленность по производству строительных материалов, для чего сырьевые ресурсы здесь имеются. Должна будет развиваться и местная промышленность по производству предметов народного потребления.

Следует отметить, что в этом подрайоне проживает большая часть коренного населения Чукотского национального округа и развитие здесь промышленных очагов окажет огромное влияние на подъем их хозяйства и культуры.

В северной части Магаданской области, выдвигаемой как район перспективного освоения, требуется проведение широкого комплекса исследований природных условий и природных ресурсов. Значительные работы должны быть осуществлены в области дорожных изысканий.

Транспортный узел порт Провидения, расположенный в удобной в навигационном отношении одноименной бухте, является восточным головным арктическим портом области. Через него следуют суда арктического плавания, здесь базируется флот местных перевозок. Непосредственно к порту тяготеет Провиденский административный район. С переходом морских судов на жидкое топливо значение порта Провидения как бункерной базы уменьшится. Однако предстоящее развитие сквозных плаваний по Северному морскому пути с запада на восток и с востока на запад может в условиях краткости арктической навигации превратить порт Провидения в важную перевалочную базу.

Анадырский подрайон. Перспективы его развития в настоящее время еще не ясны окончательно. Ныне здесь возможно лишь развитие в небольших размерах рыбной промышленности в связи с возобновившимся ловом лососевых в Анадырском заливе.

В случае создания в Анадырской низменности крупной нефтяной промышленности здесь появятся промышленные очаги с большим количеством обслуживающих предприятий и развитым современным массовым транспортом. Новая железная дорога окажет огромное влияние на темпы и масштабы изучения всей тяготеющей к ней территории. Открытие промышленной нефти в Анадырской низменности приведет к созданию нового крупного промышленного района Магаданской области.

Беринговский промышленный очаг состоит из угольной шахты на Беринговском месторождении, расположенном вблизи бухты угольной. Высококачественные беринговские угли служат базой для бункеровки углем морского флота в порту Провидения, а также для удовлетворения потребностей Иультинского промышленного комбината.

При дальнейшем развитии добычи беринговский уголь экономически целесообразно направлять для покрытия потребности в угольном топливе г. Петропавловска-на-Камчатке, заменив им сахалинские угли.

Уже начавшийся перевод морского флота с угольного на жидкое топливо, особенно необходимый для судов арктического плавания, говорит о том, что потребление беринговского угля для флота в перспективе значительно уменьшится. Вместе с тем возрастет потребность в нем для Иультинского комбината, мощность которого будет увеличиваться, и появится новый крупный потребитель - г. Петропавловск.

В Магаданской области на базе богатых сырьевых ресурсов и высокой техники будет развиваться ряд локализованных ее частей. Отдельные очаги промышленности перерастут в целые подрайоны, из которых реальным для ближайших 7–10 лет представляется подрайон Анноя, Чаунской губы и Певека, а другие будут, возможно, созданы за пределами 15–20 лет (Северо-Чукотский в целом, Анадырский). Возникнут новые промышленные очаги в Кольмо-Магаданском экономическом районе, который надолго останется важнейшей промышленной частью Магаданской области и усилит свою роль в качестве базы промышленного освоения ее новых частей. Но если заглянуть в более отдаленное будущее, то на основе разработки вопросов развития отдельных отраслей и районов может представляться такой дальнейший ход промышленного освоения Магаданской области.

Развитие указанных ранее промышленных подрайонов и отдельных промышленных очагов и связанное с этим развитие локализованного наземного транспорта будет сопровождаться усилением поисковых и геологоразведочных работ в зоне непосредственно тяготения к автодорогам и тем более к железным дорогам, которые здесь будут построены в течение рассматриваемого периода. Современные знания о металлогении территории Магаданской области позволяют рассчитывать на то, что в результате таких поисков и разведок будет открыто много месторождений полезных ископаемых промышленного значения. Снижение действия удорожающих факторов благодаря применению передовой техники, развитию транспорта и снижению стоимости электроэнергии и топлива (особенно в случае появления анадырской или камчатской нефти) расширит круг природных ресурсов, которые экономически целесообразно использовать в Магаданской области, и, следовательно, расширит экономический профиль области. Крупнейшее значение

может иметь открытие нефти в Анадырской низменности. Сооружение Северо-восточной железной дороги, железной дороги в бассейне р. Анадырь и Северо-Чукотской автомагистрали при освоении тяготеющих к ним территорий и проведении сети дорог, связанных с этими магистралями, в конечном счете должно привести к объединению локализованных транспортных систем в единую систему наземных путей сообщения Магаданской области. Это произойдет путем соединения Анадырской железной дороги с Северо-восточной, с одной стороны, и с системой автодорог Северо-Чукотской автомагистрали, – с другой. Создание же единой системы наземного транспорта в сочетании с водными путями сообщений и развитым воздушным транспортом явится новым фактором дальнейшего, еще более широкого освоения природных ресурсов области. Осуществление такой гипотезы возможно в пределах 30–40 лет.

<...>



Проблемы развития производительных сил Камчатской области ¹

Проблемы комплексного развития народного хозяйства Камчатской области

Вопросы специализации и комплексного развития

Изложенное в предыдущих главах показывает, что уровень изученности природных ресурсов и разработка технико-экономических вопросов их использования в разных отраслях производства Камчатки различен. Так, относительно хорошо изучены ресурсы рыб и морского зверя, что дало возможность детально разработать технико-экономические вопросы развития рыбной промышленности на длительный период. Вместе с тем, при слабой изученности геологии и полезных ископаемых Камчатки нет возможности разработать вопросы расширения специализации области в межрайонном разделении труда.

Неодинаково обстоит дело и с вопросами развития обслуживающих отраслей хозяйства. Так, слабая изученность местной топливной и энергетической базы позволяет только наметить общие пути решения задачи создания местной топливно-энергетической базы; то же относится к созданию местных баз строительных материалов. Более изучены вопросы развития транспортной сети, по ряду направлений проведены предварительные изыскания, составлены проектные задания.

Указанные обстоятельства позволяют, как отмечалось в предисловии, рассматривать вопросы комплексного развития народного хозяйства Камчатской области только в порядке гипотезы. Такая гипотеза, или прогноз развития народного хозяйства по основным его направлениям, должна явиться ориентиром в планировании перспектив развития народного хозяйства и в построении планов научно-исследовательских и проектных работ. Дальнейшее изучение природных богатств области и технико-экономическая разработка вопросов их использования дадут возможность на каждом этапе раз-

¹ Проблемы развития производительных сил Камчатской области / Совет по изучению производительных сил. М.: Изд-во АН СССР, 1960. С. 366–390.

вития народного хозяйства Камчатки уточнять и соответственно изменять наши представления о наиболее рациональных путях развития ее производительных сил.

В соответствии со сказанным во введении настоящей работы, пути комплексного развития Камчатской области анализируются по двум основным группам производств – по отраслям, определяющим специализацию Камчатской области в межрайонном разделении труда, и по отраслям, обслуживающим указанную группу производств, а также удовлетворяющим потребности растущего населения области.

Вопросы развития рыбной промышленности. Основной задачей экономики Камчатки на ближайшие 10–15 лет является увеличение добычи рыбы в 2,5–3 раза и превращение рыбной промышленности в рентабельную отрасль хозяйства. Решение этой задачи требует всемерного развития активного лова рыбы вдали от берегов, подъема прибрежного рыболовства, концентрации рыбообработывающих предприятий, улучшения ассортимента рыбопродукции, реконструкции транспорта.

Развитие активного лова (до 70% общего лова) будет сопровождаться смягчением сезонности и снижением себестоимости добычи рыбы. Удельный вес зимней рыбодобычи (в I и IV квартале) в перспективный период увеличится до 25%, т. е. примерно в два раза против современного уровня.

Себестоимость судовой добычи рыбы снизится примерно на 30–40%, что повлечет соответствующее снижение себестоимости добычи в целом по рыбной промышленности Камчатки.

Добыча в прибрежной зоне должна быть закреплена в основном за колхозной системой, дающей в условиях прибрежного лова при прочих равных условиях более высокую производительность труда, чем гослов. В связи с этим рыболовецким колхозам необходимо передать все прибрежные неводные участки, большое число малых и средних сейнеров.

Вместо многочисленных предприятий рыбной промышленности представляется рациональным сконцентрировать переработку рыбы в шести центрах рыбной промышленности – Петропавловском и Озерновском портах, Усть-Камчатском, Корфском, Октябрьском и Кировском рыбокомбинатах.

Развитие морского глубьевого рыболовства и концентрация производства, а также мобилизация резервов мощностей и проведение ряда технических мероприятий, как, например, аккумулярование сырца в охлаждаемой морской воде, модернизация лососевоконсервных линий и др., позволят значительно улучшить использование материально-технической базы.

Оснащение крупных рыбообрабатывающих предприятий новейшей техникой дает возможность резко улучшить ассортимент выпускаемой рыбопродукции, что вместе с сокращением издержек во всех звеньях производственных и транспортных процессов и ростом производительности труда позволит превратить рыбную промышленность в высокорентабельную отрасль хозяйства Камчатки.

Развитие активного лова потребует увеличения в несколько раз численности рыболовного флота, оснащения рыбной промышленности большими и средними траулерами, крупными и малыми сейнерами, плавучими базами, создания двух крупных специализированных рыбных портов – в Петропавловске и Озерной.

Для коренной перестройки рыбной промышленности Камчатки в указанном направлении необходим широкий комплекс мероприятий, охватывающих большой круг отраслей производства. Выполнение мероприятий потребует больших капитальных затрат и реконструкции всего народного хозяйства Камчатской области. При этом намечаемые вложения дадут высокий экономический эффект, они обеспечат значительное повышение производительности общественного труда, более высокий уровень развития производительных сил Камчатской области и повышение жизненного уровня населения.

Использование полезных ископаемых. Имеющиеся геологические предпосылки и современная изученность полезных ископаемых Камчатской области позволяют поставить вопрос о целесообразности использования некоторых ископаемых для вывоза их за пределы области. В первую очередь это относится к месторождениям ртути, нефти, заслуживают внимания некоторые месторождения серы и др.

Ртуть относится к числу наиболее важных, дефицитных металлов. В связи с этим значительный интерес представляет открытие новой ртутьносной провинции в Камчатской области в пределах Коряжского хребта.

Подсчитанные запасы ртути по месторождениям этого района пока невелики, и по современному состоянию разведанности преждевременно ставить вопрос об организации добычи здесь ртути. Однако прогнозная оценка общих запасов ртути Коряжского нагорья дает основание считать Камчатскую область перспективным ртутным районом. Полученные сведения об общем характере ртутного оруденения, о содержании металла в некоторых рудных телах, прогнозных запасах, а также об условиях залегания отдельных рудных тел позволяют рассчитывать, что добыча здесь ртути может оказаться экономически эффективной.

Как известно, ртутные заводы очень компактны и малогабаритны, они не требуют большой площадки для строительства и значительных расходов топлива и электроэнергии. Для надежной работы завода в северной части Корякского хребта будет достаточно автомобильной дороги от бухты Корфа протяжением менее 300 км и небольшой электростанции на корфских углях. В условиях слабо освоенных районов, к которым следует отнести Камчатскую область, указанные особенности ртутного производства имеют важное значение.

Проблема нефти. Как известно, Дальний Восток является районом крайне дефицитным по нефти. Сахалинская нефть покрывает в настоящее время около одной трети потребностей в ней. Нефтепродукты завозятся на Дальний Восток по железной дороге за много тысяч километров из районов «Второго Баку», а на Камчатку и в Магаданскую область морем через дальневосточные порты. Перевозки больших количеств нефтепродуктов издалека в южные районы Дальнего Востока, а также на Камчатку и в Магаданскую область по сложным транспортным путям (железной дорогой до портов Дальнего Востока и далее морем и автодорогами) вызывает ежегодно миллиарды рублей транспортных издержек.

<...>

До настоящего времени на Камчатке наиболее детальные исследования на нефть и газ проводились на Воямпольской и Богачевской площадях. Однако промышленных месторождений еще не найдено.

Анализы нефти Богачевского месторождения показывают, что она относится к типу легких с большим удельным весом бензиново-лигроиновых фракций. По предварительным подсчетам Всесоюзного научно-исследовательского геологоразведочного института (ВНИГРИ), в недрах Камчатки имеются большие запасы нефти. При подтверждении этих прогнозов геологическими разведками Камчатка может стать важным нефтеносным районом на Востоке страны.

Слабая изученность нефтеносности Камчатки не дает возможности в настоящее время с достаточным основанием экономически оценить перспективы использования нефтяных месторождений области, вынуждая ограничиться лишь некоторыми экономическими соображениями.

Вопросы экономики использования месторождений камчатской нефти можно рассматривать по аналогии с сахалинскими, поскольку имеется много общих черт в их геологии, условиях залегания, а также в трудностях освоения, если сравнить начальный период освое-

ния нефтяных месторождений на Сахалине и современное положение на Камчатке.

<...>

Следует подчеркнуть, что до настоящего времени проблеме камчатской нефти не уделялось необходимого внимания. На протяжении более 30 лет ведутся разведки на нефть отдельными разрозненными скважинами, и масштабы разведок мизерны. Так, за последние 10 лет глубокое разведочное бурение осуществлено только на двух разобщенных площадях Богачевского и Воямпольского месторождений, где пробурено 8 скважин, из которых доведены до проектной мощности только 3 скважины. Для сравнения укажем, что в 1953 г. на Сахалине на Охинском, Эхабинском и других месторождениях действовало более тысячи скважин.

Понятно, что такие масштабы геологических разведок на Камчатке приводили к чрезмерно высокой себестоимости разведочного бурения и не давали промышленных результатов. Решение проблемы камчатской нефти требует резкого увеличения геологических разведок, в частности глубокого бурения в первую очередь на Богачевской и Хромовской площадях, и начала глубокого бурения на других перспективных площадях. Все работы, связанные с изучением нефтеносности Камчатки, должны получить такие масштабы и такую направленность, чтобы в кратчайшие сроки добиться получения на Камчатке промышленной нефти.

Заслуживает внимания вопрос использования многочисленных месторождений *серы*, имеющих на Камчатской области.

<...>

На Дальнем Востоке месторождения серы открыты на Камчатке и на Курильских островах. Поэтому вопрос об использовании камчатской природной серы можно решить только после проведения геологических разведок на серу в местах, наиболее благоприятно расположенных в транспортном отношении, что позволит сделать необходимые технико-экономические сравнения.

Промышленный интерес могут иметь в перспективе также месторождения *меди*, рудопроявления которой обнаружены в 50 пунктах области. К зоне медного рудопроявления приурочены также и многочисленные рудопроявления *молибдена*. Однако в настоящее время, в силу чрезвычайно малой изученности месторождений, преждевременно давать экономическую оценку перспективам развития медно-молибденовой промышленности.

Особо следует отметить выявление на Камчатке богатых *золотых россытей*.

Оценка геологических предпосылок к выявлению ценных ископаемых в недрах Камчатской области, данная Научной сессией по проблемам развития производительных сил Камчатской области в 1957 г. в Петропавловске, свидетельствует о том, что область имеет значительные перспективы к расширению своего экономического профиля путем использования многих видов природных ресурсов. Дальнейшее геологическое изучение области и развитие геологических разведок по наиболее перспективным полезным ископаемым откроет возможность достаточно обоснованной их экономической оценки. В настоящее время к числу первоочередных представляется целесообразным отнести геологические разведки на ртуть, нефть и золото.

Рассматривая перспективы развития Камчатской области на 10–15 лет, можно с достаточным основанием говорить о комплексе производств, связанных с потребностями основной профилирующей отрасли – рыбной промышленности, с широким развитием геологоразведочных работ, особенно на нефть, ртуть, золото, и с удовлетворением потребностей растущего населения Камчатской области.

Отсутствие сухопутных транспортных связей между отдельными районами Камчатской области и трудности в базировании всех экономических связей только на морском транспорте создают известную разобщенность между отдельными частями Камчатской области, локализованность в развитии производительных сил этих частей. Такая локализованность, или, как мы ее называем, «очаговость», «оазисность», характерна для развития производительных сил всех районов Севера на первых этапах их освоения. Транспорт в этот период играет пионерную роль.

Как показывает анализ процессов освоения всех районов Севера, ареалы экономического тяготения к той или иной транспортной артерии создают не только транспортно-экономические районы, но при дальнейшем развитии очерчивают и экономические районы и подрайоны данной территории. Эта особенность в процессе промышленного освоения Севера, определяемая присущим транспорту свойством охватывать своим непосредственным влиянием все отрасли народного хозяйства приводит к тому, что в каждом таком локализованном районе или подрайоне создается известный характерный для него комплекс производств. Этот комплекс определяется экономическим профилем и природными ресурсами данной части территории.

Указанная особенность свойственна и Камчатской области. Однако в силу того, что расстояния здесь не столь велики, как, скажем,

в Якутской АССР, где отдельные промышленные очаги отстоят друг от друга на многие сотни и даже тысячи километров, связи между отдельными очагами теснее. С развитием же транспортной сети экономическая целостность всей территории области будет все более усиливаться.

Комплексное развитие данного крупного экономико-географического или экономического административного района означает правильное сочетание (взаимосвязь) профилирующих и обслуживающих отраслей производства, обеспечивающее наиболее высокую производительность общественного труда. Но при «очаговом» развитии Севера должен быть определен круг производств, который экономически целесообразно создавать для данного промышленного очага, представляющего внутренний экономический район. Таким образом, в отношении обслуживающих отраслей необходимо определить: во-первых, какие виды производств должны быть созданы в масштабах, необходимых для всей территории, в данном случае Камчатской области, и соответственное их размещение, во-вторых, необходимо определить, какие виды производств экономически целесообразны только для данного внутреннего экономического района или группы районов. Например, необходимо установить целесообразность создания единых баз топлива и энергетики для всей Камчатской области или локальных баз для группы или отдельных районов. То же относится к базам судоремонта, производству разных видов строительных материалов, продуктов сельского хозяйства, разных видов предметов народного потребления и т. д.

В главе VIII определены перспективные транспортно-экономические районы Камчатской области по признаку экономического тяготения к тому или иному порту или пункту разгрузки морских судов: Петропавловский, Западно-Камчатский, Усть-Камчатский, Корфский, Пенжинско-Коряжский.

Ныне все указанные части Камчатской области в большой мере тяготеют в транспортном отношении к Петропавловску, через который осуществляется основной завоз предметов снабжения для всех частей области. Непосредственный завоз производится только в Усть-Камчатки и на некоторые рыбокомбинаты. То же самое и в отношении вывоза продукции.

При этом можно все же указать на ряд своеобразных черт развития перечисленных районов, каждый из которых представляет некую экономическую целостность. Так, Петропавловский район является наиболее экономически сильным среди других районов Камчатки: здесь находится основной порт области и базируется почти весь Камчатский морской флот, расположена судоремонтная база,

здесь сосредоточено более 40% всего населения области. Петропавловский район является самым крупным и концентрированным потребителем топлива, электроэнергии, строительных материалов, предметов потребления. Развитие Петропавловска как транспортно-распределительного центра обуславливает его влияние на хозяйство всех частей Камчатской области.

Западно-Камчатский район охватывает юго-западную часть области, важнейший рыбопромышленный район, дающий до 60% улова рыбы, в том числе 50% улова лососевых. При создании в перспективе Озерновского порта и дороги вдоль западного берега Камчатки до Крутогорово здесь будет развиваться экономически целостный район.

Не останавливаясь на характеристике всех указанных районов Камчатской области, отметим, что для каждого из них необходимо определить свойственный ему комплекс производств, а также его экономические связи. Именно эти вопросы должны стоять в центре внимания при определении перспектив развития обслуживающих отраслей производства.

В соответствии со сказанным перейдем к анализу перспектив развития отдельных отраслей производства.

Вопросы использования местных топливно-энергетических ресурсов. Топливный баланс Камчатки в настоящее время складывается целиком из привозных углей и нефтепродуктов. Уголь в количестве до 500 тыс. т завозится из Сахалина, нефть и нефтепродукты – из районов «Второго Баку» и др., отстоящих от Камчатки на 9–10 тыс. км. Энергетические установки, представленные 367 в основном мелкими и мельчайшими электростанциями, работают на привозном жидком топливе и угле. Если не считать небольшой тепловой электростанции в бухте Корфа, на Камчатке нет ни одной электростанции, работающей на базе местных источников энергии. Стоимость сахалинского угля составляет в Петропавловске 400–500, а в других частях области до 1000 руб. за тонну. Себестоимость электроэнергии на станциях доходит до 1–1,5 и более рублей за киловатт-час.

Это происходит в условиях, когда Камчатка обладает практически безграничными ресурсами топлива и энергии. К ним относятся десятки выявленных месторождений углей, геологические запасы которых оцениваются во много сотен миллионов тонн; расположенные в западной части полуострова залежи торфа, исчисляемые в миллиарды тонн; энергия горных рек Камчатки, определяемая Дальневосточным филиалом Академии наук СССР в 12–15 млн кВт; геотермические источники, выявленные во многих частях полуострова

и располагающие, по-видимому, большими запасами; энергия ветра. Однако эти огромные запасы топлива и энергии не только не используются, но и мало изучены. Кроме того, их использование затруднено отсутствием транспортных подходов и рядом других обстоятельств, о которых говорится ниже.

Необходимо экономически оценить, каковы наиболее рациональные пути замены сахалинского угля местным топливом, а также замены многочисленных мелких и мельчайших энергетических установок более крупными, экономичными на базе местных источников энергии.

Начнем с топлива. Современная потребность составляет для Камчатки в целом около 500 тыс. т, перспективная – 650–700 тыс. т. Более 2/3 этой потребности приходится на Петропавловский район. Основными потребителями являются здесь тепловые электростанции и морской флот.

Из месторождений угля наибольший промышленный интерес представляет Крутогоровское. Оно выгодно отличается от других высоким качеством и значительными запасами угля. Небольшая глубина залегания пластов позволяет на ряде участков добывать уголь открытым способом, что может значительно снизить себестоимость его добычи. Поэтому можно допустить, что себестоимость добычи угля на Крутогоровском угольном месторождении не будет превышать среднюю себестоимость добычи сахалинских углей, которые в настоящее время в основном и поставляются Камчатке. Освоение месторождения и использование крутогоровских углей возможно только при условии транспортной связи его с районами потребления - юго-западным побережьем и Петропавловском.

Как показано в главе VIII, снабжение крутогоровским углем Петропавловского района экономически целесообразно только в том случае, если будет построена железная дорога Петропавловск – Большерецк – Крутогорово. Тогда себестоимость крутогоровских и сахалинских углей окажется в Петропавловске примерно на одном уровне. Строительство же автодороги не решит проблемы полной замены на Камчатке сахалинских углей местными, так как транспортные издержки по доставке крутогоровских углей в Петропавловск окажутся в 3,5 раза выше, чем сахалинских (485 против 138 руб. за тонну). В этом случае район распространения крутогоровских углей ограничится западным побережьем, причем к югу от месторождения только до комбинатов им. Кирова и Октябрьского, с общей потребностью района тяготения в 120–150 тыс. т.

Использование такого вида топлива, как торф, не может быть принято в настоящее время в расчет, так как неясны технические

решения задачи получения в условиях влажного климата Камчатки торфа, пригодного как топливо, при благоприятных экономических показателях. Для района Петропавловска не изучены вопросы использования Паратунских геотермических источников. Расположение этих источников на значительном расстоянии от Петропавловска затрудняет использование их в качестве топлива.

Таким образом, до постройки железной дороги Петропавловск – Крутогорово топливная проблема Петропавловского района за счет местных источников не может быть решена, и он по-прежнему будет снабжаться сахалинским углем. Однако потребность в этом угле можно снизить, если использовать местные источники энергии с передачей ее в Петропавловск по высоковольтной сети. Этот вопрос рассматривается ниже.

Усть-Камчатский и Корфский районы целесообразно снабжать углем из бухты Корфа, представляющей крупный местный источник топлива. Целесообразно брикетирование этих углей для придания им большей транспортабельности. Пенжинско-Корякский район является небольшим потребителем топлива (до 10 тыс. т в год на перспективный период). Его снабжение возможно за счет местных источников углей, пока слабо разведанных, или путем завоза крутогоровских углей. Бассейн р. Камчатки значительное время сможет обходиться дровами и отходами лесной промышленности.

В решении задач электроснабжения для южной части, где сосредоточены основные потребители электроэнергии Камчатки, выдвигаются два направления: первое – создание единой высоковольтной сети на базе использования одного энергетического источника для всей указанной территории, и второе – локальное решение на основе использования трех источников. По первому направлению возможны три варианта решения проблемы: строительство крупной электростанции в районе Крутогорово на базе угольного месторождения с передачей электроэнергии по сети до Петропавловска на востоке и вдоль западного побережья до Озерной; строительство гидроэлектростанции на р. Быстрой мощностью в 72 тыс. кВт с передачей электроэнергии в Петропавловск, возможна также передача энергии с этой станции в район Большерецка и далее вдоль западного побережья; сооружение крупных станций на Паужетских геотермальных источниках. По второму направлению предусматривается сооружение трех локальных энергоцентров для обслуживания тяготеющих к ним районов, с возможным в последующем соединением в единую энергосистему: 1) в Петропавловске со строительством электростанции на сахалинском угле или на привозном мазуте мощностью первой очереди на 25 и второй – на 50 тыс. кВт (эта

станция будет обслуживать район Петропавловск – Елизово); 2) в Крутогорово с электростанцией на местном угле в 12, а затем в 24 тыс. кВт, с обслуживанием района от Крутогорово до Октябрьского комбината; 3) в Озерной с электростанцией на базе использования Паужетских геотермальных источников, с обслуживанием района бухты Озерной и части западного побережья.

Предварительные технико-экономические расчеты, приведенные в главе III, показали, что наиболее высокую экономическую эффективность капиталовложений может дать вариант базирования всей энергосистемы Южной Камчатки на Паужетских геотермальных источниках. Однако при современном уровне изученности источников этот вариант не имеет пока достаточных экономических обоснований, так как нет подсчетов запасов этих источников и неизвестно, обеспечат ли они сооружение крупных электростанций, а также не изучен химический состав каждого источника. Между тем из зарубежной практики известно, что геотермальные источники крайне капризны по своему дебиту и различны по химическому составу.

Из других вариантов высокоэффективным представляется строительство гидростанции на р. Быстрой (себестоимость электроэнергии 6,3 коп. за кВт·ч, окупаемость дополнительных капиталовложений – три-четыре года). Однако препятствие к строительству – крупное нерестовое значение реки. Строительство на ней плотины повлечет урон в улове лососевых рыб стоимостью до 100–135 млн руб. в год. Сооружение же обходного канала и рыбозаводов, которые компенсируют указанные потери, потребует дополнительных вложений в 250 млн руб., что изменяет экономические показатели гидростанции В отношении Крутогоровской электростанции, дающей в условиях Камчатки удовлетворительные экономические показатели (20 коп. за кВт·ч), так же, как и в отношении первых двух вариантов, следует учесть то существенное обстоятельство, что для создания такой крупной станции на Камчатке при современном уровне подготовки ее строительства потребуется не менее 10 лет (изыскания, строительство дорог, проектирование и сооружение самой станции). Между тем существующие небольшие электростанции в Петропавловске и множество других энергетических установок в южной части Камчатки работают на крайне изношенном оборудовании. В связи с неэкономичностью действующих мелких станций стоит необходимость замены их более крупными современными станциями, особенно для района Петропавловск – Елизово. В районе Озерной на Паужетских ключах строится первая опытная геотермальная электростанция мощностью в 12 тыс. кВт.

В силу указанных обстоятельств представляется наиболее реальным принять как первоочередной вариант создание трех локальных источников электроэнергии: в Петропавловске на привозном мазуте; окончание строительства Паужетской электростанции на источниках подземного тепла мощностью 12 тыс. кВт, с дальнейшим доведением ее до 24 тыс. кВт и сооружение электростанции на Крутогоровском месторождении мощностью в 12–18 тыс. кВт. В среднем они дадут экономические показатели, близкие к показателям централизованной Крутогоровской электростанции: себестоимость электроэнергии 18 коп. за кВт·ч против 20 коп. на Крутогоровской, капиталовложения соответственно 344 млн руб. против 379 млн руб. Из указанных электростанций первоочередными являются Паужетская и Петропавловская. Строительство станции в Крутогорово потребует значительных изысканий, дорожного строительства и других мероприятий. Если в ближайшие годы будет положительно решена проблема использования торфа на западном побережье или выявлена промышленная нефть на Камчатке, положение с энергетикой может измениться.

Для других районов Камчатской области проблему электроснабжения следует решать путем использования имеющихся на месте топливных ресурсов или относительно небольших электростанций на привозном, в основном жидком, топливе. Так, в районе, тяготеющем к бухте Корфа, понадобится сооружение электростанции на местном угле. На корфском угле возможно строительство электростанции в Усть-Камчатке; на привозном жидком топливе необходимо строительство небольших электростанций в северных районах области, где нет еще крупных потребителей электроэнергии и в ближайшие 10 лет вряд ли они появятся.

Использование местных ресурсов строительных материалов является одной из наиболее актуальных проблем комплексного развития экономики Камчатской области. Промышленность по производству местных строительных материалов крайне слаба и представлена лишь немногими кирпичными мелкими заводами, несколькими бетоноблочными цехами и полигонами сборного железобетона, главным образом в районе Петропавловска, карьерами по добыче камня, песка и гравия. Производство кирпича и блоков осуществляется полукустарным способом, а изготовление сборного железобетона – на небольших полигонах при слабой механизации. Все производство стеновых материалов в области составило в 1956 г. в условных кирпичах 19,1 млн шт., из которых кирпича 2,1 млн шт., а сборного железобетона – 1,5 тыс. м³.

Острая потребность в стройматериалах вынуждает доставлять их извне. Ежегодно на Камчатку привозится до 200 тыс. т строительных материалов (вместе с лесом), в том числе минеральных строительных материалов около 100 тыс. т (в основном цемент).

Недостаточные размеры местного производства и завоза стройматериалов из других районов страны замедляют темпы промышленного и гражданского строительства на Камчатке.

Расчет предстоящих капитальных вложений, в соответствии с намечаемой гипотезой развития производительных сил Камчатки на ближайшие 10–15 лет, показывает, что в этот перспективный срок увеличатся годовые вложения в народное хозяйство примерно в два раза по сравнению с современным уровнем и составят около 800 млн руб. в год. Из них на строительные работы, на которых в основном используются строительные материалы, согласно принятым для условий Камчатки нормативам, вложения составят до 500 млн руб. в год. При таких масштабах строительства примерная общая потребность в строительных материалах выразится в следующих величинах (табл.).

Перспективная потребность в строительных материалах

Строительные материалы	Единица измерения	Перспективный период (округленно)	Производство местных строительных материалов в 1965 г.
Цемент	тыс. т	200,0	–
Стеновые материалы	млн шт. условного кирпича	200,0	19,1
Шифер	тыс. усл. плиток	1500,0	–
Мягкая кровля	тыс. м ²	4000,0	–
Оконное стекло	тыс. м ²	600,0	–
Сборный железобетон	тыс. м ³	60,0	1,5

Примечание. Расчет потребности в строительных материалах и рекомендации о направлении развития промышленности строительных материалов на местном сырье сделаны канд. геол.-минерал. наук Б.П. Ефимовым.

Из приведенной таблицы видно, что промышленность по производству строительных материалов в Камчатской области надо создавать заново, причем в значительных масштабах.

Распределение объемов строительных работ по районам исчислено в следующих соотношениях (процент к итогу): Петропавловский район – 40%, Юго-Западный – 31, Усть-Камчатский – 11, Корфский – 10%.

Несмотря на слабую разведанность, Камчатка может быть полностью обеспечена такими видами местного сырья, как разнообразные строительные камни, песок, гравий, вулканические туфы, пемза, бентонитовые глины, минеральные краски, сырье для каменного литья и другие.

На базе имеющихся сырьевых ресурсов представляется целесообразным создание крупной местной промышленности по производству строительных материалов. При этом, учитывая дефицит и дороговизну рабочей силы на Камчатке, предприятия промышленности стройматериалов необходимо по возможности укрупнять и максимально механизировать. Укрупнение производства особенно возможно в Петропавловском и Юго-Западном районах, на которые приходится до 70% предстоящего капитального строительства.

Одной из самых важных проблем является обеспечение потребностей хозяйства области в вяжущих материалах, особенно цементом. Открытие в последние годы на Камчатке карбонатных пород (в Валагинском хребте, около Усть-Камчатска и в Тигильско-Воямпольском районе) позволяет поставить вопрос о создании в области цементной промышленности, если качество этих пород окажется достаточно высоким и запасы промышленными. В настоящее время разведанность месторождений еще недостаточна.

Крупнейшими потребителями цемента являются Петропавловский и Озерновский районы; в рассматриваемый перспективный период на их долю придется примерно 120 из 200 тыс. т. В настоящее время ресурсы цементного сырья в этих районах не выявлены. Представляется целесообразным организовать в районах Петропавловска и Озерновского рыбокомбината местный помол клинкера, с дальнейшей его перевозкой к потребителям на восточном и западном побережьях Камчатки. В качестве гидравлических добавок можно использовать имеющиеся на Камчатке диатомиты и вулканические туфы.

Для перспективного периода в районах наибольшего потребления цемента – Петропавловском и Озерновском, – а также в Усть-Камчатске и Корфе целесообразно осуществить строительство предприятий по выпуску сборного железобетона и изделий из него: стеновых блоков, перекрытий, балок, перегородок, фундаментов, лестничных маршей и др.

В настоящее время для большинства районов Камчатки производство стеновых материалов на базе глин решается отрицательно из-за плохого их качества и малых запасов. К тому же, развитие кирпичного производства является наиболее капиталоемким и наименее прогрессивным для строительства.

Пути решения проблемы стеновых материалов лежат в освоении месторождений пемзы и туфов в Озерновском и Петропавловском районе. Это сырье весьма эффективно для получения блоков на базе цемента, а запасы его вполне достаточны.

Открытие в Тигильском районе и на о. Карагинском плотных диатомитов позволяет начать их применение для малоэтажного строительства, если опытные работы подтвердят возможность их использования в условиях Камчатки (влажный климат и сейсмичность).

В районах, где отсутствуют легкие инертные материалы, целесообразно организовать производство ячеистых блоков на базе цемента и нерудных материалов.

В перспективный период следует уменьшить удельный вес деревянных зданий и сооружений в промышленном и гражданском строительстве. В условиях влажного климата деревянные здания и сооружения недолговечны, и поэтому их эксплуатация значительно дороже каменных зданий. Деревянное строительство желательно ограничить лесопромышленным районом в долине р. Камчатки.

В качестве кровельного материала на Камчатке используется керамическая и цементная черепица, изготавливаемая на месте, а также привозные шифер и мягкая кровля. По экономическим показателям и в условиях сейсмичности района на Камчатке целесообразно применять шифер как наиболее дешевое покрытие и мягкую кровлю.

Учитывая рост потребностей в кровельных материалах, следует организовать их выпуск на месте – в районах Петропавловска и Озерной. Для производства шифера существенное значение будет иметь выявление промышленных месторождений асбеста.

До конца перспективного периода потребность Камчатской области в оконном стекле остается сравнительно небольшой, а потому строительство стекольного завода нецелесообразно.

Нерудные материалы повсеместно распространены в большинстве районов Камчатской области, но их разведанность очень невысока. В Озерновском, Петропавловском, Усть-Камчатском и других районах широко встречаются пемза, туфы, диатомиты, которые являются прекрасными естественными легкими наполнителями в бетоны. Их применение в бетонах весьма эффективно, так как облегчает условия строительства и сокращает затраты на перевозку.

В крупных масштабах промышленность нерудных материалов должна развиваться в Петропавловском, Озерновском, Усть-Камчатском и Корфском районах.

Первоочередной задачей является широкое проведение геологических и поисковых работ по выявлению промышленных месторождений строительных материалов.

Лесная промышленность области размещена в бассейне р. Камчатки, где сосредоточены хвойные леса промышленного значения (ликвидные запасы исчисляются в 193 млн м³).

В настоящее время лесная промышленность представлена двумя леспромхозами (Козыревским и Камчатским) и деревообрабатывающим комбинатом в пос. Ключи.

При относительно небольших запасах древесина используется не рационально: из заготовок в 570 млн м³ в 1957 г. на деловую древесину приходится только 42%, большую часть заготовленной древесины составляют дрова. При использовании деловой древесины высок процент отходов. Большие затраты труда на лесозаготовках, трудности вывозки, сплава, сплотки и дальнейшей транспортировки через устье р. Камчатки морем в «сигарах» или судах при рейдовой их погрузке приводят к тому, что в Петропавловске и Озерной себестоимость Камчатской древесины с учетом транспортных издержек примерно в полтора раза выше привозной из Приморья и Хабаровского края. В настоящее время значительная часть потребности рыбной промышленности и других отраслей хозяйства области в древесине покрывается путем завоза из Приморья и Хабаровского края.

Проектные институты «Гипродрев» и «Гипролестрано» намечают строительство двух новых леспромхозов в долине р. Камчатки и деревообрабатывающего комбината в Усть-Камчатске. Общие капиталовложения определяются в 500 млн руб. при доведении объема лесозаготовок до 900 тыс. м³ и большом увеличении выпуска лесоматериалов.

Сохранение лесных массивов для природных условий Камчатки при крайней длительности лесовозобновления имеет важное значение, поэтому следует осторожно подходить к указанным проектировкам. Необходимо сначала произвести тщательную инвентаризацию лесов Камчатки и разработать генеральный план их рационального использования. Лишь на этой основе может быть определена экономическая эффективность промышленного использования этих лесов.

Одной из важных отраслей производства в комплексе народного хозяйства Камчатской области является **судоремонт**. Рыбная промышленность, естественно, обладает большим рыболовецким флотом, который в перспективе в связи с развитием активного лова будет расти. По приведенным в главе III расчетам, общая грузоподъемность флота рыбной промышленности должна возрасти с 98,5 тыс. т в 1957 г. до 171,5 тыс. т к концу расчетного перспективного срока, на который принят масштаб увеличения современной добычи рыбы в 2,5–3 раза. На Камчатке сосредоточен также значительный транспортный флот Камчатско-Чукотского пароходства, осуществляющий перевозки грузов по побережью Камчатки, а также перевозки грузов на Чукотку.

Общая грузоподъемность флота Камчатско-Чукотского пароходства в перспективе значительно возрастет. С наличием крупного флота связан большой объем судоремонта.

В настоящее время в Петропавловске, где сосредоточено наибольшее количество судов рыбной промышленности и морского транспортного флота Камчатки, имеется два крупных судоремонтных предприятия – судоремонтная верфь и механический завод, – давших в 1957 г. продукцию на десятки млн руб. Кроме того, имеются судоремонтные мастерские в бухте Раковой, возле Петропавловска, мастерские при рыбокомбинатах и моторно-рыболовные станции, выполняющие объем ремонта более чем на 30 млн руб. в год. Всеми этими предприятиями покрывается до 80% всего ремонта камчатского морского флота. Остальной ремонт осуществляется на заводах Хабаровского края, Украины (Николаев), а также в Китайской Народной Республике.

В перспективе, в связи с большим увеличением численности флота, значительно возрастет и потребность в судоремонте. Расчеты Камчатского совнархоза показывают, что общий объем необходимого судоремонта в перспективе должен составить до 400 млн руб. в год против 160 млн руб. в 1957 г. Однако было бы неправильно стремиться весь объем судоремонта осуществлять на Камчатке. Следует учесть, что себестоимость ремонтных работ в Камчатской области значительно выше, чем в Хабаровском и Приморском краях, в связи с повышенной заработной платой на Камчатке, а также с тем, что ремонт осуществляется на привозном металле и топливе. Необходимый судоремонт следует осуществлять на основе правильной кооперации с судоремонтными предприятиями Дальнего Востока – Приморья и Хабаровского края, а также с предприятиями соседней Магаданской области.

В связи с указанным представляется целесообразным капитальный ремонт больших судов, требующих 1–3 лет работы, производить на заводах Дальнего Востока, текущий ремонт мелких и средних судов осуществлять в ремонтных мастерских Камчатки, не загружая ими судоремонтные заводы. Объем такого ремонта по принятым нормативам, с учетом условий Камчатки, должен составить около 100 млн руб. в год. Капитальный ремонт, главным образом средних рыболовных траулеров, необходимо сосредоточить на Петропавловской судовой верфи, являющейся и сейчас основным судоремонтным предприятием Камчатки. Для этого понадобится увеличение мощности завода в основном путем лучшего использования производственных площадей, дополнительного технического оснащения и введения двухсменной работы.

Значительно вырастет мощность Петропавловского механического завода со специализацией его на ремонт средних траулеров, малых сейнеров и других судов Петропавловского рыбного порта. Завод име-

ет большой опыт такого ремонта и квалифицированные кадры. Целесообразна также кооперация с судоремонтным заводом в Магадане, имеющим незагруженные мощности.

Производство **товаров народного потребления**, осуществляемое в основном промышленностью местного подчинения, только еще начинает развиваться на Камчатке. Оно характеризуется весьма небольшим объемом валовой продукции (79 млн руб. в 1957 г.) и низким удельным весом в товарообороте области (не выше 3%).

На Камчатку приходится завозить все товары народного потребления, кроме совершенно нетранспортабельных (хлебобулочные изделия, пиво, безалкогольные напитки).

Продукция предприятий промышленности местного подчинения отличается высокой себестоимостью и низким качеством. Ассортимент выпускаемых изделий весьма узкий. Основные виды продовольственных товаров – хлеб, хлебобулочные, макаронные, мучнистые кондитерские, колбасные изделия, пиво, безалкогольные напитки, крепкие настойки; промышленных товаров – швейные изделия (в основном индивидуальный пошив), обувь (главным образом тапочки), мебель.

Из сказанного видно, что на Камчатке предстоит, по сути дела, заново создать производство тех видов товаров народного потребления, которые экономически целесообразны по местным ресурсам сырья и возможным масштабам потребления. В первую очередь должно быть создано производство мало- и нетранспортабельных видов продукции и продукции, базирующейся на местном сырье. Кроме расширения этих производств, следует организовать производство плодоягодных вин, молочных изделий, продуктов из местных грибов и ягод, меховых изделий и некоторых других.

В условиях недостатка рабочей силы необходимо на Камчатке максимально механизировать процессы труда даже на мелких предприятиях. Кроме того, концентрация основной части населения в районах юга Камчатки, на которые приходится более 80% всего населения области, позволяет укрупнять здесь предприятия местной промышленности, особенно при создании сети сухопутных дорог.

Расчеты показывают, что многие виды указанных производств могут быть вполне рентабельны и давать продукцию, себестоимость которой не будет выше привозной с учетом транспортных издержек.

Следует признать, что вопросы развития местной промышленности еще слабо разработаны и им уделяется мало внимания. Учитывая крайнюю отдаленность Камчатки от промышленных районов страны, местное производство предметов народного потребления, несмотря на ряд ограничительных факторов (небольшие масштабы предприятий, недостаток местного сырья и др.), имеет здесь значительные перспективы для развития.

При недостатке местного **сельскохозяйственного производства** население области в значительной части обеспечивается завозом продуктов в сушеном, квашеном и консервированном виде из других районов страны.

Отставание в производстве продукции от потребностей населения является результатом главным образом низкого уровня и неустойчивости урожайности сельскохозяйственных культур и низкой продуктивности скота. С этим связана и высокая себестоимость производства сельскохозяйственной продукции.

Сопоставительные расчеты, приведенные в главе V, показывают, что даже при современном низком уровне ведения сельского хозяйства в Камчатской области экономически целесообразнее производить на месте овощи и картофель, молоко и мясо, чем завозить свежие или заменяющие их сушеные или консервированные продукты из Приморского или Хабаровского краев. Эффективность местного производства еще более возрастет при повышении урожайности сельскохозяйственных культур и росте продуктивности животноводства, к чему имеются широкие возможности.

<...>

Анализ развития сельского хозяйства Камчатской области показывает, что урожайность сельскохозяйственных культур и продуктивность животноводства можно в ближайшие годы резко увеличить. Для этого необходимы повышение агротехники, усиление механизации в земледелии путем оснащения его сельскохозяйственными орудиями, отвечающими особенностям местных условий, создание прочной кормовой базы животноводства, механизация трудоемких процессов, улучшение ухода за скотом. Восстановление поголовья оленей может быть обеспечено путем упорядочения использования оленьих пастбищ, создания оборудованных колхозных и межколхозных забойных пунктов и холодильников.

Природные условия благоприятствуют развитию сельского хозяйства до необходимых размеров в Петропавловском экономическом районе, где сосредоточено более 40% населения области, за счет земель Елизовского района. Благоприятные условия для развития сельского хозяйства имеются в Озерновском районе, где могут быть использованы горячие ключи. Лишь в небольшой мере могут быть использованы широкие возможности развития сельского хозяйства в Мильковском районе, откуда даже после постройки автодороги Петропавловск – Мильково вывоз продукции потребует высоких транспортных издержек. Ограничены возможности развития сельского хозяйства на западном побережье Камчатки, куда часть продуктов придется завозить из других районов области.

Расчеты показывают высокую экономическую эффективность капитальных вложений, необходимых для реконструкции и дальнейшего развития сельского хозяйства Камчатской области.

Указанными отраслями в основном ограничивается группа обслуживающих производств, составляющих вместе с профилирующими хозяйственный комплекс Камчатской области. Из профилирующих отраслей следует еще остановиться **на пушном хозяйстве**, которое обычно включается в состав сельского хозяйства. Этот промысел имеет важное значение в народном хозяйстве Камчатки. Охотничье хозяйство является исконным занятием коренного населения области и дает до 17% его денежных доходов.

Камчатские соболь, лисица, голубой песец, котик, а также выдра и горностай занимают значительное место в пушном экспорте СССР. Охотничье хозяйство является второй, после рыбной промышленности, отраслью народного хозяйства, дающей товарную продукцию для вывоза за пределы области.

Учитывая важное народнохозяйственное значение охотничьего хозяйства, необходимо осуществить ряд мероприятий по значительному повышению его продуктивности. Основными из них являются: проведение охотоустройства с закреплением охотничьих угодий за колхозами, бригадами и звеньями; постройка за счет колхозов и заготовительных организаций необходимого количества постоянных охотничьих избушек; возобновление вольного разведения песцов на Командорских островах и дальнейшее развитие там клеточного звероводства; широкое развитие клеточного звероводства с первоочередным развитием его в районах Петропавловска, Усть-Большерецка, Усть-Камчатска и других местах, где много рыбы и рыбных отходов; обеспечение охотников необходимыми промышленными товарами производственного и бытового назначения.

Решение **транспортной проблемы** является важнейшим условием дальнейшего развития рыбной промышленности и ликвидации потерь в народном хозяйстве, а также создания многоотраслевого комплексного хозяйства Камчатской области.

Осуществление намеченной программы комплексного развития народного хозяйства Камчатской области, когда много видов продукции будет производиться на месте, изменит соотношение между завозом и вывозом. Расчеты показывают, что при сохранении современного экономического профиля Камчатской области (рыбная промышленность) и завозе угля с Сахалина для района Петропавловска, т. е. развитие только производства строительных материалов, лесной, угольной и других отраслей промышленности, сельского хозяйства, общий завоз грузов из других районов страны ориентировочно соста-

вит 4 т на каждую тонну вывозимой из Камчатки рыбопродукции, т. е. меньше, чем ныне примерно на 35–40%. При росте вылова рыбы в 2,5–3 раза общий объем перевозок грузов вырастет примерно в 1,7 раза. При этом предусматривается значительное улучшение снабжения населения. Если же будет построена железная дорога Петропавловск – Крутогурово и Камчатка полностью освободится от завоза сахалинского угля, то это соотношение станет еще лучше. При расширении экономического профиля Камчатки, и в первую очередь после создания нефтяной промышленности, будет происходить дальнейшее улучшение соотношения между ввозом и вывозом.

Грузопотоки вырастут не только в результате общего увеличения завоза различных грузов и вывоза рыбопродукции, но также за счет внутриобластных перевозок, в связи с развитием местного производства и усилением внутриобластных экономических связей.

Как уже отмечалось, основное развитие рыбной промышленности и концентрация населения будут по-прежнему происходить в южной части области, в «треугольнике» Петропавловск – Озерная – Большерецк. К нему примыкает район Крутогурово, который может стать топливной и энергетической базой «треугольника». Более локальный характер сохранит развитие народного хозяйства в районе, тяготеющем к Усть-Камчатску, в районе бухты Корфа, а также в Пенжино-Тигильском районе. Поэтому именно южной части области следует уделить особое внимание при рассмотрении перспективной транспортной схемы Камчатки.

В главе VIII дана детальная сравнительная экономическая оценка рассматриваемых вариантов транспортного строительства, обобщающая проведенные проектные работы по некоторым из них. Сравнения показали, что наиболее эффективен вариант строительства морского порта в районе Озерной и железной дороги Петропавловск – Большерецк – Озерная – Крутогурово.

Исходя из того, что проблему развития транспортной сети западной и южной части Камчатки необходимо решать безотлагательно, целесообразно принять вариант строительства порта в Озерной и автомобильной дороги Озерная – Крутогурово. Сооружение ее потребует в три раза меньше капиталовложений, чем железная дорога широкой колеи (384 млн руб. против 1200 млн руб.), и при прочих равных условиях может быть осуществлено в значительно более короткий срок. Первоочередность сооружения автодороги на участке Петропавловск – Большерецк (211 км) подкрепляется также тем, что около 100 км этой дороги (от Петропавловска до Начики) уже построено.

Для остальных частей Камчатки в схеме транспортного строительства целесообразно предусмотреть сооружение морского порта в Усть-

Камчатске, чтобы создать необходимые условия для вывоза леса, заготавливаемого в бассейне р. Камчатки, и резкого снижения себестоимости погрузочно-разгрузочных работ; строительство морского порта в заливе Корфа для обеспечения транспортного обслуживания Карагинско-Олюторского района; строительство автодороги от с. Начики до с. Мильково – центра сельскохозяйственного района в долине реки Камчатки, общей протяженностью 228 км, для вывоза сельскохозяйственной продукции в район Большерецка и в Петропавловск; внедрение мелкосидящего флота для освоения перевозок по малым рекам Пенжино-Коряжского района, а также развитие автомобильного и тракторного транспорта в отдельных частях района, где это возможно по условиям проходимости.

Выполнение перечисленных выше мероприятий по развитию транспорта Камчатки позволит при надлежащей организации работ полностью обеспечить нужды развивающегося народного хозяйства Камчатской области в перевозках грузов и пассажиров.

В изложенной программе развития народного хозяйства Камчатской области важнейшее значение имеют вопросы жизненного уровня основной производительной силы – населения.

В соответствии с предоставленными Камчатке льготами заработная плата основной части населения области выше, чем в центральных районах страны. Однако для Камчатки характерен недостаток жилищ, детских учреждений, больниц, культурных учреждений. В целом по жилищно-бытовым и культурным условиям Камчатка еще отстает от других районов страны. Отсутствие сухопутных транспортных связей затрудняет общение между населением разбросанных по территории области рабочих поселков и других населенных пунктов; сезонность рыбной промышленности приводит к тому, что на Камчатке имеется большое число сезонных рабочих, а постоянные работники заняты неравномерно на протяжении года. К сказанному следует добавить, что необходимость завоза издалека почти всех промышленных и, за исключением части продуктов сельского хозяйства, продовольственных товаров при транспортных трудностях в их доставке до потребителя приводит ко многим несуразностям в товарообороте.

В намечаемой программе развития народного хозяйства Камчатской области предусматривается значительное повышение жизненного уровня как пришлого, так и коренного населения области. При расчете капитальных вложений учитывалось осуществление в рассматриваемый период поставленной партией и правительством задачи обеспечения благоустроенными жилищами всего населения в размере не ниже среднесоюзных норм. При этом имеется в виду, что в дальнейшем для Камчатки, как и для других районов Крайнего Севера, должны быть

созданы особо благоприятные жилищные условия, отвечающие более суровым климатическим условиям этих районов. Предусматривается также решение задачи создания сети детских, лечебных и культурных учреждений с учетом слабой концентрации населения. Существенным мероприятием явится создание сети благоустроенных интернатов в национальных районах области, в соответствии со специальными указаниями партии и правительства.

Развитие активного лова уменьшит сезонность рыбной промышленности, отпадет надобность в сезонном завозе многих тысяч рабочих. Развитие ряда новых видов производства и создание транспортной сети области дадут возможность использовать в других отраслях хозяйства рабочих рыбной промышленности в периоды недостаточной их загруженности. Создание благоустроенных жилищных условий и усовершенствование быта будут способствовать улучшению структуры населения: увеличится удельный вес женщин и коэффициент семейности, приблизившись к средним общесоюзным нормам. Расширение сети детских учреждений позволит разрешить проблему вовлечения в производство лиц, занятых ныне в домашнем хозяйстве.

Развитие местного производства свежих овощей и картофеля, молока и мяса, а также развитие в области производства разных предметов народного потребления создадут более благоприятные условия для закрепления кадров на Камчатке, увеличения численности постоянного населения, уменьшения текучести трудящихся.

Намеченная программа даст возможность поднять жизненный уровень населения Камчатской области до уровня, превышающего средний по СССР, т. е. довести его до уровня передовых районов страны.

В отношении коренного населения предусматривается широкая система мероприятий, которая должна обеспечить крутой подъем их хозяйства – оленеводства, охоты, рыбного и других промыслов; улучшение условий быта, расширение народного образования, обеспечивающего повышение культурного уровня народностей Камчатки, подготовку из их состава квалифицированных специалистов для разных отраслей народного хозяйства, культурных и лечебных учреждений.



Проблемы развития промышленности и транспорта Якутской АССР ¹

Экономическое районирование Якутской АССР

Вовлечение в народнохозяйственный оборот выявленных в последние годы на территории республики полезных ископаемых – южноякутские коксующиеся угли и железные руды, вилуйские алмазы, олекминская соль – положит начало новому этапу в истории хозяйственного развития Якутии, поднимет на более высокий уровень всю ее экономику, повысит благосостояние якутского народа.

<...>

Процесс экономического районирования Якутии, который происходит одновременно и параллельно с хозяйственным освоением ее богатств, полностью отражает специфику этого освоения, его своеобразные формы.

Огромная территория, отдельные районы которой резко отличаются друг от друга как по природным условиям и наличию природных богатств, так и по населенности и хозяйственной освоенности, слаборазвитые пути сообщения и, следовательно, весьма слабые экономические связи между этими районами – все это не могло не создать весьма специфических условий хозяйственного освоения Якутии – этого богатейшего района нашей страны, в широких масштабах начавшегося в годы Советской власти.

Как уже отмечалось, специфика хозяйственного освоения Якутии состояла в том, что на ее территории на базе вовлечения в народнохозяйственный оборот весьма ценных и крайне необходимых для всей страны полезных ископаемых планомерно создавались отдельные промышленные узлы. Каждый из этих узлов с самого начала возникновения имел свою, характерную для него хозяйственную направленность и специализацию. Последняя определялась теми полезными ископаемыми (металлами или минералами), которые добывались в этом промышленном узле.

Удаленность промышленных узлов друг от друга на сотни и тысячи километров, слаборазвитые, сезонные виды транспорта, глав-

¹ Проблемы развития промышленности и транспорта Якутской АССР. М.: Изд-во АН СССР, 1958. С. 441–458.

ным образом водный, затрудняли, а во многих случаях делали практически невозможным установление между ними нормальных экономических связей по взаимному обмену различного рода продукцией.

Вследствие этого каждый из промышленных узлов для нормального выполнения поставленных перед ним основных хозяйственных задач по добыче того или иного металла или минерала должен был обрастать рядом вспомогательных производств. Поэтому наряду с шахтами или рудниками по добыче этих металлов или минералов в промышленных узлах возникали собственные лесозаготовки, лесопильные предприятия, угледобыча (при наличии запасов угля), электростанции, промышленность минеральных строительных материалов, минимальный круг производств по обеспечению трудящихся товарами (пекарни, швейные и обувные мастерские). В этот круг входили и подсобные хозяйства, обычно картофеле-овощного и молочного направлений.

Круг и масштабы подсобных производств зависели от потребностей основной производственной деятельности того или иного промышленного узла в их продукции, а также и от наличия местных сырьевых ресурсов для них. При транспортной изолированности промышленных узлов трудно было рассчитывать на вывоз продукции подсобных предприятий в другие промышленные узлы республики или же на завоз сырья для них. Создававшиеся таким образом промышленные узлы, имевшие строгую хозяйственную специализацию, обрастая вспомогательными производствами, превращались в самостоятельные хозяйственно-территориальные комплексы.

Эти комплексы представляли собой, по существу, материально-производственную базу для формирования экономических районов Якутии. Поэтому экономическое районирование Якутии имеет исторически сложившуюся объективную основу. Для выделения того или иного экономического района Якутии нет надобности подыскивать какую-либо объективную основу, что связано с целым рядом возможных субъективных ошибок. Более того, пример Якутии показывает неприменимость терминов «выделение», «конструирование» экономических районов, так как они неизбежно связаны с вмешательством в этот объективный процесс субъективного фактора.

Экономические районы Якутии – это хозяйственно-территориальные комплексы с ярко выраженной союзной или внутриреспубликанской специализацией, объективно сложившиеся в историческом процессе планомерного освоения богатств этого района нашей страны.

Объективность процесса экономического районирования Якутии показывает, между прочим, схоластичность ведущихся в литературе споров по поводу того, что представляют собою экономические районы внутри основных экономических районов, являются ли они хозяйственными комплексами, имеют ли они союзную или только районную специализацию.

Исторически сложившееся районирование имеет исключительно важное значение для определения перспектив развития народного хозяйства Якутии. Оно помогает наиболее правильно наметить специализацию весьма отличающихся друг от друга как по природным, так и экономическим условиям частей Якутии, а также определить характер комплекса, которым должна располагать каждая из этих частей на длительный перспективный период.

Это, безусловно, усилит планомерность в дальнейшем освоении природных богатств Якутии, развитии ее хозяйства и подъеме ее экономического уровня, предотвратит возможные при этом ошибки и, следовательно, связанные с этими ошибками народнохозяйственные потери.

Говоря о территориально-хозяйственных комплексах в разрезе дальней перспективы, следует учесть, что если в начальный период освоения природных богатств Якутии обрастание возникавших промышленных узлов вспомогательными производствами было в значительной степени вынужденным в связи с транспортной изолированностью этих узлов и невозможностью завезти ряд необходимых для нормальной работы основных производств промышленных изделия и средств производства, то в перспективный период положение коренным образом изменится. Необходимость комплексного развития экономических районов Якутии в перспективный период будет диктоваться уже не столько их транспортной изолированностью, которая, несмотря на сильное развитие всех видов транспорта, все же не будет еще полностью изжита, сколько рядом экономических факторов. Главными из них будут следующие.

Повышение уровня концентрации основных производств, так называемых профилирующих отраслей. Этот фактор, который в перспективный период будет усиленно действовать во всех экономических районах, неизбежно вызовет рост потребности в продукции вспомогательных производств, входящих в районный комплекс. Это даст возможность укрупнить эти производства и, следовательно, поднять их технический и экономический уровень.

Рост населения во всех экономических районах. Этот фактор приведет к росту производства товаров народного потребления и особенно производств, обслуживающих бытовые потребности на-

селения, что даст возможность сделать указанные производства более крупными, оснастить их более высокой техникой и улучшить все экономические показатели их работы.

Действие указанных двух факторов в перспективный период, а также улучшение существующих путей сообщения, строительство новых автомобильных дорог и железной дороги вплоть до Якутска и, возможно, даже на северо-восток республики усилят ныне еще слабые экономические связи между экономическими районами Якутии, сделают их постоянными и устойчивыми. Эти связи будут идти по линии взаимного обмена между районами продукцией отраслей, входящих в районные хозяйственные комплексы. К ним в первую очередь следует отнести древесину, строительные материалы, некоторые продукты животноводства, товары народного потребления.

Налаживание устойчивых экономических связей между экономическими районами Якутии не может не внести некоторые изменения в характер и структуру районных хозяйственных комплексов. Очевидно, что в этом случае районы смогут освободиться от таких производств, для развития которых у них нет достаточных предпосылок, и, наоборот, усилить развитие тех производств, для которых имеются достаточная сырьевая база, трудовые ресурсы и прочие условия. Так, например, северо-восточные районы, не имеющие соответствующих ресурсов высококачественной древесины, смогут отказаться от собственных лесозаготовок. Районы Центральной и Южной Якутии, наоборот, смогут усилить развитие лесозаготовительной промышленности с таким расчетом, чтобы удовлетворить как свои потребности в древесине, так и потребности северо-восточных районов. Далее, некоторые районы северо-востока, не имеющие ресурсов угля, смогут отказаться от заготовок дров для энергетических нужд. Районы Южной и Центральной Якутии, наоборот, усилят развитие угольной промышленности для собственных энергетических нужд и для вывоза угля в северо-восточные районы. Минерализация топливного баланса северо-восточных районов даст большое снижение себестоимости электроэнергии и соответственно снизит себестоимость продукции основных, профилирующих отраслей.

Устойчивые и постоянные экономические связи между экономическими районами, следовательно, придадут хозяйству этих районов Якутии новую, очень важную черту, а именно – внутриреспубликанскую специализацию.

Создание системы устойчивых экономических связей между экономическими районами Якутии, внутриреспубликанская специализация их хозяйственных комплексов поднимут на более высокий уровень всю экономику Якутии, сделают ее более целостной. Безус-

ловно, такой путь развития хозяйственных комплексов экономических районов Якутии будет иметь своим следствием общий подъем экономики отраслей, их общесоюзной специализации, что выразится в росте производительности труда, снижении себестоимости добычи соответствующих металлов и минералов, т. е. в общем поднятии экономической эффективности профилирующих отраслей.

Важной особенностью экономических районов Якутии является наличие и образование в них промышленных узлов. Последние будут возникать по мере того, как растет геологическая изученность районов, выявляются на их территории новые, нужные народному хозяйству всей страны полезные ископаемые, которые постепенно, по мере создания в народном хозяйстве всей страны соответствующих экономических предпосылок, вовлекаются в народнохозяйственный оборот. Это расширит рамки хозяйственного комплекса районов, сделает его многогранным, усложнит его структуру, усилит внутрирайонные межотраслевые связи, в общем, поднимет его на более высокий уровень развития. Все это характеризует развитие процесса районирования Якутии вглубь.

Следующая особенность процесса формирования экономических районов Якутии состоит в том, что существующие ныне экономические районы и те, которые возникнут в перспективный период, не охватят сплошь всю территорию республики. Еще длительное время на ее территории останутся в хозяйственном отношении слабоосвоенные территории, удаленные на сотни и тысячи километров от районов, в которых экономическая жизнь бьет ключом. Это некоторые районы на северо-западе и северо-востоке Якутии. Хозяйственное освоение этих территорий будет происходить по мере изучения их природных богатств и создания для этого в народном хозяйстве страны экономических предпосылок. Но оно будет облегчено существованием в Якутии мощных в хозяйственном отношении экономических районов с соответствующими хозяйственными комплексами. Следовательно, в Якутии процесс формирования экономических районов еще не закончен. Якутия еще располагает большими резервами для развития этого процесса не только вглубь, но и вширь.

Таков характер процесса экономического районирования Якутии и таков в общих чертах характер самих экономических районов этой республики. Уяснение этих общих положений дает возможность лучше понять характеристику всей сетки экономических районов Якутии, которая вкратце дается ниже.

В Южной Якутии сложились два экономических района – Алданский и Джуджурский.

Алданский экономический район, включающий Алданский, Тимптонский и Учурский административные районы, уже к настоящему времени представляет крупнейший хозяйственно-территориальный комплекс Якутии.

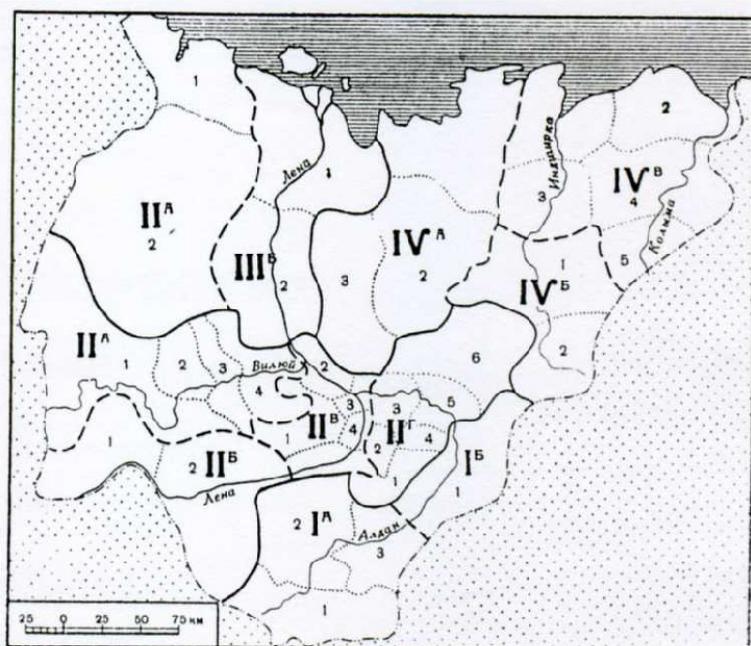


Рис. 1. Схема экономического районирования ЯАССР

I. Южная Якутия: I^а Алданский эконом. р-н. Администр. р-ны: 1. Тимптонский; 2. Алданский; 3. Учурский. I^б Джугдзурский эконом. р-н. Администр. р-н: 1. Усть-Майкий.

II. Центральная Якутия: II^а Вилюйский эконом. р-н. Администр. р-ны: 1. Сунтарский; 2. Нгорбинский; 3. В. Вилюйский; 4. Вилюйский. II^б Западно-Ленский эконом. р-н. Администр. р-ны: 1. Ленский; 2. Олекминский. II^в Якутский эконом. р-н. Администр. р-ны: 1. Горный; 2. Кобяйский; 3. Намский; 4. Якутский; 5. Орджоникидзенский. II^г Междуречье эконом. р-н. Администр. р-ны: 1. Амгинский; 2. Мегино-Кангаласский; 3. Усть-Алданский; 4. Чурапчинский; 5. Титгинский; 6. Томпонский.

III. Северо-западная Якутия: III^а Анабарский эконом. р-н. Администр. р-ны: 1. Анабарский; 2. Оленекский. III^б. Нижне-Ленский эконом. р-н. Администр. р-ны: 1. Будунский; 2. Жиганский.

IV. Северо-восточная Якутия: IV^а. Янский эконом. р-н. Администр. р-ны: 1. Усть-Янский; 2. Верхоянский; 3. Саккырырский. IV^б В. Индигирский эконом. р-н. Администр. р-ны: 1. Момский; 2. Оймяконский. IV^в Колымский эконом. р-н. Администр. р-ны: 1. Алайховский; 2. Нижне-Колымский; 3. Абыйский; 4. Средне-Колымский; 5. Верхне-Колымский.

Открытие в 1923 г. месторождений золота на Алдане привело к возникновению здесь крупнейшего в стране центра золотодобычи. Золотодобыча стала тем хозяйственным стержнем, вокруг которого вначале возник Алданский промышленный узел, превратившийся впоследствии в крупнейший экономический район.

Развитие Алданского промышленного узла ускорилось после прокладки в 1927–1929 гг. автомобильной Амуро-Якутской магистрали (АЯМ), ставшей круглогодичной на участке от ст. Б. Невер Амурской железной дороги до молодого городка Томмота, являющегося конечным пунктом судоходства на р. Алдан. Амуро-Якутская магистраль способствовала переходу от временной старательской выработки месторождений золота к устойчивой промышленной его добыче при помощи современной техники. Этот переход привел к возникновению на Алдане ряда постоянных рабочих поселков, а также вспомогательных производств по обслуживанию золотодобывающих промышленных предприятий и этих поселков.

Так были созданы собственная энергетическая база, ведущим звеном которой стала Якутская ЦЭС, промышленность строительных материалов, ряд производств по обслуживанию потребностей и быта трудящихся Алдана.

Дальнейшим изучением недр Алдана были выявлены богатейшие запасы слюды-флогопита, которые послужили основой для создания здесь слюдяной промышленности общесоюзного значения.

Современный Алдан – это крупнейший экономический район, живущий многосторонней экономической жизнью. По темпам развития, по широте хозяйственного комплекса он резко выделяется из всех экономических районов Якутии. Это, конечно, не исключает наличия в его комплексе узких мест, которые сдерживают его развитие. К ним в первую очередь следует отнести слаборазвитую энергетическую базу, состоящую из мелких электростанций, нехватку жилищ, неудовлетворительное развитие промышленности строительных материалов и др.

Новые данные о богатствах недр Алдана открывают перед ним необычайно богатые перспективы. На территории района разведан Южноякутский бассейн коксующихся углей с многими сотнями миллиардов тонн запасов угля; на расстоянии 60–80 км от месторождений угля обнаружены крупнейшие запасы железных руд, имеющие промышленное значение. Несомненно, что в связи с этим Алдан приобретет также крупное общесоюзное значение в развитии на востоке от озера Байкал железорудной, угледобывающей, коксохимической и металлургической промышленности.

Для вовлечения в народнохозяйственный оборот южноякутских железных руд и коксующихся углей, для приобретения хозяйством

Алданского экономического района качественно новой черты общесоюзной специализации к настоящему времени в народном хозяйстве всей страны уже созрели достаточные экономические предпосылки. Последние состоят, во-первых, в значительном росте потребностей районов восточнее озера Байкал в черных металлах, экономически оправдывающем сооружение на месте крупного металлургического завода с полным циклом производства; во-вторых, в трудностях обеспечения возрастающих потребностей этих районов в черных металлах путем завоза с запада страны, связанных с большими транспортными издержками и перегрузкой транспорта; в-третьих, в отсутствии в указанных районах собственной сырьевой и особенно угольной базы для металлургического завода, которая бы была более экономичной, чем южноякутская.

Новые отрасли, связанные с использованием железных руд и угля, наряду со старыми отраслями специализации (золотодобывающей и слюдяной) составят хозяйственную основу многогранного комплекса Алданского экономического района.

Составной частью Алданского хозяйственного комплекса будет крупная энергетическая база, предприятия металлообработки, промышленности строительных материалов, лесной, легкой и пищевой промышленности, пригородные совхозы и подсобные хозяйства.

Территориально три важнейшие отрасли промышленности Алданского экономического района – золотодобывающая, слюдяная, черная металлургия – образуют три крупных промышленных узла.

Узел золотодобывающей промышленности расположен на центральном Алдане, вокруг г. Алдана, узел слюдяной промышленности – вокруг Томмота и узел черной металлургии с угольной и железорудной промышленностью – в районе Чульман–Таежное.

Перспективы развития Алданского экономического района во многом зависят от улучшения его транспортных связей. При этом следует учесть, что расширение его специализации посредством вовлечения в хозяйственный оборот железорудных и угольных ресурсов, которое вызовет многомиллионные грузоперевозки, возможно только при условии создания железнодорожного выхода в те районы страны, которые явятся потребителями либо якутского сырья (в случае если металлургический завод будет построен за пределами Якутии), либо якутских черных металлов (в случае если завод будет построен на Алдане).

Таким выходом может быть железная дорога от ст. Б. Невер Амурской железной дороги до Томмота с продолжением ее в будущем на Якутск и, возможно, на северо-восток. Прохождение через Алданский экономический район первой в Якутии железной дороги

резко усилит его роль в экономике всей республики, послужит мощным фактором повышения материального и культурного уровня трудящихся.

С построением указанной железной дороги Якутия разовьет через Алданский экономический район новые хозяйственные связи с другими районами страны, особенно восточными и дальневосточными. Она будет участвовать в экономике этих районов своими коксуемыми углями, железными рудами и, возможно, черными металлами.

Таким образом, Алданскому экономическому району предстоит большое будущее как во внутриреспубликанских экономических связях, так и в межрайонных экономических связях всей Якутии.

Джугджурский экономический район, включающий Усть-Майский административный район, лежит на правом берегу Алдана. Это молодой район золотодобычи, не располагающий еще таким устойчивым хозяйственным комплексом, как Алданский. Однако район имеет большие перспективы для своего развития и превращения в крупный территориально-хозяйственный комплекс. Значительным толчком к развитию района будет железная дорога Б. Невер – Томмот, так как она сделает более благоприятными условия транспорта по Алдану, по которому осуществляются все связи Джугджурского района.

В Центральной Якутии выделяются следующие экономические районы: Якутский, Западно-Ленский, Вилюйский и Междуреченский.

Якутский экономический район, включающий Якутский (с г. Якутском), Намский, Орджоникидзевский и Горный административные районы, уже к настоящему времени развился в крупный территориально-хозяйственный комплекс.

Здесь расположена столица Якутии – Якутск, являющийся крупным культурным и административным центром республики, центром промышленности товаров народного потребления, транспортным узлом, через который проходят транспортные связи с большинством районов республики.

В Якутском экономическом районе созданы собственная энергетическая база на Кангаласском бурогольном месторождении, промышленность строительных материалов с крупным механизированным кирпичным заводом в Покровске, деревообрабатывающая промышленность, судоремонтная промышленность (Жатайский судоремонтный завод), водный транспорт, сеть автомобильных дорог, узел воздушного транспорта, сравнительно высокоразвитое сельское хозяйство (в Якутском, Намском и Орджоникидзевском районах).

Якутский экономический район располагает необходимыми предпосылками для комплексного развития и в перспективный период.

Район располагает мощной энергетической базой, обеспечивающей развитие здесь обрабатывающей промышленности. Выявление на Кангаласском бурогольном месторождении участков для открытой добычи сделает более экономичной всю энергетическую базу Якутского экономического района, что, несомненно, благотворно скажется на экономике всего хозяйственного комплекса.

Кангаласский энергетический узел объединит угледобычу, районную тепловую электростанцию, газогенераторный завод, обеспечивающий газификацию Якутска, угольнобрикетную фабрику.

Якутский экономический район располагает хорошей сырьевой базой для создания комплекса производств минеральных строительных материалов, включая цемент. Эта промышленность сосредоточится в полосе левобережья Лены, тянущейся от Покровска до Бестяха. Покровский промышленный узел, специализирующийся на производстве строительных материалов, будет снабжать ими не только Якутский экономический район, но и все другие районы республики (цементом).

Якутский экономический район располагает сравнительно крупными кадрами квалифицированных рабочих и инженерно-технического персонала, что способствует созданию здесь определенного круга отраслей обрабатывающей промышленности. Развитию этих отраслей будет способствовать также и то немаловажное обстоятельство, что через Якутский район пролегают основные транспортные линии ко всем районам республики. Основным узлом обрабатывающей промышленности явится Якутск. Здесь получит развитие деревообработка, металлообработка, в которой ведущее место займет судостроение и металлоремонт (судоремонт, авторемонт), легкая и пищевая промышленность, которая будет работать на удовлетворение потребностей всей Центральной и Южной Якутии (кожевенно-обувной комбинат, швейная фабрика, мяскокомбинат и маслозавод, кондитерская и макаронная фабрики). Одновременно Якутск станет крупным транспортным узлом, в котором будут перекрещиваться железнодорожные, водные и автомобильные пути, связывающие столицу республики со всеми районами.

Неотъемлемой частью хозяйственного комплекса Якутского экономического района в перспективный период будет сельское хозяйство. Наибольшее развитие здесь получит пригородноовощное хозяйство, для которого район располагает благоприятными предпосылками, особенно в долине Лены, где возможно орошаемое земле-

деле. Особое внимание будет уделено развитию животноводства, поднятию его продуктивности для обеспечения трудящихся крупных промышленных центром района мясомолочными продуктами, а обрабатывающей промышленности – сырьем.

В транспортном отношении Якутский экономический район будет иметь несколько выходов, связывающих его с другими районами Якутии и СССР, способствующих усилению внутривнутриреспубликанских экономических связей. Это выходы вверх и вниз по Лене; на Алдан и районы восточнее Байкала по железной дороге и круглогодичной автомобильной дороге Качикатцы – Томмот – Б. Невер; выход в районы правобережья и северо-востока по круглогодичной автомобильной дороге Якутск – Хандыга – Верхняя Индигирка, Хандыга – Эге-Хая; выход на Вилюй по воде и по автомобильной дороге Мухтуя – Ботуобия.

Краткая характеристика Якутского экономического района показывает, что его хозяйство будет и в перспективном периоде иметь внутривнутриреспубликанскую специализацию.

Западно-Ленский экономический район включает Ленский и Олекминский административные районы. Хозяйственный комплекс района, сложившийся к настоящему времени, состоит из следующих ведущих отраслей: лесной промышленности (Олекминский и Ленский районы), судостроения (Ленский район – Пеледуйская судостроительная верфь) и сельского хозяйства (Олекминский район).

Важную роль в хозяйственном комплексе района играет водный транспорт. По Лене, пересекающей весь район, осуществляются как внешние, так и внутренние экономические связи Якутии. Крупную роль в транспортных связях Якутии по Лене играет созданная в Западно-Ленском экономическом районе перевалочная база в Витиме. База находится в пункте, где глубины на Лене достаточны для прохода крупных судов.

Говоря о хозяйственном комплексе Западно-Ленского экономического района, нельзя не упомянуть о наличии в г. Олекминске ряда мелких предприятий, производящих товары народного потребления.

Все эти составные части комплекса опираются в своем развитии на ряд благоприятных предпосылок.

Западно-Ленский экономический район располагает наиболее ценными лесными массивами, имеющими промышленное значение. В настоящее время здесь заготавливается основное количество деловой древесины. При этом развитая лесная промышленность района определяет его хозяйственную специализацию как внутривнутриреспубликанскую, так и внешнюю. Древесиной, заготавливаемой здесь, удовле-

творяются потребности многих районов Якутии, а также прибрежных районов северо-востока СССР. Плоты, сформированные в районе, доставляются по Лене до Тикси и далее развозятся потребителям северных районов Магаданской области.

Наличие высококачественной древесины обусловило создание в Пеледуде судостроительного завода крупных барж для нужд водного транспорта Ленского бассейна.

Благоприятные почвенно-климатические условия обеспечили сравнительно высокий уровень развития сельского хозяйства, особенно земледелия в Олекминском районе, который издавна славился как житница Якутии.

Все эти предпосылки будут играть большую роль в перспективном развитии хозяйственного комплекса Западно-Ленского экономического района.

Вместе с тем в перспективный период в комплексе этого района появятся и принципиально новые черты, связанные с обнаруженными и разведанными в последние годы крупнейшими промышленными месторождениями каменной соли в районе Олекминска. Отсутствие запасов соли на огромной территории страны восточнее Иркутской области, большая потребность в ней рыбной промышленности Дальнего Востока, трудности и большие материальные затраты по завозу из западных и южных соледобывающих районов страны делают вполне реальной возможность организации крупной соледобывающей промышленности в Западно-Ленском экономическом районе. При этом экономическая эффективность снабжения Дальнего Востока якутской солью, даже по существующим ныне далеко не совершенным транспортным связям, выражается, по самым ориентировочным подсчетам, в экономии 25 млн руб. на транспортных расходах, что позволяет в течение 4 лет окупить все капиталовложения в строительство соледобывающих предприятий в Олекминском районе.

Следовательно, хозяйственный комплекс Западно-Ленского района пополнится в перспективный период соледобывающей промышленностью и, возможно, химическими предприятиями на базе химической переработки соли. Эта группа новых отраслей, наряду с ныне существующими – судостроением и лесной, будет определять специализацию Западно-Ленского экономического района.

Все эти отрасли потребуют для своего развития создания устойчивой энергетической и продовольственной базы для удовлетворения потребностей населения района, ряда производств товаров народного потребления, ремонтных баз, предприятия строительных материалов, т. е. производств, обслуживающих основные отрасли.

В перспективный период повысится транспортное значение Западно-Ленского экономического района. Улучшение условий судоходства на верхней Лене, реконструкция речного порта в Витиме обеспечат возрастающий завоз грузов в Якутию, а также вывоз некоторого количества соли на Дальний Восток. Помимо этого, с пристани Мухтуя, что несколько ниже Витима, будет снабжаться алмазодобывающая промышленность Вилюйского экономического района, для чего строится автомобильная дорога круглогодочного действия Мухтуя – Ботуобия.

В Западно-Ленском экономическом районе получают свое развитие два основных промышленных узла – Пеледуйский и Олекминский, и два транспортных узла – Витим и Мухтуя.

Вилюйский экономический район, включающий Вилюйский, Верхне-Вилюйский, Нюрбинский и Сунтарский административные районы, до настоящего времени в хозяйственном отношении развивался несколько односторонне. Основной отраслью хозяйства района является сельское хозяйство. Оно дополнялось рядом мелких предприятий местной промышленности.

Такое одностороннее развитие Вилюйского экономического района объясняется его транспортной оторванностью от других районов Якутии, с одной стороны, и слабой изученностью его недр, породившей неправильное представление о том, что он не располагает такими природными богатствами, добыча которых экономически оправдывала бы строительство дорог, реконструкцию водных путей сообщения, т. е. ликвидацию его транспортной оторванности, – с другой.

Положение коренным образом изменилось в связи с обнаружением на территории района ряда крупнейших россыпных и коренных месторождений технических алмазов, которые по своему богатству не уступают всемирно известным месторождениям в странах Южной Африки. Огромная потребность народного хозяйства страны в этом ценном минерале открывает широкие перспективы для создания в Вилюйском экономическом районе крупного промышленного комплекса по добыче алмазов.

Подготовительные работы по созданию этого комплекса будут проведены уже в годы шестой пятилетки, как это предусмотрено директивами XX съезда КПСС.

Добыча алмазов в Вилюйском районе станет важнейшей отраслью, которая, наряду с золотодобывающей, определит народнохозяйственную специализацию Якутии.

Создание алмазодобывающих предприятий в Вилюйском экономическом районе вызовет к жизни ряд вспомогательных отраслей

и производств, которые войдут в единый новый территориально-хозяйственный комплекс Якутии. К таким отраслям и производствам относятся: энергетическая база, для развития которой в районе обнаружены и разведаны достаточные запасы углей поверхностного залегания, промышленность строительных материалов, ремонтные предприятия, производства по переработке сельскохозяйственного сырья. Для удовлетворения потребностей возрастающего количества трудящихся будет усилено развитие сельскохозяйственного производства.

Все это создает экономические предпосылки для ликвидации транспортной оторванности Вилюйского экономического района. Она может быть достигнута путем: 1) превращения существующего автозимника Якутск – Вилюй в круглогодичную автомобильную дорогу; 2) сооружения автомобильной дороги от пристани Мухтуя до Ботуобия, вероятного пункта первоочередного освоения алмазных месторождений района; 3) реконструкции р. Вилюй. Особо важное значение приобретает сооружение автодороги Мухтуя – Ботуобия, так как эта дорога свяжет Вилюйский экономический район с главным портом Ленского судоходства – Осетрово, являющимся как бы воротами Якутии.

Междуреченский экономический район охватывает административные районы междуречья Лены, Амги и Алдана (Усть-Алданский, Мегино-Кангаласский, Амгинский, Чурапчинский, Таттинский) и примыкающий к ним территориально Томпонский район.

Междуречье – один из крупнейших сельскохозяйственных районов Якутии. В годы Советской власти здесь наряду с животноводством начало развиваться и земледелие.

В перспективный период сохранит свою сельскохозяйственную специализацию. Перед ним будет стоять задача по обеспечению собственных потребностей, а также потребностей Якутского экономического района в продовольствии.

Наряду с этим Междуреченский экономический район располагает необходимыми предпосылками для создания в перспективный период крупного хозяйственного комплекса.

Стержнем этого комплекса по своим природным богатствам и экономическим условиям будет уже складывающийся Хандыгский промышленный узел. Ведущей отраслью узла будет угольная промышленность на Джебарики-Хайском месторождении каменного угля. Расположенное близ будущего перехода железной дороги через Алдан (Б. Невер – Якутск – Хандыга – Сеймчан), оно явится топливной базой восточной части Якутии, которая вплоть до Аркагалы (Магаданская область) не имеет хороших и подготовленных для экс-

пауатации месторождений угля. Джебарики-хайский уголь будет питать речной флот на Алдане и джугжурскую горнорудную промышленность. По транспортным условиям этот уголь целесообразно также завозить на Витим, Бодайбо и Маму. Кроме того, предполагается, превратив его в электроэнергию на специально построенной в Хандыге станции, передавать затем по высоковольтной линии электропередачи в район Верхоянья для снабжения Южно-Янского промышленного узла.

В будущем на Хандыге будут скрещиваться водные (р. Алдан), автомобильные (автодорога Якутск – Магадан и Хандыга – Батагай) и железнодорожные пути, которые свяжут северо-восток с Южной и Центральной Якутией и другими районами страны. Это превратит Хандыгу в крупнейший транспортный узел. Здесь будет сооружена база для перевалки грузов, направляющихся на северо-восток, с водного и железнодорожного путей на автомобильный, вырастет крупный речной порт на Алдане, автомобильное хозяйство, судоремонтный завод, авторемонтные мастерские. Благоприятные почвенно-климатические и природные условия позволят создать в районе Хандыги мощную овощеводческую базу для северо-востока. И, наконец, богатые запасы древесины в бассейне среднего течения Алдана в сочетании с хорошими транспортными связями позволят создать лесопромышленную базу для снабжения северо-востока, где лесные ресурсы крайне ограничены.

Несколько обособленным в территориальном отношении является Сангарский промышленный узел Центральной Якутии. Его специализация будет направлена по линии развития угледобычи для нужд Ленского речного флота, для Северного морского пути и для верхнеленских районов Якутии, а также газовой промышленности на Таас-Тумусском месторождении природного газа. На сангарских углях, возможно, будет развиваться и промышленность искусственного жидкого топлива.

На севере Якутии крупным экономическим районом в перспективный период станет Нижне-Ленский. Входящий в этот район порт Тикси приобретет еще большее экономическое и транспортное значение. На базе Чай-Тумусского месторождения предполагается создать угольную промышленность, которая будет питать Нижне-Ленский речной флот, а также частично флот Северного морского пути. Одновременно угольная промышленность Чан-Тумуса станет топливной базой Куйгинского и Нижне-Янского промышленных узлов Янского экономического района. В Тикси будет создана деревообрабатывающая промышленность (лесопиление и домостроение) на древесине, сплаваемой из Западно-Ленского рай-

она. На побережье, а также в низовьях Лены получит развитие рыбная промышленность.

На северо-востоке Якутской АССР сложились два крупных экономических района – Верхне-Индигирский и Янский.

Большие перспективы имеет Верхне-Индигирский экономический район, горнорудная промышленность которого уже сейчас занимает видное место не только в Якутии, но и в СССР в целом.

Дальнейшее развитие этого района требует улучшения его транспортных связей, создания ремонтной базы, расширения энергетического хозяйства, развертывания жилищного строительства.

Янский экономический район – второй на северо-востоке Якутии – специализирован главным образом на добыче олова. Широкое транспортное строительство, которое развернется на всей территории республики в перспективный период, ликвидирует основное препятствие для развития оловодобычи в Янском экономическом районе – его транспортную оторванность. Сооружение автомобильной дороги Хандыга – Багагай; Куйга – Депутатское и реконструкция р. Яны откроют доступ к богатейшим месторождениям олова в низовьях Яны (Депутатское), к североянской группе месторождений (Кестер) и к южноянской группе (Бургочан, Алыс-Хая, Илин-Таас) и превратит эти месторождения в крупные промышленные узлы.

Наряду с горнорудными предприятиями в Янском экономическом районе в перспективный период будет создано необходимое количество вспомогательных предприятий – металлоремонтный завод, производство строительных материалов, коммунально-бытовые предприятия, транспортные предприятия. В Куйге будут созданы крупная перевалочная база, речной порт, автомобильная база, судоремонтный завод. На базе трех известных групп месторождений олова в Янском экономическом районе возникнут и разовьются три крупных промышленных узла – Южно-Янский, Средне-Янский и Нижне-Янский. Крупным транспортным узлом в этом районе станет Куйга на Яне.

Несколько обособленное положение по отношению не только к Якутии в целом, но даже и к ее северо-востоку занимает Зырянский промышленный узел.

В перспективный период усилится значение этого узла как топливной базы северо-востока СССР. Усилится также и транспортное значение Колымы и флота Колымо-Индигирского пароходства.

Краткая характеристика нынешнего уровня развития экономических районов Якутии, а также путей и направлений их хозяйственного развития в перспективный период показывает, что в хозяйст-

венном отношении Якутская АССР представляет собой систему взаимно связанных между собой экономических районов, имеющих как союзную, так и внутриреспубликанскую специализацию. В перспективный период, когда вся экономика Якутии будет поднята на более высокий уровень, усилятся как экономические связи Якутии с народным хозяйством страны в целом, так и экономические связи между экономическими районами внутри самой Якутии. Якутия в перспективный период будет представлять собой единый народнохозяйственный комплекс с многосторонней общесоюзной специализацией.



Комментарии

Помещенные в первой части работы, данные в извлечениях, имеют общую тематическую направленность: они все относятся к той группе региональных экономических исследований, которые можно обозначить, как предплановые. Следует отметить, что в этих исследованиях, имевших прикладной характер, был сформулирован ряд теоретических положений и высказано немало идей, которые до сих пор не потеряли своего значения¹.

В то же время эти работы существенным образом отличаются друг от друга по целевым установкам. Этому есть объяснение – смена ориентиров, что имела место в советский период отечественной истории и была связана с решениями, которые принимались высшим политическим руководством страны на партийных съездах и пленумах. В рассматриваемый период таких судьбоносных пленумов ЦК КПСС было два. Первый – февральский пленум 1957 г. – принял решение о переходе к территориальным формам управления народным хозяйством, т. е. открыл путь реформированию, второй – сентябрьский пленум 1965 г. – признал необходимым отказаться от совнархозов и территориальных производственных управлений и организовать управление экономикой по отраслевому принципу, т. е. высшее руководство страны признало, что реформы пора прекратить².

Именно это обстоятельство следует принимать во внимание читателю, когда он знакомится, например, с двумя работами, посвященными одной проблеме – разработке концепции развития экономики Дальнего Востока в долгосрочной перспективе: монографией А.Б. Марголина, которая была подготовлена между упомянутыми выше пленумами ЦК КПСС, и монография Н.И. Николаева и Н.М. Сингура, которая была подготовлена к печати уже после сентябрьского пленума 1965 г.

В первом случае, акцент делается на преимуществах системы управления, ориентированной на территориальный принцип, тогда как во втором – смещается в сторону отраслевого принципа организации управления народным хозяйством.

Правда, во втором случае говорится о сочетании отраслевого и территориального принципов при формировании системы управления

¹ Не случайно, что многие из авторов этих работ в дальнейшем внесли весомый вклад в развитие региональной экономики и экономической географии.

² Территориальный принцип было признано целесообразным сохранить лишь в снабженческо-сбытовой деятельности.

экономикой, но в то же время признается тот факт, что роль местных плановых органов, как и местных органов управления, была сведена в минимуму. И это неудивительно, ибо в сфере их компетенции осталось сельское хозяйство и так называемая местная промышленность. При таких условиях местные или как бы сказали сейчас региональные органы власти и управления были практически отстранены от каких-либо задач, имеющих долгосрочный характер, даже в пределах отведенных им предметов ведения¹.

При знакомстве с работами, приведенными в данном разделе, следует обратить внимание читателя на то, что практически все они содержат важный аспект исследовательской работы (практически полностью отсутствовавший в предшествующие два десятилетия), который можно обозначить как проблемный. Дело в том, что в предшествующие десятилетия предполагалось, что экономические проблемы, если они все-таки признавались, имели не экономические причины и временный характер.

Еще один важный момент, на который следует обратить внимание, – наличие конкурирующих точек зрения. Конечно, эта конкуренция научных идей никоим образом не ставила под сомнение единственно правильное марксистско-ленинское понимание экономических процессов. Тем не менее, имелись если и не диаметрально противоположные, но все-таки отличные (отчасти в области формулировок) подходы к определению концепции долгосрочного экономического развития региона. И хотя в совместной работе Н.И. Николаева и Н.М. Сингура оппоненты обозначены крайне неопределенно «отдельные дальневосточные специалисты», но научная дискуссия имеет место – есть одна точка зрения, есть другая, есть аргументы научного свойства, а не идеологического, что было весьма характерно для 30–40-х гг.

А теперь перейдем к кратким комментариям к тем работам, которые приведены в первой части данного выпуска Антологии. Начнем с монографии А.Б. Марголина, для которой характерна вполне традиционная структура. Введение носит методологический характер и достаточно полно отражает уровень теоретического осмысления того времени такого феномена как экономика региона. В частности, имеет место представление о том, что Дальний Восток, если и не представляет собой зрелый (сформированный) районный комплекс, то имеет все основания быть таковым в будущем при условии решения проблем,

¹ Конечно, можно вспомнить представительства Госплана в крупных экономических районах, но их функции очень напоминали функции дополнительного и как в случае с Дальним Востоком весьма отдаленного офиса Госплана со всеми вытекающими последствиями.

имеющих характер инфраструктурных и институциональных ограничений. К последним относится отраслевой принцип, на основе которого построена система управления народным хозяйством. При этом сам Дальний Восток как территориальное экономическое образование является неоднородным и состоит из отличающихся друг от друга административных экономических районов (т. е. краев, областей, сейчас – субъектов РФ), как по структуре экономики, так и по условиям ведения экономической деятельности.

Глава «Основные направления развития экономики советского Дальнего Востока» содержит целевые установки развития экономики региона. Затем следует анализ природных ресурсов, причем каждого по отдельности. Подчеркнем, что это не описание природных ресурсов, а именно экономический анализ природно-ресурсного потенциала. Именно этим работа А.Б. Марголина отличается от многих предшествующих работ, посвященных Дальнему Востоку¹.

И еще есть одно отличие, связанное с профессиональными интересами автора, в главе «Природные ресурсы Дальнего Востока» находим параграф «Вопросы борьбы с наводнениями в бассейнах рек Дальнего Востока». Отметим, это не просто описание наводнений, это один из первых опытов оценки экономических последствий стихийных природных явлений. И одновременно в этом же параграфе содержится экономическая оценка мероприятий по предотвращению наводнений на реках Дальнего Востока и, в первую очередь, на реках бассейна Амура. Последующие главы вполне ожидаемы, в них рассматривается промышленность, сельское хозяйство, пути сообщения и экономические связи, население. Работу завершает глава «Специализация и комплексное развитие народного хозяйства экономических административных районов Дальнего Востока».

Здесь следует напомнить, что термин «экономический административный район» появился именно в годы «хрущевских» реформ и его можно рассматривать как определенную новацию, хотя и весьма сомнительного свойства. Не вдаваясь в детали концепции «экономического административного района», что увело бы нас далеко от заявленной темы, отметим лишь ее сущностные черты.

¹ Напр.: *Удовенко В.Г.* Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. М.: Географгиз, 1957. Это вовсе не означает, что работа В.Г. Удовенко плоха, она просто другая даже в жанровом отношении, ибо это не более, но и не менее, чем экономико-географическая характеристика. Последней по времени такой характеристикой является работа, выполненная сотрудниками Института географии АН СССР под названием «Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика», изданная в 1966 г., в подготовке которой деятельное участие принимали дальневосточные ученые: Д.С. Вишневский, А.Д. Нестеренко, Н.К. Шульман, а также ряд специалистов из академических институтов и вузов региона.

Во-первых, отсутствие теоретического обоснования выделения «административных экономических районов». На самом деле речь идет о переименовании единиц административно-территориального деления в связи с реформированием системы управления народным хозяйством¹.

В 1957 г. волевым порядком большая часть краев, областей и АССР стали называться «экономическими административными районами» и в них для руководства промышленными предприятиями и строительными организациями были сформированы на базе существовавших исполкомов советы народного хозяйства (совнархозы). Последние представляли собой органы государственного управления на местах и находились в непосредственном подчинении Советов Министров союзных республик.

Во-вторых, отсутствие научно обоснованных критериев выделения «административных экономических районов», что, в конечном счете, сказалось на том как быстро и насколько радикально менялось их количество. В 1957 г., их было создано 105, затем в ходе реорганизации в 1963 г. их стало 47².

Что касается совместной работы Н.И. Николаева и Н.М. Сингура, то интересна не теоретическими изысками и не новизной методологических подходов, а попыткой разработки механизма координации отраслевых и региональных экономических интересов на уровне крупного экономического района посредством расширения объема регулирующих функций плановых комиссий.

Отметим еще раз, что по различным причинам авторы реформ оставили вне рассмотрения не только несомненные достижения отечественной науки 20-х гг. в области теории и методологии экономического районирования и территориально-производственного комплексообразования, но фактически проигнорировали концепции цикличности развития экономики. Даже наиболее известная к тому времени кон-

¹ Нередкие в литературе ссылки на использование опыта 20-х гг., если и уместны, то в отношении (и то с большими оговорками «крупных экономических районах» и «внутриобластных экономических районах»). Поэтому не удивительно, что широкое распространение получили такие таксономические системы: «1) крупный (основной) экономический район; 2) область (край); 3) внутриобластной (внутрикраевой) район; 4) низовой административный район» (Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. М.: Мысль, 1966. С. 255). Можно только удивляться совмещению двух различных классификационных признаков: экономического и административного. Объяснить это можно только господствующей в то время концепцией единства экономического и административного принципов районирования.

² Достаточно подробно о том, как проходила реформа в работе: *Агафонов Н.Т., Демьяненко А.Н., Жигло, А.Н., Полозов В.Р.* Административно-территориальное устройство РСФСР: оценка опыта реформ 1957–1965 годов. Л.: ИСЭП, 1990.

цепция энергопроизводственных циклов Н.Н. Колосовского была использована крайне слабо; практически не использовалась концепция ресурсных циклов И.В. Комара, а концепция длинных волн Н.Д. Кондратьева вообще не упоминалась уже по понятным причинам¹.

Другой сюжет, который представляет интерес с позиции исследования генезиса и эволюции региональных экономических исследований, это предлагаемая авторами концепция долгосрочного развития экономики Дальнего Востока.

Отметим, что концепция, предлагаемая Н.И. Николаевым и Н.М. Сингуром, и концепция, изложенная в работе А.Б. Марголина, мало отличаются друг от друга в своих основных предпосылках. Обе эти концепции исходят из особенностей природно-ресурсного потенциала и экономико-географического положения региона и комплексного развития его экономики. Есть у них еще одна общая особенность – экспортная специализация экономики Дальнего Востока рассматривается не как «центральная идея» развития экономики, что было характерно для госплановской концепции 20-х гг., а как одна из целей.

В то же время, следует признать, что есть между ними и определенные различия, которые, связаны с изменением политических условий. Если А.Б. Марголин акцентирует внимание на комплексности развития экономики региона в целом и отдельных административных экономических районов, то в работе Н.И. Николаева и Н.М. Сингура акцент смещается в сторону решение проблем развития отраслей специализации районного комплекса.

Следующие две работы, приведенные в первой части данного выпуска Антологии посвящены определению долгосрочных (10–15 лет, а в отдельных случаях и до 40 лет) перспектив развития двух дальневосточных областей: Камчатской и Магаданской. Объединяет их также и то, что обе они выполнены в Секторе природных ресурсов и экономики Севера АН СССР под руководством С.В. Славина и при участии не только исследователей из различных академических и проектных институтов Москвы и Ленинграда, но и местных специалистов². Поэтому неудивительно, что структура этих монографических исследований практически идентична. Все начинается с определения особенностей

¹ Это тем более любопытно, что фундаментальные работы Н.Н. Колосовского по проблемам энергопроизводственных циклов, теории ТПК и экономического районирования были хорошо известны не только в СССР, но и за рубежом.

² Так, например, авторами отдельных глав работы «Проблемы развития производительных сил Камчатской области» являются: Л.Б. Бронштейн (ТИНРО), А.В. Бовкун (Камчатский облплан), А.А. Вершинин (Камчатское отделение Всесоюзного НИИ животного сырья и пушнины).

развития в предшествующие периоды и целевых установках на будущее, затем следует оценка природных условий и ресурсов, далее анализ современного состояния отраслей экономики области, и завершается все определением перспектив развития хозяйства и направлений дальнейших научных исследований.

Есть и еще одно общее в этих двух исследованиях – рассмотрение перспектив развития не только в разрезе отдельных отраслей, но и внутриобластных районов, что естественным образом приводит к широкому использованию методов экономического картографирования. До настоящего времени эти схемы внутриобластных районов и принципы их выделения далеко небезынтересны, так как они предназначены для декомпозиции стратегических целей не только в отраслевом, но и территориальном разрезе в отличие от современных региональных стратегий.

И здесь будет уместно отметить, что наиболее явно и в теоретическом, и в прикладном отношении, экономическое районирование для целей долгосрочного планирования было представлено в заключительной работе первой части данного выпуска Антологии под названием «Проблемы развития промышленности и транспорта Якутской АССР» в главе «Экономическое районирование Якутской АССР»¹. Монография является итогом исследований, проводившихся Якутской экономической экспедицией Института экономики АН СССР в 1952–1955 гг.² Исследования проводились совместно с СОПС АН СССР, Якутским филиалом АН СССР и плановыми органами автономной республики.

То обстоятельство, что Институт экономики, все-таки не СОПС, хотя в то время обе организации были в системе АН СССР, и то обстоятельство, что экспедиционное исследование экономики началось ранее, чем аналогичные исследования Магаданской и Камчатской областей, не могло не сказаться на структуре итоговой монографии. Характерная особенность монографии, следовательно, и самой исследовательской программы заключается в большей концентрации на изучении конкретных экономических проблем. В этом смысле весьма показательны уже сами названия отдельных глав: «Золотодобывающая промышленность Южной Якутии» или «Проблемы освоения алмазных месторождений Западной Якутии», а также «Освоение олекминских месторождений соли». Если использовать современную терминологию, то проведенные исследования представляют стратегический

¹ Автор этой главы: М.А. Виленский.

² Общее научное руководство осуществлялось проф. Васютиным, а также В.В. Покшишевским (начальник экспедиции в 1952 и 1953 гг.) и В.А. Виленским (начальник экспедиции в 1954 и 1955 гг.).

анализ, цель которого выявить в экономике республики предпосылки (в данном случае такой набор природных ресурсов) и сформулировать условия (технологические и организационные), которые необходимы для эффективного использования ресурсов. Причем, речь идет не о ресурсах вообще, а локализованных сочетаниях ресурсов, что и определило в значительной мере использование инструментария экономического районирования. В результате долгосрочный прогноз экономического развития Якутской АССР был представлен как система прогнозов развития отдельных экономических районов республики. При этом основное внимание было уделено тем районам, где предполагалась локализация отраслей общесоюзной специализации.

Теперь очень коротко об особенностях методологического и методического характера экономического районирования Якутской АССР. Для начала рассмотрим исходные положения, которые были положены в основу прогнозов развития хозяйства республики, что было изложено во второй главе «Исходные положения для определения перспектив развития хозяйства Якутской АССР»¹. Если оставить в стороне суждения относительно экономических законов социализма, то в сухом остатке остается следующее.

Во-первых, принцип выборочного освоения природных ресурсов, имеющего решающее значение в определении специализации республики в межрайонном разделении труда. Суть этого принципа изложена С.В. Славным следующим образом: «На каждой стадии развития производительных сил района и уровня техники ... устанавливается очередность подлежащих разработке ресурсов сырья и топлива. Для каждого района, следовательно, характерно выборочное промышленное освоение его природных ресурсов»². Нетрудно заметить, что применительно к Якутии такими ресурсами были (и остаются) добыча благородных и редких металлов и минералов (в том числе алмазов). Именно эти ресурсы рассматриваются в качестве основы для развития отраслей общесоюзной специализации. Но одновременно рассматривается и набор ресурсов (железные руды и уголь Южной Якутии), вовлечение которых в хозяйственный оборот решает задачи не общесоюзного, но макрорегионального уровня, т. е. Дальнего Востока.

Во-вторых, принцип комплексного развития хозяйства Якутии, как, впрочем, и других районов: «Народнохозяйственный комплекс экономических районов характеризуется развитием двух групп отраслей производства: к первой относятся отрасли, определяющие народнохозяйственную специализацию района, ко второй – отрасли, обес-

¹ Автор этой главы: С.В. Славин.

² Проблемы развития промышленности и транспорта Якутской АССР. М.: Изд. АН СССР, 1958. С. 18.

печивающие развитие первой группы и максимальное удовлетворение потребностей населения за счет использования местных ресурсов сырья и топлива»¹.

Развитие хозяйства республики на основе отмеченных выше принципов, по мнению авторов монографии, будет сопровождаться формированием районных хозяйственных комплексов, которые, в свою очередь, являются основой формирования системы внутриреспубликанских экономических районов.

Переходя собственно к вопросам экономического районирования Якутской АССР, следует отметить, что в тексте главы «Экономическое районирование Якутской АССР» этому сюжету предшествует краткое изложение методологии экономического районирования. Здесь уместно будет напомнить, что это не только авторская позиция М.А. Виленского, а позиция, которая к тому времени сложилась в Институте экономики АН СССР и шире – в среде советских экономистов в 50–60-х гг.².

Кратко суть этого подхода заключается в следующем. Многие пытались понять природу экономического района (У. Айзард, Р. Хартсхорн, А. Лёш, Ф. Перру и др.) и выявить закономерности их развития. Если предположить, что только В.И. Ленин, опираясь, и развивая экономическую доктрину К. Маркса, все понял и определил на многие годы вперед основные направления эволюции экономики России в пространственном измерении, то нет необходимости ни в том, чтобы выявлять районы, а тем более их конструировать. Возможно, поэтому нет в этих теоретико-методологических построениях даже упоминания работ И.Г. Александрова и Н.Н. Колосовского, которые и выявляли и конструировали экономические районы, как объекты долгосрочного экономического планирования. Однако оставим вопросы теории и методологии экономического районирования и вернемся к экономическому районированию Якутии.

Итак, здесь представлена трехуровневая система экономических районов. Первый уровень, который в работе явно не обозначен, – Южная Якутия, Центральная Якутия, Северо-Западная Якутия и Северо-Восточная Якутия. Второй уровень уже имеет определение «экономический район», но образующие его районы не экономические, а административные. Однако эта терминологическая неряшливость не

¹ Проблемы развития промышленности и транспорта Якутской АССР. М.: Изд. АН СССР, 1958. С. 20.

² Подробно о природе экономических районов, закономерностях их развития: Особенности и факторы размещения отраслей народного хозяйства СССР. М.: Изд-во АН СССР, 1960; Закономерности и факторы развития экономических районов СССР. М.: Наука, 1965.

главное. Много интереснее то, каким образом выстраиваются прогнозы развития экономики отдельных экономических районов, которые оказались вполне успешными, так как опирались на анализ долгосрочных тенденций технологического развития и территориальных экономических структур, сложившихся не только в пределах Якутии, но сопредельных территорий Дальнего Востока и Забайкалья.

Таким образом, можно констатировать, что 50–60-е гг. XX века были временем активизации на Дальнем Востоке не только экономических исследований, как таковых, но региональных экономических исследований. По большей части эти исследования были ориентированы на разработку среднесрочных, а в некоторых случаях, и долгосрочных прогнозов развития «административных экономических районов» и реже низовых административных районов и их групп. Не все прогнозы были в должной мере обоснованы и потому не все оправдались¹, но сама организация исследований и инструментарий анализа региональных экономических проблем вызывает уважение.



¹ В частности не оправдались прогнозы, связанные с вовлечением в хозяйственный оборот нефтегазовых ресурсов Западной Камчатки и Чукотки («Анадырская нефть»), не были построены железнодорожные магистрали от Магадана на Якутск и в долине р. Анадырь, не была создана угольно-металлургическая база в Южной Якутии.

Часть II

Отраслевые проблемы экономики Дальнего Востока

Васильев П.В.

**Экономические вопросы развития лесной
промышленности и лесного хозяйства
на Дальнем Востоке ¹**

<...>

**Некоторые задачи развития лесной
промышленности и лесного хозяйства**

<...>

Хотя районы Дальнего Востока, разумеется, не могут быть использованы для размещения лесозаготовок в порядке перебазирования их из малолесных районов Европейской части СССР (ввиду чего они и не названы в директивах съезда партии), но лесозаготовки и этих районах за пятилетие должны вырасти не меньше, а значительно больше, чем в среднем для СССР в целом. В связи с этим в пятой пятилетке перед работниками лесной промышленности и лесного хозяйства Дальнего Востока стоит задача дальнейшего всемерного подъема роли и значения лесов края, их использования и воспроизводства и общем развитии экономики своего края и на этой основе – и развитии всей советской экономики.

Принятый Министерством лесной промышленности СССР по Главдальлесу пятилетний план развития лесозаготовок предусматривает рост вывозки древесины по сравнению с 1950 г. по всему Дальнему Востоку в 2,3 раза, в том числе по Хабаровскому краю – в 1,9 раза, по Приморскому краю – в 2 раза, по Амурской области – в 9 раз, по Сахалинской области – 2,9 раза. Одновременно предусмотрен дальнейший рост технического вооружения лесозаготовок.

В текущем пятилетии, по мере роста заготовок Министерства лесной промышленности СССР, будут созданы необходимые предпосылки для постепенного сокращения числа самозаготовителей с передачей их средств производства названному министерству. Од-

¹ *Васильев П.В.* Экономические вопросы развития лесной промышленности и лесного хозяйства на Дальнем Востоке // Вопросы развития лесного хозяйства и лесной промышленности Дальнего Востока. М. – Л.: Изд-во АН СССР, 1955. С. 15–22.

нако ряд отдельных отраслей народного хозяйства (железнодорожные стройки, золотая промышленность) будут и в дальнейшем удовлетворять свои нужды за счет собственных заготовок. Самозаготовки древесины в особенно значительных размерах сохраняются в районах с замкнутым местным потреблением.

Принятые на пятилетие планы министерств предусматривают дальнейшее расширение на Дальнем Востоке лесобрабатывающей промышленности. Значительные мероприятия предусмотрены также и по развитию лесного хозяйства.

Но выполняемые в пятом пятилетии практические мероприятия еще не обеспечивают решения всех тех больших проблем и задач, которые стоят перед лесной промышленностью и лесным хозяйством Дальнего Востока и общей перспективе развития его экономики.

Дальний Восток географически настолько отдален от основных современных центров лесопотребления в СССР (причем не только Европейской части, но и Азиатской, взятой без Дальнего Востока) и, кроме того, между ним и основными центрами потребления имеется столько лесовывозящих районов (Восточная Сибирь, Западная Сибирь), что, безусловно, о сколько-нибудь широком использовании лесных материалов обычных древесных пород (сосна, ель, лиственница, кедр) в этих центрах говорить не приходится. Лесные материалы Дальнего Востока, за некоторыми исключениями, экономически нецелесообразно вывозить в направлении к западу за пределы самого края ни в круглом, ни в переработанном виде.

Предметом вывоза с Дальнего Востока в другие районы СССР, главным образом во внутренние районы Сибири, в безлесные районы юга Азиатской территории и отчасти на Урал, может стать при нормальных условиях разве лишь древесина таких пород, как ясень, бархат, липа и т. п. Кроме того, возможен также вызов некоторых продуктов химической переработки древесины, например дубильного экстракта, некоторых продуктов целлюлозно-бумажного производства, гидролаза, лесохимии и т. п.

Все это, разумеется, не может не придавать балансу производства и потребления лесных материалов на Дальнем Востоке определенных черт территориально самостоятельного, так сказать, закрытого по ряду основных статей баланса. Это обстоятельство, однако, не только не ослабляет связей лесной промышленности Дальнего Востока со всей союзной лесной промышленностью, но, наоборот, делает их особенно глубокими и своеобразно важными.

Являясь одним из необходимых и важных условий развития на Дальнем Востоке общесоюзной горнодобывающей промышленности, транспорта, пищевой промышленности, городского и про-

мышленного строительства и т. п., лесная промышленность Дальнего Востока тем самым выполняет органическую часть общих задач лесной промышленности всех других районов СССР. При этом увеличение потребления лесных материалов, происходящее в связи с ростом удельного веса Дальнего Востока в развитии указанных отраслей народного хозяйства СССР, экономически даже целесообразнее, чем если бы это увеличение происходило для нужд тех же отраслей в основных районах лесопотребления в Европейской части СССР. В последнем случае мы должны были бы удовлетворить их потребности за счет сравнительно малолесных районов.

Далее. Лесная промышленность Дальнего Востока в самом недалеком будущем, вероятно, начнет играть исключительно важную роль в развитии лесного экспорта в Китайскую Народную Республику, в Народно-Демократическую Корейскую Республику, а также в некоторые другие страны Тихоокеанского бассейна. Пока трудно сказать об объемах вывоза, но ясно, что мы уже теперь в пределах, допускаемых трудовыми ресурсами края, можем создать на Дальнем Востоке соответствующие накопления сухого круглого и обработанного леса для целей экспорта в указанные страны.

При этих условиях очевидно, что общими основаниями для определения темпов и объемов развития лесной промышленности на Дальнем Востоке должны служить, во-первых, растущая потребность в различных видах лесных материалов и древесном топливе со стороны разных отраслей промышленности, городского, жилищного и культурного строительства и населения самого Дальнего Востока; во-вторых, потребность в отдельных видах лесоматериалов и продуктах их переработки со стороны других районов СССР, и первую очередь, как было сказано, внутренних районов Сибири, южных безлесных районов Азиатской части СССР и в какой-то мере Урала; в-третьих, перспективы экспорта лесных материалов на международный рынок Дальнего Востока.

По всем этим линиям важно определить прежде всего, разумеется, не столько количество сырья, подлежащего заготовке, сколько объемы и количества продукции, взятой в конечной форме потребления в той или иной отрасли производства, т. е. в форме пиломатериалов, деталей для строительства, изделий из древесины – мебели, бумаги и т. п. Это важно с той точки зрения, что при правильной постановке промышленной переработки и использования древесины мы в состоянии удовлетворить определенный рост потребности народного хозяйства в ней при относительно меньшем росте объемов лесозаготовок. Этот принцип в свою очередь предполагает необходимость параллельного планирования и оперативного раз-

вертывания, наряду с лесозаготовками, и всех видов обработки и переработки леса, следовательно, безусловной ликвидация того разрыва, который образовался к настоящему времени на Дальнем Востоке между ростом лесозаготовок и развитием лесобрабатывающей промышленности. Установленную таким образом динамику роста лесозаготовок безусловно важно проверить и уточнить также по сложившимся и возможным темпам развития самих лесозаготовок, по возможности обеспечения их кадрами и т. п.

Как уже показано, на Дальнем Востоке в течение трех пятилеток лесозаготовки возрастали в среднем за пятилетие в 1,5–2 раза. Следовательно, лесозаготовительные организации края обладают огромным положительным опытом наращивания объемов своего производства в с этой стороны вряд ли можно ожидать каких-либо затруднений и в будущем. К тому же необходимо учесть, что в настоящее время в лесозаготовительной промышленности, благодаря внедрению богатой новой техники, имеются большие возможности для повышения производительности труда. Можно думать, что при повышении квалификации работников, повсеместном внедрении правильных, передовых методов организации производства и дальнейшем развитии социалистического соревнования наши лесозаготовительные организации в течение ближайших пятилеток без всякого дополнительного увеличения кадров, только за счет роста производительности труда могут расширять свое производство не менее чем на 10–15% ежегодно. Это обстоятельство сильно облегчит решение задачи увеличения объемов лесозаготовок на Дальнем Востоке, если даже предположить, что они за текущее и следующее пятилетия должны будут вырасти не менее чем в 3,5–4 раза.

Одним из важнейших условий успешного развития лесозаготовок на Дальнем Востоке при таких высоких темпах их роста должно стать резкое увеличение удельного веса предприятий Министерства лесной промышленности СССР в общем объеме лесозаготовок в крае. Если в 1950 г., предприятия этой основной лесозаготовительной организации на Дальнем Востоке давали всего 25% всей заготавливаемой в крае древесины и если считать, что этот показатель должен быть поднят за ближайшие 10 лет по крайней мере до 50%, то это значит, что темпы роста производства по министерству в течение ряда ближайших лет должны примерно вдвое превышать общий темп роста лесозаготовок в крае.

Важнейшим условием решения этой задачи, наряду с ростом производительности труда, явится получение лесной промышленностью необходимых дополнительных кадров из расчета увеличения их общей численности за 10 лет не менее чем в 2–2,5 раза.

При планировании объемов производства и численности кадров необходимо учесть значительный предстоящий рост трудоемкости производств на предприятиях лесной промышленности, связанный с задачами наиболее полного и рационального использования лесосечного фонда, с задачами внедрения в леспромхозы, в первую очередь в наиболее крупные, различных простейших и эффективных установок по механическому и энергохимическому использованию неликвидной древесины и лесосечных отходов.

Мощная система рек и озер Амурского бассейна, северного побережья и Камчатки, прорезая лесные массивы, открывает неограниченные возможности для водного транспорта древесины почти во все промышленные узлы Дальнего Востока. К концу пятого пятилетия удельный вес лесосплава будет равен примерно 60% от общего объема поставок древесины потребителям. Это и задачи дальнейшего развития водного транспорта требуют всестороннего совершенствования техники и организации лесосплавных работ, механизации всех производственных процессов. Важно правильно организовать приречные склады, улучшить оборудование рек, иметь постоянный надзор и уход за сплавными путями, создать механизированные сплотно-формировочные рейды, увеличить объемы зимней сплотки древесины, вырастить кадры сплавщиков.

Одной из важнейших задач является ликвидация существующих недостатков в размещении лесозаготовительной промышленности. Основными средствами для решения этой задачи должны явиться, как это намечает Министерство лесной промышленности СССР, реконструкция действующих леспромхозов с расчетом полного обеспечения сырьем всех лесопильно-деревообрабатывающих заводов; увеличение объема заготовок древесины в Приморском крае до полного покрытия его потребностей; организация лесозаготовительных предприятий на Камчатке, на Охотском побережье и в низовьях Амура, с целью в первую очередь обеспечения древесиной рыбной промышленности, а также в районах железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань; организации деревообрабатывающих предприятий в местах, расположенных ближе к пунктам потребления.

Исключительно важную задачу развития лесной промышленности на Дальнем Востоке представляет устранение сложившейся диспропорции между объемом лесозаготовок и промышленностью по обработке и переработке лесных материалов. Развитие этой промышленности, имеющее решающее значение для рационального использования лесных ресурсов края, должно быть рассчитано на то, чтобы, скажем, через две пятилетки лесная промышленность

могла снабжать всех основных лесопотребителей вполне законченными промышленной обработкой полуфабрикатами, заготовками и изделиями. Должна быть полностью прекращена современная практика поставки леса в виде крутяка и обезличенных пиломатериалов, за исключением тех случаев, когда это прямо не диктуется условиями потребления и применения лесных материалов на месте (телеграфные столбы, шахтное крепление и т. п.). Точно также и выработка экспортных товаров должна развлекаться в расчете на вывоз обработанных и переработанных лесных материалов.

В крае необходимо резко расширить фанерное производство, мебельную промышленность, выпуск стандартных домов, деталей для домостроения, спортивного инвентаря и т. д. Мощность лесопильной промышленности в ближайшие годы должна быть увеличена в крае более чем в 4 раза, фанерной промышленной – более чем в 3 раза, мебельной – в 8 раз. В несколько раз должно расширяться также тарное производство для нужд рыбной промышленности, имеющее в условиях Дальнего Востока особенно важное значение.

В целях обеспечения комплексного использования лесного сырья, а также учитывая растущую потребность в продуктах химической переработки леса, необходимо, во-первых, сосредоточивать развитие первичной обработки леса в районах и пунктах интенсивного развития лесозаготовок, и во-вторых, сочетать его с созданием средних и небольших предприятий по химической переработке леса.

В зоне елово-пихтовых лесов, особенно в низовьях Амура, необходимо развернуть целлюлозно-бумажное производство. Seriouslyю внимания заслуживает проблема организации целлюлозно-бумажного производства на базе запасов лиственницы, хотя эта проблема еще нуждается в большой научной разработке в части технологических вопросов. Ее осуществление, безусловно, серьезно ослабит остроту нынешнего разрыва между ростом объемом лесозаготовок и развитием обработки леса, но все же далеко не устранит его. Поэтому необходимо, во-первых, развивать пока переработку леса и по другим ведомствам, располагающим крупными предприятиями, а также по линии местной промышленности и, во-вторых, намеченные заводы закладывать заранее, имея в виду дальнейшее расширение их производственных мощностей. Одновременно необходимо вести изыскательские и проектные работы по созданию еще новой группы деревообрабатывающих предприятий.

Особого внимания заслуживает один частный вопрос. Дело в том, что в настоящее время мы стоим перед необходимостью широкого развития мебельного производства не только на Дальнем Вос-

токе, но и во всей Сибири, в первую очередь в ее крупных городах и промышленных узлах. Обсуждая эту задачу совместно с работниками лесной промышленности Дальнего Востока, мы натолкнулись на вопрос: где брать для этих целей облицовочную фанеру, поскольку такие предприятия все равно должны будут производить в той или иной части фанерованную мебель? В поисках ответа на этот вопрос возникла мысль, что облицовочную фанеру им мог бы дать сам Дальний Восток, располагающий огромными запасами ясеня. Производство ясеневого шпона на Дальнем Востоке – дело давно освоенное. Следовательно, есть полная возможность организации здесь крупного, общесибирского значения, завода по выработке ножевого ясеневого шпона.

Для экономически и технически наиболее целесообразного ведения лесного хозяйства необходимо максимально ускорить завершение на Дальнем Востоке работ по составлению генеральной схемы освоения лесов, положив в ее основу соответствующую схему районирования и размещения лесной промышленности на ближайшие 10–15 лет. Эта схема должна исходить из тесной увязки центров и пунктов развития лесной промышленности с имеющейся и будущей транспортной сетью края, с размещением всей добывающей и обрабатывающей промышленности в ней, а также с перспективами размещения и развития сельского хозяйства. В схеме важно предусмотреть, с одной стороны, правильное освоение имеющихся лесных массивов с перестойными древостоями, в том числе кедровников, а с другой – резервирование части ныне эксплуатируемых лесов, размещенных в центрах будущего сосредоточения городов и промышленных предприятий, для нужд этих последних. Нельзя допускать, чтобы эти центры через 23–30 лет остались без леса и оказались вынужденными перейти на снабжение привозной древесиной из отдаленных на многие сотни километров лесов. В этой связи, а также для более полного обеспечения в генеральной схеме взаимной увязки задач лесной промышленности и лесного хозяйства необходимо обычный, ныне практикуемый порядок ее разработки дополнить элементами проектирования перспектив развития лесного хозяйства по краю.

Переходя к задачам в области лесного хозяйства, отметим прежде всего, что система ведения хозяйства и характер производственных мероприятий в лесах Дальнего Востока зарождались применительно к условиям крайне экстенсивного лесного хозяйства, т. е. такого, которое с точки зрения старых лесоустроительных и лесоводственных представлений даже не называлось хозяйством. К сожа-

лению, выработанное и этих условиях одностороннее отношение к лесам Дальнего Востока как к разновидности природных залежей, не нуждающихся в организованной заботе о воспроизводстве, не изжито до сих пор. Между тем ныне громадный рост лесозаготовок в крае сопровождается ежегодным снятием на больших площадях леса и, следовательно, требует широких мер по обеспечению необходимого возобновления вырубок. Необходимость резервирования части лесов, близко расположенных к будущим центрам лосопотребления, важность особой заботы о лесах водоохранного, водорегулирующего, почвозащитного и полезащитного значения и, наконец, задачи полезащитного лесоразведения в южных районах края требуют систематического проведения крупных мероприятий. Мы уже не говорим об обычных и обязательных для края задачах, связанных с противопожарными мероприятиями, с борьбой с вредителями леса и т. д.

Все это ставит органы лесного хозяйства перед необходимостью *коренного* изменения и улучшения всей постановки лесного хозяйства на Дальнем Востоке с превращением его на значительной части территории края в *интенсивное* лесное хозяйство на базе принципов расширенного социалистического воспроизводства.

Безусловно, расширенное воспроизводство в лесном хозяйстве, как и в любой другой отрасли производства, нельзя понимать узко натуралистически, сводя его для всех территорий к требованию расширения лесных площадей. Расширенное воспроизводство – явление экономическое, и оно в применении к той или иной отрасли нашего народного хозяйства означает прежде всего требование расширения его участия в общем процессе расширенного социалистического воспроизводства. Следовательно, в применении к лесному хозяйству СССР оно означает требование таких порядков пользования лесами и их воспроизводства, при которых в лесоизбыточных районах обеспечивалось бы все большее вовлечение имеющихся запасов леса в хозяйственную жизнь края и страны в целом при одновременном безусловном возобновлении лесов на всех предназначенных для леса площадях лучшими по составу и качеству и высокопродуктивными древостоями. В безлесных и малолесных районах расширенное воспроизводство лесного хозяйства, наряду с сохранением и улучшением качества имеющихся лесов, означает требование прямого расширения лесных площадей, в первую очередь за счет использования непродуцирующих земель и создания защитных лесонасаждений.

Важным практическим мероприятием по улучшению лесного хозяйства края должно стать быстрее завершение работ по учету

и устройству лесов. Эту работу нужно закончить в течение двух пятилеток с установлением внутри периода соответствующей очередности охвата районов.

Одной из самых серьезных задач лесохозяйственных органов остаются, несомненно, организация эффективной системы мероприятий по охране лесов края от пожаров и усиление борьбы против энтомофитовредителей.

Лесохозяйственные органы своевременно, на наш взгляд, ставят вопрос о необходимости проведения при участии научных сил частичного пересмотра и уточнения существующего деления лесов на установленные три группы с дополнительным выделением в состав II и I групп приречных лесов, лесов вокруг наметившихся новых промышленных центров и городов, вдоль транспортных магистралей, рыбоохранных и водоохраных лесов.

Специфической, но важной задачей органов лесного хозяйства на Дальнем Востоке является организация орехо-промысловых хозяйств, расширение сырьевых ресурсов бархата амурского, ореха маньчжурского, ясеня маньчжурского и других технически ценных древесных пород.

Решение всех этих задач лесного дела на Дальнем Востоке требует укрепления содружества работников науки и производства. В связи с этим, с одной стороны, необходимо добиться дальнейшего всяческого расширения участия центральных лесных научных учреждений в разработке проблем лесного хозяйства и лесной промышленности на Дальнем Востоке. Нельзя считать нормальным положение, когда работники многих из наших центральных – московских и ленинградских – лесных научных учреждений за все время их деятельности даже ни разу не приезжали на Дальний Восток. С другой стороны – и это весьма важно – следует усилить подготовку местных научных кадров, используя для этого уже имеющийся Дальневосточный филиал Академии Наук СССР, Дальневосточный научно-исследовательский институт лесного хозяйства и др.

В целях широкого использования в производстве достижений науки необходимо систематизировать все имеющиеся предложения научных учреждений и отдельных ученых по вопросам развития и улучшения лесной промышленности и лесного хозяйства Дальнего Востока и выявить, какие из них вполне приемлемы для внедрения в производство и какие нуждаются в доработках и уточнениях, а также организовать широкое практическое внедрение всех положительных данных науки и практику производства.

Список литературы:

Васильев, П.В. Очередные проблемы советской лесной науки / П.В. Васильев // Тр. Инст. леса АН СССР. – 1948. – Т. II.

Васильев, П.В. Некоторые вопросы улучшения использования лесных материалов / П.В. Васильев // За экономию материалов. – 1952. – № 2.

Васильев, П.В. Лесное хозяйство и лесная промышленность СССР / П.В. Васильев, Н.В. Невзоров. – М., 1948.

К вопросу о современном положении русской экспортной лесной торговли. I. – СПб., 1913.

Комаров, В.А. Условия дальнейшей колонизации Амура / В.А. Комаров // Изв. Русск. географ. общ. – 1896. – Т. XXXII. – Вып. 6.

Лященко, П.И. Хозяйство Сибири и сибирских народностей. История народного хозяйства СССР / П.И. Лященко. Т. II. – М., 1948.

Цымек, А.А. Основные вопросы рационального размещения лесной промышленности Дальнего Востока / А.А. Цымек // Сб. работ Дальневост. н.-исслед. инст. лесн. хоз. Вып. 1. – М. – Хабаровск, 1948.

Цымек, А.А. Лесные богатства Дальнего Востока и их использование / А.А. Цымек. – Хабаровск, 1952.

Экономика социалистической промышленности / под ред. Е.Л. Грановского и Б.А. Маркуса. – М., 1940.

Soil Science. – 1951. – Vol. 71. – № 5. – P. 399. (Рецензия на кн.: N. T. Mirov, J. Wiley and sons. Geography of Russia. – New York, 1951).



Колесников Б.П.

Лесорастительное районирование Дальнего Востока и вопросы лесовосстановления и создания лесов защитного назначения ¹

<...>

Лесорастительное районирование Дальнего Востока

Признавая актуальность работ по восстановлению лесов и созданию защитных насаждений для всего Дальнего Востока, нельзя их считать в настоящее время везде неотложными и одинаково необходимыми, и не повсюду их проведение должно носить один и тот же характер. Не касаясь экономических и организационно-хозяйственных вопросов, мы здесь осветим лесоводственно-географическую сторону проблемы лесовосстановления и создания защитных лесов на Дальнем Востоке.

Следует подчеркнуть, что путь развития и повышения интенсивности, на который вступило лесное хозяйство Дальнего Востока, не терпит лесоводственного шаблона. Корифеем русского лесоводства и основоположником учения о лесе Г.Ф. Морозов еще в дореволюционное время сформулировал положение, впоследствии неоднократно подтвержденное опытом советского лесного хозяйства в выводами советской лесной науки: «... лесоводственные правила, за исключением самых общих положений, могут иметь силу только для определенных областей, а в пределах их должны вырабатываться в применении к отдельным типам насаждений» (Морозов, 1928) или, как теперь их называют, к типам леса. Отсюда вытекает, что любые виды лесоводственных и лесохозяйственных воздействий на лесную площадь Дальнего Востока должны сообразоваться с особенностями лесорастительных условий его отдельных частей и специализироваться

¹ Колесников Б.П. Лесорастительное районирование Дальнего Востока и вопросы лесовосстановления и создания лесов защитного назначения // Вопросы развития лесного хозяйства и лесной промышленности Дальнего Востока. М. – Л.: Изд-во Академии наук СССР, 1955. С. 46–68.

в зависимости от лесоводственно-биологических свойств древесных пород – лесообразователей и среды их существования. Особенно необходимо учитывать это обстоятельство при планировании и осуществлении лесовосстановительных и лесосозидательных работ, конечные результаты которых (экономические и лесоводственные) в большей мере, чем для других мероприятий лесного хозяйства, зависят от природы леса «как явления географического» (Морозов, 1928).

Существенным обстоятельством является новизна самих проблем лесовосстановления и лесосозидания для лесного хозяйства Дальнего Востока, не обладающего соответствующим производственным опытом. Отсутствуют определенные данные по этим вопросам и у лесной науки. В упомянутых трудах В.Л. Комарова, Б.А. Ивашкевича, В.Р. Вильямса, а также в работах лесоводов А.А. Строгого (1925, 1928, 1934), К.П. Соловьева (1933), С.П. Кузнецова (1926) и других мы находим лишь указания общего порядка, обосновывающие необходимость постановки проблемы для Дальнего Востока, но не пути ее решения. Отсюда следует, что лесной науке и лесному хозяйству на Дальнем Востоке придется соответствующие конкретные знания и опыт приобретать непосредственно в процессе практического осуществления лесовосстановительных и лесосозидательных работ, сокращая до минимума стадию предварительной проверки теоретических предположений и выводов в условиях научного и производственного эксперимента. Поэтому важное значение для дальневосточных лесоводов приобретает полный учет всей суммы соответствующих фактов и выводов, полученных советской лесной наукой на примере других частей страны, так же как и глубокое освоение опыта советского лесного хозяйства в тех же районах. Но в обоих случаях необходимо вносить в такие выводы и опыт разного рода поправки с учетом специфики дальневосточных условий, т. е. обязательны дифференциация и специализация лесоводственных и лесохозяйственных мероприятий применительно к местным лесорастительным условиям и типам леса.

Для правильной оценки размеров и характера подобных видоизменений общих лесоводственных рекомендаций и лесохозяйственных мероприятий особое значение приобретают выводы советского лесоведения как научной основы лесоводства и лесной геоботаники, установивших закономерности распределения лесов и выявивших особенности процессов их развития в зависимости от свойств географической среды по отдельным частям Дальнего Востока, синтезированные в виде схем лесорастительного и геоботанического районирования. Поэтому наметить пути решения проблем

лесовосстановления и создания защитных лесов для Дальнего Востока можно, лишь учтя особенности его отдельных лесорастительных областей.

Вопросы районирования лесных пространств Дальнего Востока, в зависимости от особенностей лесов и географической среды, давно привлекали внимание лесоводов.

<...>

Эти схемы районирования, карты лесов и растительности, а также многочисленные геоботанические, лесотипологические и лесоводственные работы по Дальнему Востоку имеют надежный и достаточный материал для обоснованного разделения его территории на крупные лесорастительные области (или подобласти), а некоторых из последних – на более мелкие подразделения (провинции и округа) и позволяют дать им соответствующие характеристики.

Под лесорастительным районированием определенной территории следует понимать расчленение ее на части, качественно однородные внутри себя по типологическому составу присущего им лесного покрова и по характеру, причинно обуславливающие особенности последнего, физико-географических и биотических факторов (факторы лесообразования, или факторы роста и развития леса). Эти части при однородных экономических условиях могут характеризоваться определенной системой лесоводственных и лесохозяйственных мероприятий.

Чтобы выявить и отразить при районировании лесной территории закономерности пространственного распределения на ней лесного покрова и качественное усложнение его при переходе от части к целому, а также показать связи изучаемой территории со смежными или удаленными, но аналогичными по типу лесного ландшафта пространствами, необходимо иметь систему единиц лесорастительного районирования. Ее можно заимствовать у геоботаников (Шенников, 1940; Лавренко, 1947), разработавших такую систему для всего Советского Союза, внося необходимые коррективы, вытекающие из специфических задач лесорастительного районирования. В частности, не может быть принято основное положение геоботанического районирования, которым до сих пор руководствовался коллектив геоботаников Ботанического института, – «районировать растительность только по признакам самой растительности», поскольку оно предполагает рассмотрение растительности лишь на фоне, но не в единстве с определяющей его особенностями географической средой.

При лесорастительном районировании Дальнего Востока за основные единицы районирования приняты зона, область (и подобласть) и округ [по объему и содержанию равноценен «лесораститель-

тельному району» П.П. Кожевникова и М.А. Ефимовой (1939)]. Зона и область (и подобласть) характеризуются преобладающим распространением на их территориях определенных зональных комплексов лесных формаций, однородных по принадлежности их основных лесообразующих пород к сходным «жизненным формам» (светлохвойные, темнохвойные, широколиственные и т. п.), по требованиям к условиям географической среды (тепловой и водный режимы, плодородие почвы и т. п.) и по лесоводственным свойствам (форма древостоя, характер лесообразовательных и в том числе лесовосстановительных процессов, горимость и т. п.). Границы зон определяются преимущественно термическим режимом климата (тепловые пояса), а областей и подобластей, кроме того, еще режимом влажности, зависящим на Дальнем Востоке от степени океаничности – континентальности местности, и особенностями эволюции их растительности в прошлые геологические периоды.

Округ характеризуется определенными сочетаниями групп типов леса, закономерно повторяющихся в пределах его на сходных эколого-топографических профилях, а границы округов определяются в основном геоморфологией местности и их положением внутри области (подобласти), оцениваемым по географической широте и расстоянию от океанического побережья.

В качестве вспомогательных единиц районирования приняты провинция (группа округов) и район (часть округа, однородная по сочетаниям типов леса).

Лесорастительное районирование территории с максимально возможной всесторонностью учитывает всю совокупность признаков, свойств и элементов ее ландшафта в целом, но основное внимание уделяет лесной растительности и определяющим характер последней ведущим особенностям географической среды. Лесная растительность и особенности среды оцениваются и характеризуются с позиций лесовода и с учетом интересов и перспектив развития лесного хозяйства на районированной территории, имея в виду, что полученные результаты, в частности описания выделенных округов и единиц более крупного порядка, должны найти использование при планировании и организации лесохозяйственных и лесоэксплуатационных мероприятий. Широко и разносторонне используются при обосновании лесорастительного районирования в качестве вспомогательного материала и для корректировки также результаты и выводы других видов районирования изучаемой территории, в первую очередь геоботанического и сводного естественноисторического (ландшафтно-географического) районирования. В принципе конечные результаты упомянутых трех видов районирования должны совпадать для характеризующей ими территории границами

выделенных зон, областей, округов и т. п., но вполне закономерно будут отличаться в содержании характеристик последних. Столь же закономерны значительные расхождения даже в границах лесорастительного районирования с другими узкоспециализированными видами расчленения территории, такими, как флористическое, зоогеографическое, геоморфологическое, климатическое районирование.

Учитывая эти принципиальные положения, мы попытались разработать схему мелкомасштабного лесорастительного районирования для Дальнего Востока в целом (рис. 2), опирающуюся на соответствующую схему ботанико-географической зональности (рис. 1).

<...>

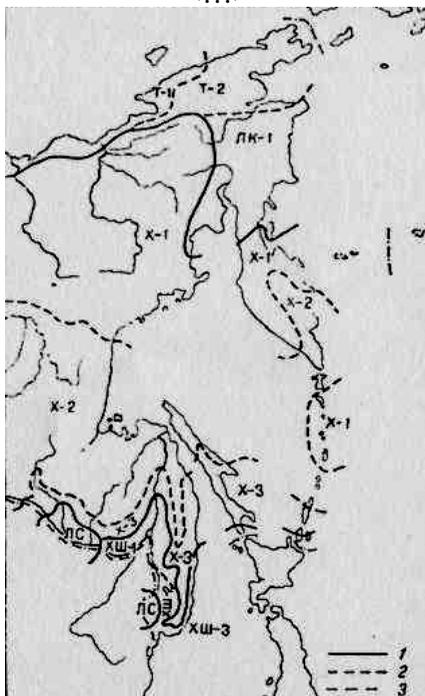


Рис. 1. Схема ботанико-географической зональности Дальнего Востока:

1 – границы зон; 2 – границы подзон; 3 – государственные границы СССР. Т-1 – подзона арктических тундр; Т-2 – подзона мохово-лишайниковых тундр; ПК-1 – подзона лесотундровая (лесо-кустарниковая) зоны тундр; X-1 – подзона северная; X-2 – подзона средняя; X-3 – подзона южная зоны тайги (хвойных лесов); XШ-1 – подзона северная; XШ-2 – подзона средняя; XШ-3 – подзона южная зоны хвойно-широколиственных (смешанных) лесов; ЛС – лесостепная зона.

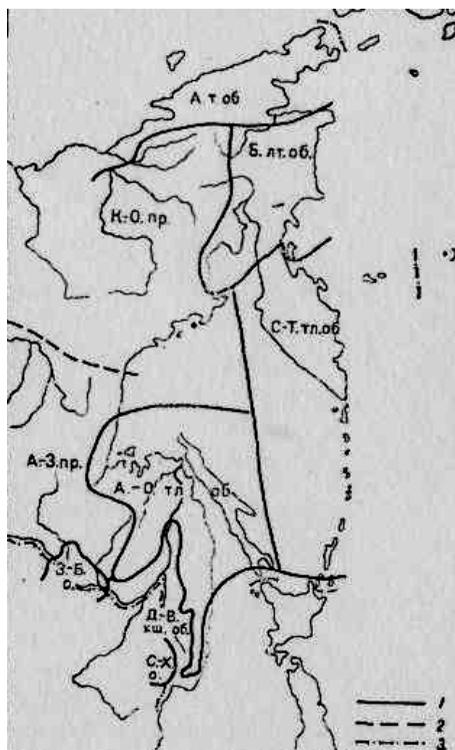


Рис. 2. Схема лесорастительного районирования Дальнего Востока:
 1 – границы лесных областей; 2 – границы лесных провинций; 3 – государственная граница СССР. *А. т. об.* – Арктическая тундровая область; *Б. лт. об.* – Берингская лесотундровая (лесокустарниковая) область; *С.-Т. тл. об.* – Северотихоокеанская (Камчатская) травяно-лиственная область; *К.-О. пр.* – Колымско-Охотская и *А.-З. пр.* – Алдано-Зейская провинции Восточно-Сибирской светлохвойной подобласти Евразийской хвойно-лесной (таежной) области; *А.-О. тл. об.* – Амуро-Охотская темнохвойная область; *ДВ. хш. об.* – Дальневосточная хвойно-широколиственная область; *З.-Б. о.* – Зее-Буреинский и *С.-Х. о.* – Суйфуно-Ханкайский округа Даурско-Маньчжурской лесостепной области.

<...>

Таким образом лесная площадь Дальнего Востока распределяется по шести лесорастительным областям, применительно к которым освещаются вопросы лесовосстановления и создания защитных лесов. Арктическая тундровая область из нашего обзора выпадает.

Особенности лесовосстановительных и лесосозидательных работ по лесорастительным областям Дальнего Востока

<...>

Можно сделать вывод, что проблемы лесовосстановления и создания лесов защитного значения в конечном счете сводятся к задачам резкого сокращения пожарной опасности, приведения системы рубок главного пользования в спелых и перестойных лесах в соответствии с лесоводственными особенностями зональных лесных формаций, к организации активных лесоводственных мероприятий по восполнению естественному возобновлению на лесосеках и гарях, к улучшению роста имеющихся молодняков и затравленных порослевых зарослей (путем охраны от повторных пожаров, потрав скотом и проведения рубок ухода) и лишь частично к собственно лесокультурным мероприятиям.

Эти мероприятия в полной совокупности первоочередны для лесных пространств Амуро-Охотской лесной области и особенно для массивов пихтово-еловых лесов, за счет которых и происходит сокращение лесопокрытой площади на Сахалине и в Приморье. Последнее явление характерно также для тех частей Хабаровского края, которые расположены на территории этой же лесной области и располагают, или располагали в прошлом, крупными запасами ели (низовья Амура, побережье Татарского пролива, система хребтов левобережья Амура к востоку от верховий рек Урми и Кура).

Основное внимание лесного хозяйства в пределах Алдано-Зейской провинции, Амуро-Охотской и Дальневосточной лесорастительных областей в настоящее время должно быть сконцентрировано на вопросах охраны лесов от пожаров и правильной организации рубок главного пользования.

В числе таких мероприятий особое значение принадлежит: 1) всемерному расширению площади защитных, запретных и специального назначения лесов в первую очередь на Сахалине и в приамурских районах Хабаровского края; 2) запрету сплошных и условно-сплошных рубок, а также механизированной трелевки при лесоразработках в горных лесах всех типов, произрастающих на склонах круче 25–30° и в 200-метровой полосе вдоль русла и боковых протоков рек, там, где такие площади не войдут в состав защитных и запретных лесов.

Мероприятия же собственно лесовосстановительного характера по всем трем лесорастительным областям целесообразно сосредоточить на лесных площадях, имеющих резко выраженное защитное и водоохранное значение, и в наиболее населенных промышленных районах, в частности в зеленых зонах крупных городов и индустри-

альных центров: Сучан, Артем, Тетюхе и Владивосток в Приморском крае; Хабаровск, Комсомольск, Биробиджан, Советская Гавань, Николаевск и др. в Хабаровском крае; Южно-Сахалинск, Углегорск, Холмск, Корсаков, Александровск, Оха в Сахалинской области и т. п.

В числе лесовосстановительных мероприятий можно рекомендовать: 1) ускоренное восстановление сомкнутых молодняков на месте порослевых древесно-кустарниковых зарослей путем их охраны от воздействия лесоразрушительных факторов с применением мер лесоводственного ухода; 2) создание плантаций ценных и быстрорастущих пород и кустарников (бархат, орех, лиственница, сосна, ясень, бересклет Маака и т. п.) для ускоренного выращивания сортиментов и продуктов, особо необходимых народному хозяйству.

Кроме того, в земледельческих горно-долинных районах, где сельскохозяйственные угодья подвержены разрушительному воздействию различных форм почвенной эрозии или страдают от неблагоприятных влияний других факторов географической среды (весенние засухи, маломощный снеговой покров, наводнения, губительное влияние ветров и морских туманов), целесообразно создание на землях колхозов и совхозов полезащитных полос и насаждений. В Приморском крае такие мероприятия полезащитного характера, помимо лесостепных районов, предусмотрены в решении Крайисполкома для ряда горных долин (Сучан, Суйфун), так же как для долин рек Даубихе, Улахе и Уссури с притоками, включая прилегающие участки межгорных равнин. Эти же мероприятия, вероятно несколько иного содержания, будут перспективны для Южного Сахалина, а в Хабаровском крае – для Биробиджана и нижнего течения Уссури, включая окрестности Хабаровска.

Несмотря на актуальность проблемы восстановления и создания лесов защитного значения для многих районов Дальнего Востока, расположенных почти во всех его лесорастительных областях, все же по сумме народнохозяйственных, физико-географических и лесоводственных факторов она наиболее первоочередна для лесостепных Суйфуно-Ханкайского и Зее-Буреинского округов – сельскохозяйственных житниц Дальнего Востока. На их территориях следует сосредоточить внимание лесохозяйственных и иных заинтересованных организаций при осуществлении мероприятий по рассматриваемым проблемам.

Разработка широкой и продуманной программы полезащитного лесоразведения для указанных округов должна явиться первым шагом в этом направлении, к осуществлению которого следует приступить немедленно.

Лесная наука в недавнем прошлом почти не занималась обоснованием и разработкой методов решения проблем лесовосстановления и создания лесов защитного значения применительно к Дальнему Востоку. Тем более важно быстро развернуть научно-исследовательские работы, используя творческие методы мичуринской биологии. Нашим ученым-лесоведам необходимо не только в короткий срок наверстать упущенное, чтобы помочь лесному хозяйству в решении возникших конкретных вопросов в области осуществления лесовосстановительных мероприятий, но и двигаться вперед, освещая прогрессивной лесоводственной теорией путь лесохозяйственной практике. В этой связи перечислим некоторые важнейшие темы научно-исследовательских работ. К числу их относятся: 1) разработка вопросов, связанных с полезащитным лесоразведением на Дальнем Востоке; 2) изучение лесовосстановительных процессов в северных вечномерзлотных лесных и лесотундровых областях Дальнего Востока с обоснованием для них путей и методов лесовосстановления и лесосозидания; 3) обоснование принципов организации лесного хозяйства в горных защитных лесах Дальнего Востока с дифференциацией их по лесорастительным областям и типам местопроизрастаний (типам леса); 4) разработка способов быстрого и механизированного восстановления лесов на старых невозобновившихся гарях и лесосеках Амуро-Охотской лесной области, лишенных естественного возобновления вследствие повторных пожаров (наиболее эффективным, вероятно, окажется метод аэросева в сочетании с механизированными наземными работами в виде полосного рыхления дернины); 5) постановка исследований по детальному изучению защитных, водоохраных и климатических функций горных лесов Дальнего Востока по типам и лесным массивам на постоянных лесо-гидрологических стационарах.

В настоящее время на Дальнем Востоке сложился довольно крупный и квалифицированный коллектив работников лесной науки в Дальневосточном научно-исследовательском институте лесного хозяйства (Хабаровск) и в Дальневосточном (Владивосток) и Сахалинском (Южно-Сахалинск) филиалах Академии Наук СССР. Дальневосточная лесная тематика занимает видное место в планах Института леса Академии Наук СССР и Дальневосточной комплексной экспедиции Совета по изучению производительных сил Академии Наук СССР. Если специалисты этих научных учреждений согласованно проведут разработку перечисленных и других необходимых проблем лесоведения и лесоводства, многие стороны лесовосстановления и создания лесов защитного значения на Дальнем Востоке в ближайшие годы будут освещены в конкретной и детализованной форме.

Список литературы:

Будищев, А.Ф. Общий взгляд на главнейшие местности Приамурской области, как в отношении лесов, так и поселений русских / А.Ф. Будищев ; Зап.-Сиб. отд. Русск. географ. общ. Т. IX, X. 1867.

Васильев, В.Н. О взаимоотношениях «Маньчжурской» и «Охотской» флор и растительности / В.Н. Васильев // Бот. журнал. — 1944. — Т. XXIX. — № 5.

Васильев, Я.А. и др. Геоботаническое районирование Дальнего Востока / Я.А. Васильев // Геоботаническое районирование СССР / под ред. Е.М. Лавренко. — М.—Л. : Изд. АН СССР, 1947.

Вильямс, В.Р. Отчет по маршрутному почвенному обследованию Биробиджанского района / В.Р. Вильямс // Отчет экспедиции Комзет 1927 г. Вып. II. — М., 1930.

Вириясов, Б.А. Леса Дальневосточного края / Б.А. Вириясов. — М., 1933.

Воейков, А.И. Климат области муссонов восточной Азии / А.И. Воейков // Изв. Русск. географ. общ. — 1879. — Т. XVIII. — Вып. 5.

Воробьев, Д.П. Растительный покров южного Сихотэ-Алиня / Д.П. Воробьев // Тр. Дальневост. фил. АН СССР, сер. бот. — 1935. — Вып. 1.

Жиляков, Н.И. Освоение горных склонов под сельскохозяйственные культуры в Приморском крае / Н.И. Жиляков. — Владивосток, 1944.

Ивашкевич, Б.А. Типы лесов Приморья и их экономическое значение / Б.А. Ивашкевич // Производительные силы Дальнего Востока. Т. II. Растительный мир. — Хабаровск, 1927.

Ивашкевич, Б.А. Лесные ресурсы и их использование / Б.А. Ивашкевич // Сучано-Ольгинский комбинат. — Владивосток, 1930.

Ивашкевич, Б.А. Лесные ресурсы Дальневосточного края / Б.А. Ивашкевич // За индустриализацию Советского Востока. — Л., 1932.

Ивашкевич, Б.А. Дальневосточные леса и их промышленная будущность / Б.А. Ивашкевич. — М. — Хабаровск, 1933.

Ивашкевич, Б.А. и др. Карта лесов Приморской губернии, масштаб 1 : 840 000 / Б.А. Ивашкевич. — Владивосток, 1923.

Исполинов, А.А. Обзор режима рек в Дальневосточном крае в 1927/1928 гг. / А.А. Исполинов // Материалы по гидрологии Дальнего Востока. — Владивосток, 1930. — Вып. 1.

Кожевников, П.П. Лесорастительные районы водоохранной зоны / П.П. Кожевников, М.А. Ефимова // Тр. Всес. н.-исслед. инст. лесн. хоз. — 1939. — Вып. 6.

Колесников, Б.П. Сосна как порода для агролесомелиоративных работ на юге Приморья / Б.П. Колесников // Тр. ГТС АН СССР. V. — Владивосток, 1946.

Колесников, Б.П. Растительность Хабаровского края / Б.П. Колесников // Хабаровский край. — Хабаровск, 1948.

Комаров, В.А. Условия дальнейшей колонизации Амура / В.А. Комаров // Изв. Русск. географ. общ. — 1896. — Т. XXXII. — Вып. 0.

Комаров, В.А. Ботанико-географические области бассейна Амура /

- В.Л. Комаров // Тр. СПб. общ. естествоиспыт. — 1897. — Т. XXVIII. — Вып. 1.
Комаров, В.Л. Флора Маньчжурии / В.Л. Комаров // Избр. соч. Т. III–IV. Ч. 1–2. — М. — Л. : Изд. АН СССР, 1949.
- Комаров, В.Л.* Введение к флорам Китая и Монголии / В.Л. Комаров // Тр. СПб. Бот. сада. — 1908. — Т. XXIX. — Вып. 1.
- Комаров, В.Л.* Типы растительности Южно-Уссурийского края / В.Л. Комаров // Тр. почв. бот. экспед. по исслед. колонизац. районов Аз. России. Ч. II. Бот. исслед. 1913 г. / под ред. Б.А. Федченко. Вып. 2. Пгр. 1917.
- Комаров, В.Л.* Растения Южно-Уссурийского края / В.Л. Комаров // Тр. Бот. сада. — 1923. — Т. XXXIX. — Вып. 1. Пгр.
- Комаров, В.Л.* Растительность Сибири. Ботанико-географический очерк / В.Л. Комаров. — Л., 1924.
- Комаров, В.Л.* Производственные ресурсы Далькряя. (Конспект доклада). Т. I / В.Л. Комаров // Тр. СПб. Бот. сада. — 1932. — Т. XX.
- Коржинский, С.И.* Растительность России / С.И. Коржинский // Энциклоп. словарь Брокгауза и Эфрона. Т. «Россия». XXVII–A. — СПб., 1899.
- Кузнецов, С.П.* Возможная роль монгольского дуба в лесокультурном деле СССР / С.П. Кузнецов // Эконом. жизнь Дальнего Востока. — 1920. — № 8–9.
- Лавренко, Е.М.* (редактор). Карта растительности СССР. Масштаб 1 : 5 000 000 / Е.М. Лавренко. — М. — Л. : Изд. Бот. инст. АН СССР, 1940.
- Лавренко, Е.М.* Принципы и единицы геоботанического районирования / Е.М. Лавренко // Геоботаническое районирование СССР» / под ред. Е.М. Лавренко, — М. — Л. : Изд. АН СССР, 1947.
- Лавренко, Е.М.* Основные черты ботанико-географического разделения СССР и сопредельных стран / Е.М. Лавренко // Проблемы ботаники. Вып. 1. — 1950.
- Ливеровский, Ю.А.* Природа южной половины Советского Дальнего Востока / Ю.А. Ливеровский и Б.П. Колесников. — М., 1949.
- Львович, М.И.* Элементы водного режима рек земного шара / М.И. Львович // Тр. научно-исслед. учрежд. Гидрамет. службы. — 1945. — Сер. IV. — Вып. 18.
- Максимович, К.И.* Primitae florum amurensis / К.И. Максимович // Зап. имп. Акад. наук. — 1859. — Т. IX.
- Морозов, Г.Ф.* Учение о лесе / Г.Ф. Морозов. Изд. 4-е. — М. — Л., 1928.
- Саверкин, А.П.* Итоги изучения естественной кормовой базы — лугов и пастбищ Дальневосточного края / А.П. Саверкин // Вестн. Дальневост. фил. АН СССР. — 1938. — № 30.
- Савич, В.М.* Типы растительного покрова севера Приморья / В.М. Савич // Матер. по изуч. колонизац. районов Дальневост. края. Владивосток, 1928. — Вып. 1.
- Савич, В.М.* Карта растительности Дальневосточного края в масштабе 1 : 15 000 000 / В.М. Савич // Вестн. Дальневост. фил. АН СССР. — 1932. — № 1.
- Соловьев, К.П.* Лес и наводнения / К.П. Соловьев. — Хабаровск, 1933.
- Соловьев, К.П.* К вопросу о ходе роста дуба монгольского / К.П. Соловьев // Сб. работ Дальневост. н.-исслед. инст. лесн. хоз. — Хабаровск, 1950. — Вып. 2.

Сочава, В.Б. Растительный покров Буреинского хребта / В.Б. Сочава // Тр. Совета по изуч. производ. сил АН СССР, сер. дальневост. – 1934. – Вып. 2.

Сочава, В.Б. Динамика воздушных масс и распределение растительности / В.Б. Сочава // Природа. – 1944. – № 1.

Сочава, В.Б. Географические связи растительного покрова на территории СССР / В.Б. Сочава // Уч. зап. Ленингр. Гос. педаг. инст. им. А.И. Герцена. – 1948. – Т. 73.

Строгий, А.А. Лесоводство, ч. 1: конспект лекций, читанных в Государственном Дальневосточном университете / А.А. Строгий. – Владивосток, 1925.

Строгий, А.А. Монгольский дуб на дальневосточной окраине / А.А. Строгий // Лесоведение и лесоводство. – 1928. – Вып. 5.

Строгий, А.А. Деревья и кустарники Дальнего Востока / А.А. Строгий. – М. – Хабаровск, 1934.

Танфильев, Г.И. Главные черты растительности России : приложение к книге Варминга «Экология и география растений» / Г.И. Танфильев. – СПб., 1903.

Тихомиров, Б.А. Кедровый стланник, его биология и использование / Б.А. Тихомиров // Тр. Моск. общ. испыт. прир. Материалы к познанию фауны и флоры СССР. Новая серия, отд. ботаники. – 1949. – Вып. 6.

Тюрин, И.В. Опыт классификации лесных площадей водоохранной зоны по водоохранно-защитной роли / И.В. Тюрин // Исследования по лесному хозяйству. – М., 1949. – Вып. 26.

Федченко, Б.А. Растительность Азиатской России / Б.А. Федченко // Азиатская Россия. – СПб., 1914. – Т. II.

Шенников, А.П. Принципы геоботанического районирования / А.П. Шенников // Тр. Бот. инст. АН СССР. – 1940. – Сер. III. – Вып. 4.



Малофеев Т.Е.

Специализация хозяйства как показатель для сельскохозяйственного районирования ¹

Необходимой предпосылкой резкого увеличения производства сельскохозяйственной продукции с наименьшими затратами труда и средств является правильное размещение сельского хозяйства в соответствии с природными и экономическими условиями разных зон, внедрение рациональных систем земледелия и животноводства. Основой для проведения подобной работы служит сельскохозяйственное районирование как страны в целом, так и отдельных краев, областей, республик.

Проблема научно-обоснованного сельскохозяйственного районирования не только исключительно важна, но и крайне трудно поддается решению. В многочисленных работах экономистов, агрономов, зоотехников мы в изобилии встречаем деление областей, краев и республик на зоны и ссылки на зональные особенности сельскохозяйственных условий. Однако до настоящего времени нам не удалось встретить в литературе более или менее удовлетворительного определения самого понятия «сельскохозяйственная зона». Не существует также общепризнанной шкалы таксономических единиц для сельскохозяйственного районирования территории.

Сельскохозяйственное районирование не является самоцелью. Оно проводится в интересах разработки и внедрения мероприятий по подъему хозяйства. Если подходить с этих позиций, под сельскохозяйственной зоной, по нашему мнению, следует понимать часть территории административной единицы (области, республики) в пределах которой, в отличие от естественноисторической зоны, можно рекомендовать одинаковое направление хозяйства и систему организационно-технических мероприятий, а также однотипную систему мероприятий по восстановлению плодородия почвы и подъему урожайности сельскохозяйственных культур.

¹ Малофеев Т.Е. Специализация хозяйства как показатель для сельскохозяйственного районирования // Вопросы экономики Дальнего Востока. Т. I. Благовещенск: Амурское книжное изд-во, 1958. С. 183–194.

Цель данной статьи – кратко изложить небольшой опыт по вопросу размещения и специализации сельского хозяйства в Амурской области. Только в этой связи мы вынуждены отметить, что далеко не во всех трудах, в той или иной мере касающихся проблемы выделения сельскохозяйственных зон, указываются принципы, положенные в основу районирования. Чаще всего авторы ограничиваются сообщением, что в процессе деления той или иной административной единицы на зоны учитывался комплекс природных и экономических особенностей.

Между тем очевидно, что недостаточно учитывать влияние каждого из многочисленных факторов в отдельности. Сельскохозяйственные районы невозможно также выделить как результат простого учета суммы природных и экономических особенностей хозяйств. Границы зон, выделяемых по какому-либо одному признаку, в преобладающем большинстве случаев не совпадают с границами зон, выделенных по другому показателю. При попытке учесть и отразить в выделяемых зонах все многообразие природных и экономических факторов, влияющих на сельскохозяйственное производство, мы приходим к необходимости районировать территорию каждого хозяйства в отдельности.

Для достижения успеха необходимо использовать какой-то один показатель, объединяющий влияние всего многообразия факторов. Таким показателем, по нашему мнению, может служить производственная специализация колхозов и совхозов¹.

Этот признак тем более правомерен в настоящее время, когда, используя преимущества нового порядка планирования, колхозы и совхозы сами устанавливают структуру посевных площадей и животноводства с тщательным учетом особенностей местных условий.

В процессе районирования Амурской области мы определяли производственную специализацию по структуре товарной продукции колхозов и совхозов. Этот показатель, как известно, является общепризнанным. Предварительно товарную продукцию переводили в денежное выражение по государственным закупочным ценам, установленным для колхозов. Эти цены наиболее близки к общест-

¹ После того, как было проведено районирование Амурской области путем использования в качестве обобщающего показателя производственной специализации, нам удалось познакомиться с первой частью книги И.Ф. Мукомель «Сельскохозяйственные зоны УССР» (Изд-во Киевского университета, 1954 г.), где производственная специализация также выдвигается как основной признак для выделения сельскохозяйственных зон.

венной стоимости продукции и постоянны. По ним реализуется основная масса продукции колхозов. Использование их для изучения совхозного производства дает возможность получать сопоставимые данные.

Природные и экономические условия областей и краев Дальнего Востока характеризуются исключительной пестротой. В наших условиях оказывается недостаточным изучать специализацию хозяйства и другие признаки в разрезе административных районов, поскольку в разных хозяйствах одного и того же района природные и экономические условия могут оказаться весьма различными.

<...>

Пользуясь производственной специализацией, мы выделили в Амурской области 4 сельскохозяйственных зоны. Первая, Южная зона, охватывает южную часть области. Северная граница ее проходит по территории Бурейского, Октябрьского, Куйбышевского районов и совпадает с границей Михайловского района.

Вторая, Центральная зона, широкой полосой пересекает территорию области с запада на восток. Она включает Завитинский, Серышевский, Свободненский районы, большую часть хозяйства Октябрьского и Мазановского районов, колхозы и совхозы в границах зон деятельности бывшей Бурейской МТС (Бурейский район), бывших Ромненской (Советский район), Кругловской, Куйбышевской, Белогорской и Верхне-Амурской МТС (Благовещенский район).

Третья, Северо-Западная, включает территории Шимановского и Тыгденского районов, колхозы зон деятельности бывших Джалиндинской (Сковородинский район), Зейской и Сианской (Зейский район), Селемджинской (Мазановский район) и частично - Ромненской МТС.

Четвертая зона – Северная. Сюда относится горно-таежная часть области в границах Селемджинского, Зейского, Мазановского, Желтулакского и Сковородинского районов. Природные условия здесь неблагоприятны для ведения сельского хозяйства.

Изучение природных и экономических особенностей выделенных зон показывает, что они резко различаются между собой, а в пределах каждой из них природные и экономические условия примерно одинаковые.

<...>

**Краткая экономическая характеристика сельскохозяйственных зон
Амурской области (данные за 1955 г.)**

Показатель	Экономические зоны		
	I	II	III
Площадь:			
а) сельскохозяйственных угодий (в % к общей площади земель, закрепленных за колхозами и совхозами)	42–90	24–75	15–57
б) пашни (в % к площади сельскохозяйственных угодий)	46–65	36–60	24–54
Удельный вес в структуре стоимости товарной продукции (в %):			
а) зерна	42,4	47	46
б) сои	28,2	4,8	–
в) продуктов животноводства	21,2	35,5	42,7
Удельный вес в структуре посевов (в %)			
а) зерновых	64–81	66–90	82–90
б) сои	10–24	3–15	–
Приходится площади пашни (в га):			
а) на одного трудоспособного колхозника	15–40	10–26	8–17
б) на один условный трактор	100–160	80–130	50–89
Приходится площади зерновых культур на один условный комбайн (в га)	200–250	200–240	195–224

<...>

Фактическая специализация сельского хозяйства первой зоны – зерно-сое-животноводческая.

Для первой зоны характерна высокая освоенность земель, слабая трудообеспеченность. Хозяйства располагают мощным машинно-тракторным парком, однако техническая оснащенность отстает от темпов роста хозяйства.

Вторая зона характеризуется более слабой освоенностью земель. Колхозы располагают трудовыми ресурсами, достаточными для развития многоотраслевого хозяйства, сравнительно лучше оснащены техникой. Фактическая специализация хозяйства – зерно-животноводческо-соевая.

Освоенность земель в третьей зоне ниже, чем во второй. Характерна высокая трудообеспеченность и оснащенность техникой. Под влиянием шаблона в планировании сложилась зерно-животноводческая специализация хозяйства. Между тем природные и экономические условия этой зоны наиболее благоприятны для развития жи-

вотноводства. Не случайно уже в 1956 г. специализация колхозов резко изменилась. Используя преимущества нового порядка планирования, артели развивают ныне хозяйство животноводческо-зернового направления.

В каждой зоне необходимо изучение природных и экономических факторов, влияющих на сельскохозяйственное производство, для разработки научно-обоснованных предложений по размещению и специализации сельского хозяйства, созданию систем земледелия и животноводства. В этих целях, на наш взгляд, целесообразно изучить:

- 1) перспективы развития промышленности и городов;
- 2) удаленность хозяйств от городов и промышленных центров;
- 3) обеспеченность трудовыми ресурсами и средствами производства;
- 4) обеспеченность земель и структуру земельных угодий;
- 5) условия работы транспорта и реализации сельскохозяйственной продукции;
- 6) структуру посевных площадей и поголовья скота;
- 7) экономическую эффективность и доходность различных сельскохозяйственных культур и видов скота;
- 8) уровень развития (интенсивность) и исторически сложившийся опыт ведения хозяйства;
- 9) почвы;
- 10) климат;
- 11) рельеф;
- 12) гидрографию.

Эта часть работы требует широкого использования литературных источников, обработки плановых, отчетно-статистических материалов соответствующих учреждений и организаций.

В каждой зоне имеются хозяйства, в которых урожайность сельскохозяйственных культур, (продуктивность скота и выход продукции в пересчете на 100 га в 2–3 раза превышает среднезональные показатели. На опыт этих колхозов и совхозов, структуру их хозяйства необходимо обратить особое внимание с тем, чтобы все положительное в их работе использовать при разработке научно-обоснованных предложений по подъему сельскохозяйственного производства.

Изучение природных и экономических особенностей отдельных зон и опыта передовых хозяйств позволили уточнить границы выделенных зон и рекомендовать рациональное направление специализации.

<...>

В пределах каждой зоны для детализации мероприятий по подъему урожайности сельскохозяйственных культур и продуктивности скота целесообразно выделять подзоны (микрзоны). Подзоны, по нашему мнению, следует выделять по особенностям природных условий. За последнее время в науке все более прочные позиции в качестве обобщающего показателя для природного районирования завоевывает характер почвообразовательного процесса. Тип почвообразования аккумулирует в себе влияние климата, рельефа, растительности и других факторов и может быть использован для выделения микрзон (подзон).



Нестеренко А.Д., Тарасов П.В.

К методике разработки
проблемы рационального размещения
и специализации сельского хозяйства
Дальнего Востока ¹

Рациональное размещение и специализация сельскохозяйственного производства – одна из важнейших проблем экономической науки. Целесообразное размещение и сочетание отраслей сельского хозяйства, четкая специализация районов, колхозов и совхозов приобретает теперь исключительно важное практическое значение как один из важнейших рычагов руководства сельскохозяйственным производством.

На Дальнем Востоке, как в ряде других районов страны, в последние годы сделана попытка разработать материалы о научно-обоснованном размещении и специализации сельского хозяйства по областям и краям с выделением сельскохозяйственных зон.

Так, в «Системе агротехнических, зоотехнических и организационных мероприятий», разработанной под руководством Дальневосточного научно-исследовательского института сельского хозяйства, изданной в Хабаровске в 1957 г., приводится, в частности, схема размещения и специализации сельского хозяйства Приморского края.

Приморский край делится институтом на четыре природно-экономических района: западный – остепненный, центральный, северный – горнодолинный и юго-восточный – прибрежный.

В первый из них входят Ханкайский, Хорольский, Пограничный, Октябрьский и Михайловский административные районы; во второй – Кировский, Лесозаводский, Чкаловский, Спасский, Черниговский и Уссурийский; в третий – Пожарский, Красноармейский, Калининский, Чугуевский, Яковлевский, Анучинский, Ивановский; в четвертый – Хасанский, Владивостокский, Шкотовский, Артемовский, Сучанский, Партизанский, Находкинский, Ольгинский, Лазовский, Тернейский, Тетюхинский и Кавалеровский.

¹ Нестеренко А.Д., Тарасов П.В. К методике разработки проблемы рационального размещения и специализации сельского хозяйства Дальнего Востока // Вопросы экономики Дальнего Востока. Т. 2. Благовещенск: Амурское книжное изд-во, 1960. С. 93–98.

Природно-экономическое районирование строго совпало в материалах института со схемой агропочвенного районирования. Приняв эту, на наш взгляд, довольно произвольную и необоснованную схему, авторы произвели по выделенным ими зонам группировки: сельскохозяйственных угодий (пашни, сенокосов, выпасов), животноводства, а также выхода продукции на единицу площади. Никакого экономического обоснования такого размещения и специализации сельского хозяйства авторы не дают.

В предложенной институтом схеме совершенно отсутствуют показатели экономической эффективности отраслей и культур, особенно данные по производительности труда и себестоимости продукции, — то есть важнейшие показатели в проблеме размещения и специализации сельского хозяйства.

Вопросы размещения и специализации сельского хозяйства разрабатывались также Т.Е. Малофеевым по материалам сельскохозяйственного производства Амурской области¹.

В основу его схемы положены: перспективы развития промышленности и городов области; удаленность хозяйств от городов и промышленных центров; обеспеченность сельского хозяйства области трудовыми ресурсами, средствами производства и землей; структура земельных угодий; условия транспорта и реализации сельскохозяйственной продукции; структура посевных площадей и поголовья скота; экономическая эффективность и доходность различных сельскохозяйственных культур и видов скота; уровень интенсивности сельскохозяйственного производства; роль и значение почвы, климата, рельефа и гидрографии.

Однако в этой схеме есть существенные недостатки.

В качестве районизирующей (таксономической) единицы автором взята зона деятельности МТС (ныне, следовательно, территория колхоза или совхоза). Отдел экономики ДВФ СО АН СССР придерживается другого мнения и считает, что в качестве таксономической единицы следует принимать административный район. Аналогичных принципов придерживаются многие авторы, в том числе и акад. В.С. Немчинов². Чрезвычайная дробность районообразующих единиц затрудняет их практическое применение. Кроме того, в связи с реорганизацией МТС авторам, которые брали в основу районообразующей единицы зону МТС, приходится осуществлять коренную переделку своих работ по размещению и специализации сельскохозяйственного производства.

¹ Вопросы экономики сельского хозяйства Дальнего Востока. Т. 2. Благовещенск: Амурское книжное изд-во, 1958.

² Вопросы размещения и специализации сельского хозяйства Сельхозгиз. М., 1957.

Второй существенный недостаток схемы – неправильная методика определения себестоимости сельскохозяйственной продукции.

Т.Е. Малофеев и некоторые другие авторы при определении издержек производства сельскохозяйственной продукции придерживались индивидуальной колхозной себестоимости с учетом затрат только самой артели. При этом ими не учитывались полные затраты МТС, произведенные в колхозе на производство определенного вида продукции. Мы считаем, что при определении уровня себестоимости следовало учитывать также затраты МТС. Правильность такой точки зрения подтверждается всей практикой развития сельского хозяйства, особенно теперь, после того как МТС были реорганизованы и сельскохозяйственная техника передана колхозам. Разумеется, в нынешних колхозах в себестоимости продукции находят отражение и затраты на тракторные работы. Безусловно, такой подход необходим и при разработке вопросов размещения и специализации сельского хозяйства.

Что касается индивидуальной себестоимости, учитывающей только фактические затраты самого колхоза, то методика ее исчисления в свое время была рекомендована отделом экономики ДВФ СО АН СССР колхозам Приморского края для внедрения хозрасчета и ведения производства на основе единого производственно-финансового плана; поэтому эти вопросы здесь нами не рассматриваются.

В связи с реорганизацией МТС авторы, применявшие методику индивидуальных издержек колхозного производства, вынуждены коренным образом пересматривать и этот вопрос.

Третьим недостатком ряда работ, в том числе и Т.Е. Малофеева, по вопросам размещения и специализации сельского хозяйства отдельных областей является, по нашему мнению, принимаемая исследователями известная замкнутость, изолированность сельского хозяйства в границах рассматриваемой территории. Мы считаем, что, например, в условиях Дальнего Востока, где непрерывно развиваются, совершенствуются и крепнут межобластные и межкраевые производственные связи, важнейшей задачей при разработке материалов о рациональном размещении сельскохозяйственного производства является определение межобластной товарности сельскохозяйственной продукции, характеризующей ту часть сельскохозяйственного производства края или области, которая идет на удовлетворение потребностей крупных промышленных центров или вывозится за пределы данной территории. Следовательно, ни о какой замкнутости сельского хозяйства внутри краев и областей Дальнего Востока не может быть и речи.

Таким образом, специализация сельского хозяйства краев и областей Дальнего Востока должна строиться на базе межобластной товарности, специализация же сельского хозяйства административных районов, а также отдельных сельскохозяйственных предприятий определя-

ется структурой их товарной продукции и должна совершенствоваться, исходя из их роли в областном или краевом производстве.

В отделе экономики ДВФ СО АН СССР в 1959 г. была разработана тема «Размещение и специализация сельского хозяйства Приморского края». При разработке темы учитывалось следующее: а) всемерное обеспечение Приморского края и частично других районов Дальнего Востока необходимыми видами сельскохозяйственных продуктов при наименьших затратах общественного труда на получение готового продукта и доведение его до потребителя; б) наиболее полное и эффективное использование природных условий различных административных районов края; в) создание возможно лучших условий для всемерного повышения производительности труда в сельском хозяйстве края и получения максимума сельскохозяйственной продукции на единицу земельной площади и одного занятого в сельском хозяйстве работника; г) устранение нерациональных перевозок сельскохозяйственных продуктов как внутри края, так и за счет сокращения их ввоза в Приморье и на Дальний Восток из других районов страны.

Огромное положительное значение для успешного решения проблемы рационального размещения и специализации сельского хозяйства имеет порядок планирования, установленный ЦК КПСС и Советом Министров СССР в марте 1955 г. Как известно, согласно этому порядку, отправным началом планирования в колхозах должен быть объем государственных закупок сельскохозяйственной продукции. Планирование сельскохозяйственного производства должно начинаться непосредственно в колхозах и совхозах и проводиться с учетом лучшего использования земельных угодий. При этом планирование и учет следует вести не по количеству гектаров, засеянных той или иной культурой, и не по количеству голов скота в стаде, а по количеству полученных с гектара зерна, картофеля, овощей и других продуктов полеводства, мяса, молока и других продуктов животноводства с учетом качества продукции (сортности, жирности молока и др.). В соответствии с этим, в государственном плане развития сельского хозяйства предусматривается только объем продаваемой государству сельскохозяйственной продукции в количествах, обеспечивающих потребности населения в продовольствии и промышленности – в сельскохозяйственном сырье. Отсюда ясно то важное значение, которое имеет правильное установление объема товарной продукции для размещения и специализации сельскохозяйственного производства.

По нашему мнению, при разработке проблемы размещения и специализации сельского хозяйства по краям и областям Дальнего Востока необходимо охватить следующий круг вопросов: а) общая характеристика современного состояния сельского хозяйства; б) сложившиеся размещение и специализация сельского хозяйства области или края в

целом, а также по отдельным зонам; в) пути улучшения размещения и специализации сельского хозяйства.

В первом разделе необходимо рассмотреть: естественноисторическую и экономическую характеристику; основные направления дальнейшего развития сельского хозяйства; основные виды его товарной продукции.

Во втором разделе излагаются: структура сельскохозяйственного производства по категориям хозяйств (удельный вес хозяйств различных категорий в общем сельскохозяйственном производстве); земельные фонды их использование; растениеводство, его структура и размещение; животноводство, его структура и размещение; современное сочетание основных отраслей растениеводства и животноводства в колхозах и совхозах области или края.

В третьем разделе рассматриваются: объем сельскохозяйственного производства и заготовок, размещение и специализация его отраслей как в крае или области в целом, так и по отдельным зонам на перспективный 20-летний период.

При разработке вопросов размещения и специализации сельского хозяйства важное значение имеет определение экономической эффективности производства соответствующих продуктов сельского хозяйства.

Как известно, вопросы экономической эффективности отраслей и культур в сельском хозяйстве относятся к числу важных и трудных научных проблем.

В краях и областях Дальнего Востока в полной мере не изучались такие важнейшие экономические показатели, как структура посевных площадей, специализация хозяйств, обеспечение колхозов трудовыми и энергетическими ресурсами, размеры производства продукции полеводства и животноводства в расчете на 100 га сельскохозяйственных угодий, уровень производительности труда, величина издержек производства и себестоимость сельскохозяйственной продукции, степень экономической эффективности отдельных отраслей, – а без всего этого нельзя практически осуществить наиболее целесообразное размещение и рациональную специализацию сельскохозяйственного производства.

Таким образом, необходимо всемерно ускорить разработку вопросов размещения и специализации сельского хозяйства всех краев и областей Дальнего Востока по единой методике с учетом развития народного хозяйства на ближайшие 20 лет.



Марголин А.Б.

Экономическая оценка ущерба от наводнений в бассейне верхнего и среднего Амура ¹

Введение

Основным стимулом для проведения научных исследований и проектно-изыскательских работ по регулированию стока Амура и Зеи является комплексная задача борьбы с наводнениями, получения гидроэнергии в массовых количествах и улучшения условий судоходства на этих реках.

Существенно важно установить соотношение «составляющих» комплекса. Экономия значительных государственных средств, затрачиваемых на ликвидацию последствий наводнений, позволит сократить долю капиталовложений, относимых обычно на счет гидроэнергетики и транспорта, и тем самым облегчить экономическое обоснование объектов этих отраслей народного хозяйства. Задача правильной оценки ущерба от наводнений в бассейне Амура приобретает серьезное научное и практическое значение. Она важна не только для регистрации пагубных последствий наводнений, но, в первую очередь, как важный фактор при выборе мер борьбы с наводнениями.

Полевые работы по теме «Экономическая оценка ущерба от наводнений в бассейне р. Амур» проводились экономическим отрядом сектора гидроэнергетических ресурсов СОПС АН СССР (в составе Дальневосточной и Амурской комплексных экспедиций Совета) в 1954 и 1955 гг. В задачу полевых и камеральных работ отряда входило:

1) определение территории, страдающей от наводнений в бассейне р. Амур и роли этой зоны в народном хозяйстве Дальнего Востока;

¹ Марголин А. Б. Экономическая оценка ущерба от наводнений в бассейне верхнего и среднего Амура // Перспективы использования гидроэнергии и борьба с наводнениями в бассейне верхнего и среднего Амура. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1959. С. 144–151.

2) сбор и систематизация в географическом и отраслевом разрезе основных данных об ущербах от наводнений за период, предшествовавший крупному наводнению в Приамурье (1953 г.);

3) составление подробного описания ущерба от наводнения 1953 г., как одного из наиболее значительных по размерам;

4) определение размера среднегодового ущерба от наводнений на различных участках бассейна и ориентировочный расчет доли капитальных затрат на сооружение гидроэнергетического комплекса, относимой на ликвидацию ущербов от наводнения.

Полевые исследования 1954 г. охватили в Амурской области среднее течение Амура и бассейн Зеи: гг. Благовещенск, Свободный, Белогорск, Зею, Райчихинск и девять районов: Зейский, Мазановский, Свободненский, Серышевский, Благовещенский, Константиновский, Михайловский, Буреинский, Селемджинский. Ущерб по этим районам и городам составляет около 90% суммы всего ущерба, понесенного Амурской областью от наводнения в 1953 г. В Хабаровском крае экономический отряд посетил города Хабаровск и Биробиджан и наиболее страдающую от наводнения южную часть Еврейской автономной области (Ленинский и Сталинский районы). В 1955 г. аналогичные исследования проводились в верхнем течении р. Амур (Сквородинский, Тыгдинский, Шимановский районы Амурской области), на р. Бурее (Верхне-Буреинский район Хабаровского края) и в нижнем течении Амура (Хабаровский, Нанайский, Комсомольский, Ульчский, Тахтинский, Нижне-Амурский районы, гг. Комсомольск и Николаевск-на-Амуре)¹. Без специальных полевых выездов были получены некоторые данные по бассейнам рек Биры, Тунгуски (Кур-Урми) и Амгуни.

Одновременно с работами по советскому (левому) берегу Амура аналогичные исследования проводились и по правому берегу Амура, принадлежащему КНР.

Сбор материалов на территории КНР был организован экономическим отрядом при помощи Уполномоченных народного комитета провинции Хэйлунцзян гг. Чжан Жуй-цина и Чжан Кай-пина по специально разработанной программе, учитывающей особенности народного хозяйства этого отдаленного района КНР.

После сбора материалов в центрах Амурской области и Хабаровского края был проведен сбор материалов, дополняющих и иллюстрирующих областные данные на примерах колхозов, совхозов, МТС и промышленных предприятий.

¹ Результаты исследования по бассейну нижнего течения Амура будут опубликованы в выпуске трудов, посвященном этому участку реки.

Тщательному изучению подверглись также фонды государственных архивов Амурской области и Хабаровского края в городах Благовещенске, Хабаровске, Свободном, Белогорске, Зее и фонды Государственного архива Дальнего Востока, находящегося в Томске.

Наряду с фондами архивов служебных документов и рукописей, были просмотрены местные периодические издания за годы наводнений. Такая же работа была проведена в краеведческих музеях и библиотеках. Кроме того, была собрана уникальная фототека наводнений 1928, 1938, 1950, 1951 и 1953 гг., насчитывающая свыше 400 единиц.

В работах принимали участие А.Б. Марголин, З.М. Минаева, Н.Н. Гвоздев, М.И. Антаков, Б.В. Корнилов.

<...>

Вопросы методики учета и оценки ущерба от наводнений

Сопоставление данных местных организаций Приамурья о размерах ущерба от наводнений с нашими предварительными расчетами показало уже в начале работ значительные расхождения в экономической оценке одних и тех же явлений.

Так, например, ущерб от наводнения в 1953 г. по сельскохозяйственной отрасли хозяйства колхозов Амурской области (включая ущерб от переувлажнения почв и посевов) был определен нами на основе первичных данных Госстраха и Амурского Облплана, но после соответствующего пересчета почти в 12 раз больше, чем считали эти организации.

Ряд расхождений (меньшего масштаба) в оценке имел место и по другим отраслям народного хозяйства. Это обстоятельство указывает на необходимость научной разработки единой методики учета и оценки ущерба от наводнений. В основу ее, по-видимому, могут быть положены нижеследующие предложения (в порядке обсуждения).

Ущерб, понесенный народным хозяйством от наводнений, следует рассматривать: а) по секторам и отраслям народного хозяйства; б) по характеру фондов, которые понесли ущерб; в) по категориям «прямого» и «косвенного», «валового» и «чистого» ущерба.

Первичным документом для учета ущерба от наводнений является акт. Для правильной последующей оценки крайне важно включить в акт, либо приложить к нему, подробное описание и перечень «физического» ущерба со всеми количественными измерителями.

Ограничиваться только одними денежными показателями не рекомендуется, так как это затрудняет последующую систематизацию и сопоставление с ущербом от наводнений за прошлые годы.

В учетных документах также крайне важно показать степень ущерба имуществу, хотя бы в порядке следующих градаций: погребено, требует капитального ремонта, нуждается в текущем ремонте и т. д.

При экономической оценке ущерба следует прежде всего систематизировать данные, собранные в местных организациях по секторам народного хозяйства. Это вызывается как различиями социальной природы государственной, колхозно-кооперативной и личной собственности, так и различными методами возмещения ущерба.

В то время как ущерб государственных предприятий, в зависимости от характера пострадавших фондов, почти полностью компенсируется по планам капитальных вложений и капитального ремонта, либо путем пополнения оборотных средств, колхозно-кооперативный сектор получает возмещение в виде: а) сумм выплачиваемых Госстрахом СССР; б) освобождения от налогов и освобождения от сдачи продукции по планам госпоставок и госзакупок. Отдельные граждане, чье имущество потерпело ущерб, получают пособия по линии Госстраха за дома и другие строения и единовременную помощь от государства.

Таким образом, систематизация материалов по первому признаку – по секторам народного хозяйства – сводится к распределению их на ущерб государственного сектора, колхозно-кооперативного сектора и личного имущества граждан.

Распределение ущерба по отраслям хозяйства производится по обычной номенклатуре отраслей возможно более подробно. Дальнейшее распределение данных об ущербе состоит в группировке их по характеру фондов, понесших ущерб. По этому признаку может быть предложена следующая градация:

а) основные производственные фонды предприятий – государственные или колхозно-кооперативные средства труда: производственные здания, машины, инструменты, транспортные средства. Размеры ущерба по этим фондам должны оцениваться в соответствии с объемом средств, необходимых для их ремонта, или же по восстановительной стоимости объектов в тех случаях, когда ремонт разрушенных объектов технически невозможен или экономически нецелесообразен;

б) оборотные средства предприятий и колхозов, включающие оборотные фонды (сырье, материалы, топливо, полуфабрикаты и т. д.) и фонды обращения (готовая продукция).

Мы полагаем, что уничтоженная и поврежденная готовая про-

дукция должна оцениваться по полной себестоимости, так как расходы, связанные с содержанием управленческого и сбытового аппарата, хозяйство несет независимо от порчи и гибели части промышленной продукции.

К этой же категории ущерба следует отнести порчу и гибель урожая зерновых и других культур, порчу сенокосов и т. д.;

в) непроизводственные фонды народного хозяйства: жилищный фонд, здания культурно-бытовых учреждений, школ, театров, клубов, больниц с оборудованием;

г) расходы, понесенные государством в процессе борьбы с наводнениями: для спасения людей и имущества, содержания транспорта, подвоза балласта к железнодорожным путям, сооружения временных дамб, привлечения для аварийных работ воинских частей и мобилизации населения;

д) помощь, оказываемую государством и общественными учреждениями организациям и лицам, пострадавшим от наводнений: единовременные денежные и натуральные пособия, списание налогов и сборов и др.

Такая группировка важна для выяснения структуры ущерба, что имеет определенное значение при разработке мер по борьбе с наводнениями.

Все перечисленные ущербы обладают более или менее точной количественной мерой. Однако помимо них, имеются значительные потери, не поддающиеся точному учету. В дальнейшем изложении первую группу для краткости мы будем называть «прямой ущерб», вторую – «косвенный ущерб».

Часть косвенных потерь может быть, хотя бы приблизительно, экономически оценена путем применения нормативов: определение других косвенных потерь представляется весьма сложным в методическом отношении. К первой группе (нормативно определяемых косвенных потерь) мы относим освоение новых сельскохозяйственных земель взамен систематически затопляемых или полностью выбывших из оборота, повышенный падеж скота в связи с гибелью кормов и порчей естественных сенокосов, переселение колхозов и перемещение предприятий из зоны наводнений, завоз хлеба и овощей в районы, пораженные наводнением, взамен погибшей сельскохозяйственной продукции.

К потерям, не определяемым в денежном выражении, можно причислить следующие: невыполнение производственных и транспортных планов и снижение технико-экономических показателей из-за простоя промышленного оборудования и транспортных средств, невыполнение планов строительными организациями из-за

массовой гибели плотов (леса) во время паводков, отъезда населения из затопляемых районов, перерыв перевозок по железным и автомобильным дорогам, постепенное снижение плодородия почв ввиду отложения наносов песка. Некоторые из этих видов косвенного ущерба настолько переплетаются во всех отраслях народного хозяйства и настолько оказывают свое влияние на все стороны жизни района исследования, что подсчет их практически невозможен.

Так, например, перерыв и замедление движения товарных и пассажирских поездов по железным дорогам в связи с наводнением отражается на всех отраслях материального производства (ухудшение снабжения сырьем и топливом и вывоза готовой продукции, приостановка завоза рабочих и т. д.). Однако выразить количественную сторону этого ущерба при множественности, разнохарактерности предприятий и их взаимосвязей невозможно.

Наконец, введение в обиход понятий «валового» и «чистого» ущерба от наводнений подкрепляется следующими соображениями: при подсчетах ущерба, проводимых местными организациями, допускалась неточность. Помощь, оказанная государством колхозам и отдельным гражданам (единовременные пособия, освобождение от налогов, поставок и т. д.), включалась в расходы государства. Однако, ущерб колхозного сектора и населения не уменьшался соответственно на такую же сумму, что в ряде случаев, приводило к двойному счету. Для устранения этой ошибки целесообразно ввести в анализ понятия: валовый ущерб всех секторов народного хозяйства и населения, т. е. ущерб «брутто» и ущерб «нетто», т. е. сумма убытков, из которой исключены государственные пособия и дотации колхозному сектору и населению. По отдельным отраслям народного хозяйства может быть предложена для обсуждения следующая методика оценки потерь.

По промышленности и транспорту. Для подсчета прямых убытков принимаются данные годовых отчетов предприятий, трестов и главков с распределением убытков по характеру балансов (отчет по основной деятельности, отчет по капитальным вложениям) с дальнейшей детализацией, соответствующей указанным выше положениям. Эксплуатационные потери транспортных предприятий распределяются по районам, участкам рек и железнодорожных магистралей пропорционально ущербу, который понесли основные средства стационарных транспортных предприятий (пристаней, станций и т. д.).

По сельскохозяйственным предприятиям. Особенно сложной представляется оценка потерь колхозов. Изучение материалов местных организаций показало, что ущерб колхозного сектора по земледель-

ческим отраслям обычно принимают по данным Госстраха о суммах, выплаченных колхозам в связи с страхованием посевов. Эти суммы до настоящего времени исчисляются Госстрахом по нормативу, установленному в 1940 г. Но такая методика учета потерь позволяет определить не действительный ущерб колхозов, а только ущерб государства, выраженный суммой страхового возмещения колхозам. Действительный ущерб колхозно-кооперативного сектора значительно выше.

Для того чтобы приближенно оценить действительные убытки колхозов Приамурья на примере наводнения 1953 г., был применен следующий метод: по данным Госстраха о посевных площадях отдельных культур, полностью или частично погибших в 1953 г., и материалам Амурского Облплана о средней плановой урожайности по районам Амурской области за 1953–1954 гг. были ориентировочно подсчитаны возможные потери валовых сборов. Цифры этих потерь в натуре были умножены на закупочные цены. Полученная сумма дает близкое к действительности представление о потерях колхозного хозяйства¹.

По мнению проф. А.В. Стоценко, в этих расчетах имеет место некоторый недостаток. А.В. Стоценко полагает, что в связи с гибелью посевов имеет место некоторая вынужденная экономия затрат живого и овещественного труда на втором этапе ухода за посевами и в период уборки урожая. Нельзя согласиться с этими соображениями. Как известно, затраты труда и механизмов на уборку урожая после наводнения на единицу площади значительно выше, чем в обычных условиях (повышенный расход горючего, порча механизмов, низкая производительность), что в общем компенсирует, а может быть и перекрывает снижение затрат в связи с уменьшением общей площади уборки. Кроме того, в период после наводнения труд колхозников используется для ликвидации последствий наводнения, т. е. не может быть производительно переключен, за редким исключением, в другие отрасли колхозного производства, промышленности и т. д.

Все эти соображения дают право считать и трудовые, и материальные затраты на общий объем продукции полеводства в период наводнения не менее обычного, несмотря на уменьшение физического объема этой продукции.

¹ Возможно, что полученные цифры несколько выше действительного ущерба, так как фактическая урожайность в последние годы почти во всех районах Амурской области была ниже плановой. Однако получить отчетные данные об урожайности за 1953 г. оказалось возможным только в двух районах Амурской области.

Как известно, наряду с наводнениями сельское хозяйство Приамурья терпит большие убытки из-за резкого переувлажнения почв и растительности в летний период, возникающего из-за обилия осадков. Накопление излишней влаги в почве приводит к полной или частичной гибели урожая и отражается на условиях и результатах сельскохозяйственной деятельности и в последующие годы.

Местными органами Госстраха и Управлениями сельского хозяйства ущерб от переувлажнения (вымочки) сельскохозяйственных культур и от наводнений до 1953 г. не учитывались отдельно, а включались в отчеты в общие убытки от стихийных бедствий. В связи с нашим исследованием возникла необходимость выделить ущерб земледелия от наводнений из общих данных о потерях от стихийных бедствий.

Для этого были приняты следующие условные критерии: во всех случаях, когда сельскохозяйственные угодья в 1953 г. были залиты паводочными водами, ущерб относился за счет наводнения, независимо от причин, вызвавших паводок (ливневые дожди местного характера или подпор данной реки от другого, более мощного водотока); считалось, что ущерб от затопления угодий речными водами перекрывает порчу этих угодий от одновременно выпадающих на них дождевых осадков; к ущербу от переувлажнения почв и растений относились все случаи ущерба на угодьях, отдаленных от водотоков, а также гибель (повреждение) урожая от дождей на угодьях, находящихся у рек, на которых паводка не было.

Исходя из этих отправных позиций, автором совместно с Управлением Госстраха Амурской области были систематизированы отчетные материалы по каждому району и разделены суммы, выплаченные колхозам в 1953 г. в возмещение ущерба от наводнения и переувлажнения. Оказалось, что в Амурской области пострадало в 1953 г. от наводнений 64 колхоза и от переувлажнения 161 колхоз. Только шесть колхозов понесли убытки одновременно от обоих стихийных бедствий, а у 219 колхозов ущерб был результатом одной из этих причин.

Прямые потери животноводства принимались по данным колхозов о количестве погибшего скота и по средней стоимости головы скота, по госзакупочным ценам.

Потери от наводнений по совхозам были приняты по удорожанию себестоимости единицы собранной продукции, так как в свои отчетные данные совхозы включают затраты труда и механизмов на обработку посевов, оказавшиеся бросовыми в связи с частичной или полной гибелью урожая от наводнения. Такой же метод был применен и по отношению к ущербу подсобных хозяйств.

Значительно менее сложен учет потерь от наводнений в отраслях торговли, культуры, здравоохранения, коммунально-бытового обслуживания и управления. Ущерб этих организаций оценивался в суммах, необходимых для восстановления (ремонта) объектов или компенсации погибших товароматериальных ценностей.

Для учета и оценки потерь личной собственности населения рассмотрены последствия ущерба от повреждения жилых зданий и огородов. Количественные данные по этим видам ущерба принимались по материалам местных органов, а оценка по нормативам, рекомендованным Амурским Облпланом.

В связи с невозможностью каких-либо экономических суждений нами полностью исключена из рассмотрения гибель личного движимого имущества (кроме скота) и инвентаря.

Основные положения разработанной методики оценки ущерба от наводнения были рассмотрены и одобрены в мае 1955 г. Экспертной комиссией Совета технико-экономической экспертизы Госплана СССР (в связи с обсуждением вопроса о мерах борьбы с наводнениями на р. Зее).

<...>

Определение среднегодового размера ущерба от наводнений

Мы располагаем более или менее сопоставимыми данными по наводнениям катастрофического типа, имевшим место в 1928 и 1953 гг.

Как показало исследование, убытки от наводнения 1953 г., несмотря на значительно меньшие размеры наводнения, чем в 1928 г., выразились, примерно в той же сумме, что и в 1928 г. (в сопоставимых ценах 1953 г.). Это позволяет выдвинуть тезис о быстром росте ущерба от наводнений в связи с развитием народного хозяйства.

Если бы в 1953 г. повторился высший уровень воды, достигнутый в 1928 г., можно предполагать (по динамике роста основных отраслей народного хозяйства этих районов Дальнего Востока за 25 лет), что ущерб 1953 г. от наводнений был бы на 50–60% выше.

Что касается оценки возможностей увеличения потерь от наводнений в бассейне Зеи и среднего Амура в перспективе, то здесь необходимо считать с двумя факторами.

Первый фактор – ход хозяйственного развития неизбежно вызовет некоторое, хотя и сдерживаемое, дальнейшее новое строительство на затопляемой территории, расположенной в непосредственной близости к воде и наиболее ценной в сельскохозяйственном отношении.

Предварительная гипотеза развития хозяйства Дальнего Востока, разработанная в 1953 г. Институтом экономики АН СССР, предусматривает увеличение объема промышленной продукции этого экономического района в перспективе ближайших 15 лет в 3–4 раза и объема капиталовложений в 2 раза по сравнению с 1955 г. Если более осторожно подойти к размещению новых строений в зоне затопления, то все же, с учетом расширения действующих предприятий, размеры среднегодового ущерба в зоне действия Зейского водохранилища могут увеличиться на 40–50%.

Вторым фактором, могущим иметь значительное влияние на размеры убытков от наводнений, является возможность большего, чем до сих пор, совпадения паводков на отдельных реках Амурского бассейна.

Если представить возможность одновременного охвата ливневыми осадками площади бассейнов 2–3 водотоков и одновременно наводнения большой силы, то трудно даже оценить размер бедствия, которое может произойти. Повышение расходов воды верхнего Амура и верхней Селемджи по сравнению с 1928 г., при совпадении с катастрофическим паводком на Зее, способно вызвать весьма серьезные последствия ниже устья Селемджи, у Благовещенска, и далее по всему среднему Амуру.

Возможность такого совпадения определяется величиной повторяемости весьма малого порядка; все же учитывать данное обстоятельство как осложняющую тенденцию с нашей точки зрения необходимо.

Вопросы очередности сооружения водохранилищ в бассейне Амура в связи с задачей сокращения ущербов наводнения

Общая картина ущербов народного хозяйства и населения бассейна Амура от наводнений, полученная в результате анализа учетных данных и экономической экспертной оценки, представлена в таблице.

Из сказанного ранее можно сделать следующие выводы.

1. Наводнения в бассейне Амура являются крупным народнохозяйственным бедствием.

Годы паводков на различных участках бассейна обычно не совпадают, и для практических нужд важно распределение ущерба по участкам бассейна и зонам тяготения к отдельным гидроэнергетическим сооружениям.

2. На первом месте по величине ущерба находится Зeya ¹, на втором средний Амур, а из ее притоков – Селемджа.

3. Сооружение каждого из водохранилищ будет иметь определенное экономическое значение для ликвидации наводнений и сокращения ущерба народного хозяйства. Степень влияния разных водохранилищ на сокращение убытков весьма различна.

Нами сделана попытка группировки данных об ущербе по «зонам влияния» отдельных водохранилищ.

В качестве основных водохранилищ, сооружение которых в бассейне Амура позволит избежать наводнений и их катастрофических последствий, рассматриваются следующие: Верхнеамурское, Зейское, Селемджинское, Буреинское.

Таблица 18

Размещение современного и возможного в перспективе ущерба от наводнений в бассейне верхнего и среднего Амура (% от итога)

Участки Амура и его притоки	Среднегодовой ущерб	
	современный	возможный в перспективе 15–20 лет
Верхний Амур	22,0	17,9
Средний Амур		
Устье Зей – устье Сунгари	12,6	17,9
Устье Сунгари – устье Уссури	7,9	8,3
Итого средний Амур	20,5	26,2
Зeya	42,5	41,7
Селемджа	7,1	5,9
Буряя	1,6	1,8
Гильчин, Будунда, Бира и др.	6,34	6,5
Всего	100	100

Необходимость дать, хотя бы в первом приближении, показатель ущерба от наводнений по зонам влияния водохранилищ² заставила нас прибегнуть к следующей весьма условной схеме.

¹ В 1956 г. почти на всем протяжении Амура и на его притоках имело место новое большое наводнение, убытки от которого, по предварительным подсчетам, не уступают убыткам 1953 г. В 1958 г. на верхнем и среднем Амура, на Зее и Селемдже произошло крупнейшее наводнение, значительно превысившее по своим результатам все описанные нами выше наводнения.

² Под термином «зона влияния водохранилища» имеется в виду территория, которая не будет подвержена катастрофическим и большим наводнениям после сооружения водохранилища.

Принимается, что строительство Верхнеамурского водохранилища позволит обезопасить почти всю территорию верхнего Амура и уменьшить на 30% суммарный паводочный сток Амура в его среднем течении при зейских наводнениях (до устья Сунгари).

Условно принимается и сокращение ущерба в среднем течении в том же соотношении, хотя естественно, что снижение расходов на 30% может вызвать другую интенсивность паводка и более значительное уменьшение убытков.

Зейское и Селемджинское водохранилища обезопасят почти все течение этих рек и исключат в основном катастрофический ущерб на среднем Амуре (до устья Сунгари).

Бурейское водохранилище позволит ликвидировать наводнения и убытки от них в основном только на р. Бурее.

Зависимость между наводнениями на различных участках бассейна Амура должна быть уточнена дальнейшими исследованиями соответствующих специалистов и анализом гидрометрических данных.

4. Долю капиталовложений, относимых на борьбу с наводнениями, считаем возможным исчислять по сокращению ущерба от наводнений ориентировочно за 25-летний срок.

5. С учетом этих замечаний, ущерб от наводнений, устраняемый в советском Приамурье при сооружении ГЭС, представляется в следующем виде (*табл. 19*).

Таблица 19

Соотношение стоимости строительства гидроэлектростанций в бассейне Амура и ущерба от наводнений, устраняемого при сооружении ГЭС

ГЭС	Удельный вес экономии от ликвидации наводнений в стоимости сооружения ГЭС (в % при расчетном сроке 25 лет)
Верхнеамурская	15,4
Зейская	35,7
Дагмарская (Селимджа)	7,9
Ушумунская (Бурей)	2,9

К этим цифрам следует добавить убытки, которые испытывает китайское Приамурье. Однако такие расчеты должны быть произведены совместно со специалистами КНР.

6. С точки зрения влияния гидротехнического комплекса на ликвидацию ущерба от наводнений на территории СССР следует рекомендовать как первоочередные – Зейское и Верхнеамурское водохранилища.

7. Полученные в результате исследований данные позволяют эмпирически определять долю капиталовложений, относимых на борьбу с наводнениями, которую можно условно исключить из стоимости сооружений, относимой на энергетику.

Задачей дальнейших исследований является теоретическая разработка и обоснование метода распределения капиталовложений между различными отраслями народнохозяйственного комплекса, создаваемого при гидротехническом строительстве (в том числе и капиталовложений, относимых на ликвидацию ущерба от наводнений).

Список литературы:

Богданов, Н.Ф. Воспоминания старого казака / Н.Ф. Богданов. – Благовещенск, 1877.

Булгаков, А.И. Наводнения на Дальнем Востоке, в Уссурийском крае и меры борьбы с ними. Ежегодник отдела земельных улучшений / А.И. Булгаков. Ч. II. – Благовещенск, 1913.

Гонсович, Е.В. Наводнение на Амуре в 1872 г. по запискам современников / Е.В. Гонсович // Сибирский архив. – Минусинск, 1915. – № 3.

Горемыка, П.Ф. Наводнение на Амуре / П.Ф. Горемыка // Семья охотников. – Благовещенск, 1910. – № 9.

Грум-Гржимайло, Г.Е. Описание Амурской области / Г.Е. Грум-Гржимайло. – СПб., 1894.

Доскач, А.Г. Физико-географический очерк Зейско-Буреинской равнины / А.Г. Доскач. – М.–Л. : Изд-во АН СССР, 1937.

Ежегодник отдела земельных улучшений за 1913 г. Ч. I–II. – Петроград, 1914.

Исполинов, А.А. Наводнение 1928 г. / А.А. Исполинов // Материалы по гидрологии Дальневосточного края. Т. I. – Владивосток, 1930.

Исполинов, А.А. Наводнение 1929 г. и его причины / А.А. Исполинов // Материалы по гидрологии Дальневосточного края. Т. I. – Владивосток, 1930.

Карпов, А. Река Амур с его притоками, как пути сообщения / А. Карпов. – СПб. : Саламандра, 1909.

Клопов, С.В. Условия регулирования и гидроэнергетического использования стока верхнего и среднего Амура / С.В. Клопов, А.Б. Марголин. Рукопись, фонды СОПС АН СССР, 1955.

Кравцов, В.А. Энергоресурсы Дальневосточного края / В.А. Кравцов. – Хабаровск : Дальгиз, 1939.

Ливеровский, Ю.А. Природа южной половины Советского Дальнего Востока / Ю.А. Ливеровский, Б.П. Колесников. – М. : Гос. изд-во геогр. литерат., 1949.

Марголин, А.Б. Экономическая оценка ущерба от наводнений в средней части бассейна р. Амур / А.Б. Марголин. Рукопись, научн. отчет за 1954 г., фонды СОПС АН СССР, 1955.

Материалы местных организаций Амурской области и Хабаровского края об ущербе от наводнений 1953 г. Фонды Сектора гидроэнергетических ресурсов СОПС АН СССР.

Материалы местных организаций провинции Хэйлунцзян КНР.

Наводнение в Михайлово-Семеновском станичном округе // Амурский земледелец. – Благовещенск. – 1915. – № 17.

Наводнение 1928 г. в Дальневосточном крае : сб. – Хабаровск, 1929.

Небывалое наводнение в Амурском лимане // Метеорологический вестник. – Л. – 1925. – № 3.

Никольская, В.В. О некоторых особенностях природы сельскохозяйственных территорий Амурской области // Изв. АН СССР, сер. геогр. – 1954.

Попов, В.И. Наводнения в бассейне р. Зеи и на среднем Амуре и меры борьбы с ними / В.И. Попов. Рукопись, фонды СОПС АН СССР, 1954.

Попов, В.М. Наводнение в Дальневосточном крае / В.М. Попов. – Благовещенск : Дальгиз, 1932.

Прахов, Н.И. Наводнение на Дальнем Востоке 9–29 августа 1927 / Н.И. Прохоров. – Хабаровск, 1928.

Стоценко А. В. Климатический очерк бассейнов рек Зеи и Бурей. Рукопись, фонды СОПС АН СССР, 1955.

Суслов, С.П. Физическая география СССР. Азиатская часть / С.П. Суслов. – М. : Учпедгиз, 1954.

Экономический бюллетень 1928 г. № 33 : приложение к журн. «Вестник Маньчжурии», изд. КВЖД.

Экономическая жизнь Дальнего Востока. – Хабаровск. – 1928. – № 6–8.



Славин С.В.

К вопросу о методах и формах управления процессом социалистического освоения Севера СССР¹

Непрерывный рост промышленности в СССР требует широкого вовлечения в производство новых источников сырья и топлива. В связи с этим не только усилилось использование природных богатств экономически развитых районов, но постепенно разворачивается освоение новых районов, обладающих крупнейшими запасами неиспользованных природных богатств.

Следует иметь в виду, что даже в высокоразвитых в промышленном отношении районах СССР используются далеко не все виды природных ресурсов. На каждой стадии развития производительных сил и уровня техники в каждом районе происходит отбор ресурсов сырья и топлива, подлежащих освоению. Для каждого района, таким образом, характерно выборочное промышленное освоение природных богатств, что диктуется, прежде всего, экономическими соображениями, народнохозяйственным профилем данного района. Для районов Севера, в силу их отдаленности, малонаселенности и других особенностей, выборочность освоения имеет особое значение.

В каждом экономическом районе можно выделить две группы отраслей производства, характеризующие район: во-первых, отрасли, определяющие специализацию данного района и его место в межрайонном разделении труда, и, во-вторых, отрасли, обеспечивающие развитие первой группы и максимальное удовлетворение потребностей населения.

В полной мере это относится и к районам Севера.

Суровые природные условия, малонаселенность, отдаленность и труднодоступность в транспортном отношении районов Севера, особенно на первых этапах освоения, удорожают строительство промышленных предприятий и их эксплуатацию. Это обстоятельство ограничивает круг природных богатств, которые экономически целесообразно осваивать в районах Севера для вывоза в другие рай-

¹ Славин С.В. К вопросу о методах и формах управления процессом социалистического освоения Севера СССР // Проблема Севера. Вып. 1. 1958. С. 229–243.

оны страны. С наибольшей силой такие ограничения сказываются на производствах, которые определяют специализацию района и его место в межрайонном разделении труда¹.

Чем отдаленнее район, чем менее он доступен в транспортном отношении и чем, следовательно, больше затраты общественного труда на освоение его природных ресурсов и более длительны сроки получения полезного эффекта, тем уже круг ресурсов, подлежащих освоению. Существенно сказывается также крайняя малонаселенность районов Севера. Все это приводит к тому, что в отдаленных и труднодоступных районах Севера промышленность возникает отдельными очагами, являющимися как бы «оазисами» на огромных пространствах Севера, не освоенных в промышленном отношении.

Такой «оазисный» характер освоения при указанных ранее особенностях природы и экономики районов Севера вызвал к жизни особые формы и методы управления процессом освоения, резко отличавшиеся до последнего времени от методов и форм управления народным хозяйством в обжитых районах страны. Некоторые своеобразные черты сохраняются и в настоящее время после организации совнархозов.

Накопленный опыт работы на Севере за годы социалистического строительства и в том числе опыт управления процессом освоения представляют большой интерес и заслуживают более подробного рассмотрения.

<...>

¹ Опыт освоения Советского Севера за годы социалистического строительства показывает, что освоение его природных богатств оказывается экономически целесообразным только в двух случаях: 1) когда особые качества этих ресурсов оправдывают повышенные затраты на их освоение и эксплуатацию; в этом случае использование ресурсов на Севере оказывается экономически не менее эффективным, чем в других районах, расположенных в более благоприятных климатических и транспортных условиях; 2) когда данные виды ресурсов вообще дефицитны в стране и их освоение необходимо для неотложных нужд народного хозяйства и укрепления обороноспособности страны.

Развитие второй группы производств на Севере также ограничено многими обстоятельствами. Для условий Севера неизбежны мелкие размеры предприятий (из-за малонаселенности и распыленности населения на Севере), местная сырьевая база для некоторых производств крайне невелика. В результате себестоимость продукции чрезмерно высока, и зачастую аналогичная продукция, завозимая из других районов страны, оказывается дешевле местной, даже с учетом транспортных издержек. Однако имеется ряд производств, развитие которых жизненно необходимо для народного хозяйства и потребностей населения. Вместе с тем, завоз некоторых видов продукции из других районов практически невозможен. В силу этого, во многих районах Севера получают значительное развитие местная топливно-энергетическая база, производство строительных материалов, ремонтные базы, производство молока, овощей и др.

Опыт социалистического строительства на Советском Севере выдвинул как безусловно оправдавшую себя на определенных этапах развития формулу территориальных транспортно-промышленных и промышленно-транспортных комбинатов.

Характерные черты организации указанных комбинатов следующие.

1. Выделение государством территории, на которую распространяется деятельность данного комбината. Эта территория определялась не границами административных подразделений страны (область, район), а характером поставленных перед комбинатом задач.

2. Включение в состав комбината всех отраслей хозяйства и всех видов производства, необходимых для решения основной задачи комбината и общего подъема производительных сил данной территории.

3. Подчинение всех предприятий, входящих в комбинат, единому руководству (управлению), объединяющему все материально-технические и финансовые средства, а также кадры.

В транспортно-промышленных комбинатах основной задачей является освоение определенных транспортных артерий, имеющих важное общегосударственное значение, с хозяйственным освоением тяготеющей к ним территории. В этих комбинатах транспорт имеет ведущее значение.

В промышленно-транспортных комбинатах основной задачей является освоение определенных видов природных ресурсов; транспорт входит в состав комбината как важнейшее звено в решении этой основной задачи.

Такие комбинаты можно назвать интегральными, что подчеркивает наиболее характерную для них черту единства управления всем комплексом производств и отраслей, связанных с решением поставленной перед комбинатом задачи.

Формы управления указанными комбинатами на Севере своеобразны и, как будет показано ниже, не случайны, а закономерны в условиях социалистического хозяйства.

Форма территориальных транспортно-промышленных и промышленно-транспортных комбинатов стала применяться и нашей стране еще в первые годы Советской власти, а более широко – в период пятилеток. Таким был Транспортно-промышленный и колонизационный комбинат Мурманской железной дороги (1923 г.), Акционерное Общество при Наркомвнешторге «Комсеверопуть» (1928 г.), Главное управление Северного морского пути (1932 г.), промышленно-транспортные комбинаты на Севере – Камчатское

акционерное общество, Дальстрой, Норильскстрой, Воркуткомбинат, Ухтакомбинат и другие.

Построение комбинатов не всегда было одинаковым, оно менялось в зависимости от поставленных перед данными комбинатами задач, местных условий и уровня развития хозяйства, однако все они в той или иной мере сохраняли указанные выше характерные для таких комбинатов черты.

Чем же вызваны особые формы и методы промышленного и транспортного освоения районов Севера?

Прежде чем ответить на этот вопрос, рассмотрим деятельность некоторых из указанных комбинатов.

<...>

Акционерное общество Комсеверопуть. Общество было создано в 1928 г. для организации нормальных плаваний через Карское море и развития производительных сил Обского и Енисейского Севера.

Главная деятельность Комсеверопути заключалась в развитии водного транспорта – морского и речного. Вместе с тем Комитет разрабатывал леса в низовьях Ангары, на Енисее и Оби для экспорта; им был создан лесопромышленный центр и морской порт на Енисее – Игарка и порт в Обской губе (Новый Порт); развивались рыбный, зверобойный и пушной промыслы в низовьях Оби и Енисея, в Енисейском заливе и Обской губе; продвигалось на север сельское хозяйство; заселялся ряд пунктов на Енисее и Оби.

Развитие Комсеверопути привело к созданию нескольких хозяйственных узлов, опорных пунктов комбината, отстоящих один от другого на многие сотни километров. Таковы: Игарка (лесопромышленный и транспортный узел), Ногинск на Н. Тунгуске (добыча графита и угля), Курейка (добыча графита), низовья Енисея (рыбные промыслы с центром в Усть-Порту, где был построен консервный завод) и др. Почти все эти пункты объединяли в едином комплексе различные отрасли хозяйства: Ярцево – лес и сельское хозяйство; Игарка – лесную промышленность, морской и речной транспорт и т. д. Внутри данного хозяйственного узла сочетание разных отраслей обеспечивало почти круглогодичную загрузку рабочих и требовало лишь ограниченного сезонного завоза рабочих для погрузочных работ и промыслов.

Таким образом, Комсеверопуть представлял собой транспортно-промышленный комбинат, охватывающим своим влиянием экономику обширной территории Обь-Енисейского Севера. Имея стержнем своей деятельности развитие водного транспорта, Комсеверопуть своей многосторонней работой на Севере сам обеспечивал создание грузов для перевозок морским и речным транспортом (лес,

графит, рыба и др.). Значительные научно-исследовательские и изыскательские работы, проведенные на Севере органами Комсеверопути, подготовили край к широкому промышленному освоению и еще большему развитию транспортных операций. Так, геологические исследования в районе Норильска привели впоследствии к созданию крупного центра никелевой промышленности.

Такие же задачи призвано было выполнить Главное управление Северного морского пути, организованное в декабре 1932 г. На Главсевморпуть возлагалась задача проложить нормально действующий морской путь через моря Арктики и, опираясь на этот путь и индустрию старых промышленных районов, поднять экономику труднодоступных в транспортном отношении малонаселенных и хозяйственно отсталых районов азиатского Севера.

Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП (б) от 20 июля 1934 г. Главному управлению Северного морского пути были приданы все черты территориального транспортно-промышленного комбината. В постановлении подчеркивалась тесная связь между освоением Северного морского пути и развитием производительных сил тяготеющих к нему районов, очерчена территория, на которую распространялась деятельность Главсевморпути: в европейской части СССР – острова и моря Ледовитого океана, в азиатской части – территории севернее 62-й параллели (параллель Якутска).

Главсевморпути были поручены изыскания и начальная разработка природных богатств Советской Арктики и другие функции, охватывающие «командные высоты» хозяйства на обширной территории. В ведение Главсевморпути были переданы все предприятия союзного значения, расположенные на территории его деятельности.

В 1935 г., после ликвидации Комитета Севера при Президиуме ВЦИК, на Главсевморпуть были возложены и функции Комитета Севера по хозяйственному и культурному обслуживанию народов Севера, а также контроля и наблюдения за деятельностью всех ведомств и учреждений, действующих на выделенной Главсевморпути территории. После ликвидации в 1936 г. интегральной кооперации на Крайнем Севере Главсевморпуть стал обеспечивать здесь торговлю и заготовительную деятельность.

Таким образом, Главсевморпуть был единственной крупной транспортно-промышленной государственной организацией, действующей на определенной территории и охватывающей своей деятельностью не только экономику, но в значительной мере также культурное и политическое строительство. Освоение Северного морского пути было основным рычагом для развития этой деятельности.

Характер деятельности Главного управления Северного морского пути в 1936 г. отчетливо показан на схеме (рис. 1).

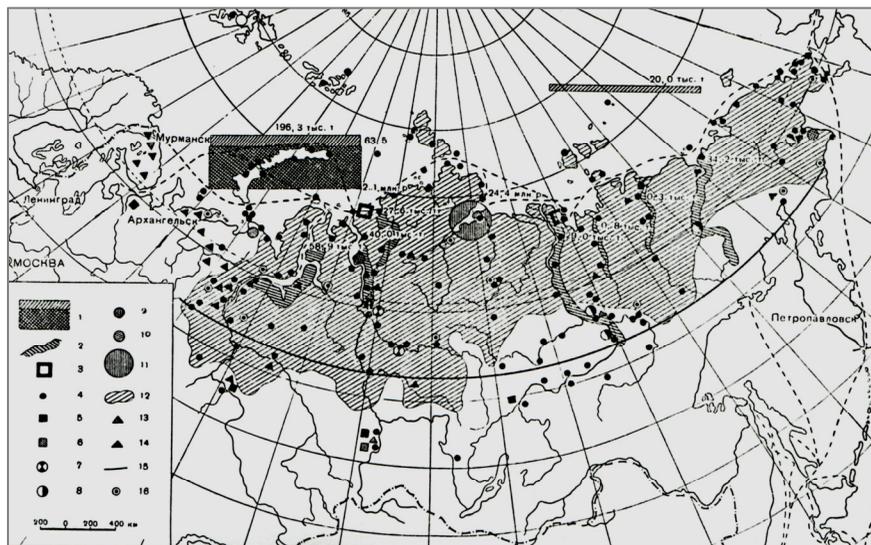


Рис. 1. Круг деятельности Главсевморпути в 1936 г.:

1 – грузооборот морской в тыс. т; 2 – то же рек в тыс. т; 3 – порты (общая сумма капиталовложений в млн руб.); 4 – полярные станции; 5 – судостроительные верфи; 6 – авторемонтный завод; 7 – графитовый рудник; 8 – угольные копи; 9 – рыбоконсервные заводы; 10 – флюоритовый рудник; 11 – нордвикская экспедиция (общая сумма расходов в млн руб.); 12 – район торговозаготовительной деятельности; 13 – овоще-животноводческие совхозы; 14 – оленеводческие совхозы; 15 – 62° сев. шир.; 16 – культбазы.

Вместе с освоением морского пути – как важнейшей водной транспортной магистрали – Главсевморпуть развивал судоходство по рекам азиатского Севера, впадающим в арктические моря, и проникал с моря вглубь материка, охватывая сеть водных путей огромную территорию. Широкие геологические исследования выявили месторождения ценных и дефицитных полезных ископаемых, многие из которых ныне освоены благодаря развитию морских и речных путей. Водный транспорт вызвал к жизни ряд обслуживающих отраслей промышленности – угольную, судостроение, судоремонт и др.

Кроме указанных транспортно-промышленных комбинатов, на Севере были и имеются сейчас некоторые промышленно-транс-

портные комбинаты, как, например, *Норильский комбинат*, основной задачей которого является промышленное освоение полиметаллических руд в районе Норильска. В составе этого комбината в период Великой Отечественной войны был построен крупный никелевый комбинат, развита угольная промышленность, местная продовольственная база и др. Важным звеном в промышленном освоении района служит транспорт: в ведении комбината находятся железная дорога Норильск – Дудинка, морской и речной порт в с. Дудинке на Енисее.

Такого же характера (с теми или другими отклонениями в зависимости от местных условий) в течение долгого времени были комбинаты *Воркутуголь*, осваивающий Печорский угольный бассейн, *Ухтакамбинат*, осваивающий нефтяные ресурсы Ухтинского района, *Главное управление строительства Дальнего Севера – Дальстрой* и др.

Следует подчеркнуть, что указанные выше формы и методы освоения Севера носят исторический характер и изменяются или отмирают на определенных этапах развития. Как будет показано ниже, в полной мере принцип создания таких комбинатов применим для начального периода освоения. С развитием хозяйства и освоением новых транспортных путей на Севере начинают применяться другие формы управления народным хозяйством, обычные для промышленно-развитых районов.

<...>

Практика показывает, что форма интегральных комбинатов в условиях отдаленных районов Севера на первых этапах освоения дает существенную экономию общественного труда, по сравнению с принятой в тот период для обжитой территории страны формой управления по отраслевому признаку. Распространение на районы Советского Севера подобной формы управления (по отраслевому признаку) неизбежно привело бы к большим потерям в народном хозяйстве, замедлило бы процесс освоения, а в ряде случаев могло бы повести и к срыву освоения.

Это и понятно. В силу особенностей Севера создание каждого нового индустриального очага или транспортной артерии связано с преодолением больших трудностей, особенно на первых порах, требует не только повышенных затрат общественного труда, по сравнению с обжитыми районами, но также постоянного, неослабного внимания со стороны органов управления. Учитывая сезонность завоза грузов на Север и длительность их движения по сложной транспортной цепи, эти органы управления призваны уделить очень большое место организации материально-технического и продовольственного снабжения и самого завоза. Каждая ошибка,

допущенная в этом деле, влечет за собой очень серьезные, а иногда неисправимые последствия. Многие специфические особенности имеет и строительство на вечной мерзлоте, и организация ремонтных баз, связи, наконец, сама технология добычи и переработки полезных ископаемых. Недооценка этих особенностей в органах управления ведет подчас к большим потерям.

Аппарат существовавших отраслевых министерств не был приспособлен к руководству освоением Севера. В ведении каждого такого министерства находилось большое число крупных предприятий и строек, расположенных в обжитых районах страны и имеющих достаточно значительный удельный вес в общесоюзном производстве; объекты освоения на Севере, войдя в состав такого министерства, на первых стадиях освоения неизбежно имели бы очень небольшой удельный вес в продукции министерства, но вместе с тем требовали бы несоразмерно больших материальных затрат и повышенного внимания к себе со стороны аппарата министерства. Специфические условия освоения могли быть полноценно учтены только при создании в каждом министерстве специальных северных главков и соответствующих органов на местах, что привело бы к чрезмерному разбуханию управленческого аппарата и росту управленческих расходов. Интегральная система, когда руководство всем процессом освоения сосредоточено в одних руках, проще и дешевле.

Но даже организация в министерствах специальных северных главков не могла бы гарантировать успех в сложном деле освоения. Для решения общей задачи освоения требуется взаимодействие многих отраслей хозяйства. И если ведомственность была очень серьезным пороком отраслевой системы управления даже в обжитых районах, то больший урон она наносила бы освоению новых районов. Согласованность и взаимодействие отдельных отраслей могли достигаться лишь при планировании в центре - в союзных, республиканских и областных (краевых) органах. Но ошибка, допущенная в плане любого из отраслевых министерств, неизбежно приводила бы к тому, что на месте одно из звеньев комплекса не отвечало бы решению общей задачи и тем задержало бы или срывало бы выполнение всего задания.

Вместе с тем наличие на необжитой территории органов разных министерств, подчиненных центру - Москве, вряд ли способствовало бы слаженности в их работе, поскольку каждый из этих органов стремился бы выполнять прежде всего свой план, план своего министерства.

Таким образом, сама жизнь показала, что в условиях Севера рациональна такая система управления, при которой в единых руках сосредоточены все средства для выполнения единой задачи. Руководство ком-

бинатом несет ответственность за решение всей задачи в целом, а не отдельных ее частей, обеспечивает максимальную слаженность в работе всех отраслей, входящих в комбинат, имеет возможность маневрирования материально-техническими средствами и трудовыми ресурсами. Такая форма управления обеспечивает максимальную экономию общественного труда, вкладываемого в процесс освоения нового района.

Экономия общественного труда при интегральной форме управления достигается также тем, что в условиях Севера она наилучшим образом обеспечивает действие закона планомерного, пропорционального развития народного хозяйства.

В отдаленных районах Севера, где работы по освоению можно вести только при завозе всего необходимого из других, часто весьма отдаленных районов страны, особое значение для экономии затрат общественного труда имеет создание местных подсобных производств, использование местных ресурсов сырья и топлива, а также установление правильных пропорций в развитии между отраслями хозяйства, входящими в состав комбината. Промышленное освоение любого района крупных месторождений полезных ископаемых требует создания предприятий по производству строительных материалов, ремонтных баз и других производств, в зависимости от сырьевых и топливных ресурсов данного района; в районе освоения необходимо создать транспортную сеть, призванную обслуживать его растущее хозяйство, создать подсобные хозяйства для получения картофеля, овощей, мяса, молока. Только таким путем достигается экономически целесообразная для данного района комплексность и пропорциональность хозяйства.

В обжитых районах страны пропорциональность развития хозяйства областей или административных районов, как указывалось, обеспечивалась при планировании народного хозяйства. Но в этих районах некоторое нарушение пропорций, ошибки в планировании или другие просчеты всегда могли быть без больших потерь исправлены за счет межрайонного обмена, поскольку хорошо развитая транспортная сеть позволяет без особых трудностей осуществлять перевозки из одного района в другой. Иное дело на Севере, где завоз производится из отдаленных районов и в ряд пунктов только один раз в год, при труднейших условиях транспортировки. Здесь ошибки в планировании, просчеты и нарушение пропорций не могут быть исправлены на ходу. Условия здесь таковы, что пропорциональное развитие отраслей хозяйства в самом комбинате выдвигается как насущная хозяйственная необходимость.

Передача в ведение комбината определенной территории, которая обычно определяется по признакам экономического тяготения к основным объектам освоения и создаваемым транспортным артериям,

возлагает на комбинат обязанности комплексного развития района и побуждает его лучше маневрировать и использовать местные ресурсы.

<...>

Благодаря строительству железных дорог, освоению судоходства на реках и развитию других путей сообщения, оказывается возможным вовлечь природные ресурсы новых районов страны в общий оборот народного хозяйства. Если в развитых промышленных старых районах создание новых или реконструкция старых путей сообщения, используя выражение Маркса, «венчает здание», ускоряет развитие производительных сил, то в новых районах создание каждой транспортной магистрали означает приобщение к хозяйственной жизни ранее неосвоенных в промышленном отношении частей страны.

Здесь транспорт идет впереди других отраслей, он открывает доступ к природным богатствам и является осью хозяйственного развития тяготеющих к нему территорий. Особенно велика роль транспорта на первых стадиях освоения новых районов на Севере.

По мере развития хозяйства района, охватываемого комбинатом, изменяются и формы управления, приближаясь к формам, принятым для обжитых районов.

Когда созданы магистральные транспортные пути, действующие круглый год, а промышленные очаги приобретают достаточно крупные масштабы развития, комбинат может быть в случае нужды разукрупнен, а ряд отраслей передан в ведение соответствующих управлений совнархоза или министерств. Такое разукрупнение, специализируя хозяйственное и техническое руководство и делая его более квалифицированным, ускоряет темпы дальнейшего развития района.

Так, например, после постройки Печорской железной дороги, когда добыча угля в Печорском бассейне достигла многих миллионов тонн и когда была организована в Ухтинском бассейне крупная добыча нефти, оказалось целесообразным передать Воркуткомбинат в ведение Министерства угольной промышленности, а предприятия Ухтинского комбината – в ведение Министерства нефтяной промышленности (1953 г.), что привело к улучшению их руководства.

Однако даже в условиях уже значительно освоенного Северо-Востока европейской части СССР, разукрупнение комбинатов и переход на обычные формы управления, принятые для обжитых районов, должны проводиться с большой осторожностью. Нельзя отождествлять промышленный комбинат в условиях, скажем, Донбасса, т. е. в обжитом промышленном районе, с комбинатом на Севере, в малообжитом и отдаленном районе. Так, например, в Воркутском и Ухтинском комбинатах наряду с основным производством (угольная и нефтяная промышленность) еще значительный период должен сохранять-

ся большой комплекс производств, подчиненных единому руководству комбината. Еще в большей степени это относится к комбинатам, не имеющим железнодорожной связи, как, например, Норильский. Для него разукрупнение еще длительное время не может быть признано целесообразным, и форма территориального комбината должна сохраняться, хотя по масштабам основного производства уже назрела необходимость подчинить его отраслевым управлениям Красноярского совнархоза. Чем отдаленнее район и чем меньше он освоен, тем дольше должна будет сохраняться форма интегральных комбинатов с возможными изменениями в зависимости от местных условий.

Практика хозяйственного строительства на Севере дает множество примеров постепенного изменения форм управления. Имеются также примеры перехода через некоторые формы, нередко влекущие за собой существенные потери для народного хозяйства. Так, например, вряд ли можно считать правильным ликвидацию в 1943 г. Камчатского акционерного общества (АКО) вместо усиления процесса комбинирования в его составе. Передача разных частей АКО отраслевым министерствам привела к усилению диспропорций в народном хозяйстве Камчатской области, в частности, между развитием добычи и переработки рыбы и развитием обслуживающих отраслей хозяйства, морского флота и берегового хозяйства; на Камчатку поныне в больших количествах завозится из других районов различная продукция, которую можно было бы получить на месте – уголь, строительные материалы, лес, овощи, картофель и др.; тормозится дорожное строительство на полуострове, которое могло бы стимулировать комплексное развитие района.

Расположенные на Севере автономные республики и области стали экономическими административными районами, в них организованы Советы народного хозяйства. Такая форма принята для северных районов, несмотря на то, что по уровню своего развития большинство из них не может быть признано экономически развитыми (признак, по которому в обжитой части Союза выделялись экономические административные районы). Мотивом для такой формы управления в северных районах послужила их отдаленность и невозможность управления процессом их промышленного освоения из центра или из других районов страны.

Образованные в северных республиках и областях совнархозы получили сложившуюся во многих местах готовую форму управления хозяйством по территориальному признаку. Однако совнархозы в экономических административных районах Севера должны иметь некоторые своеобразные черты по сравнению с обжитыми районами страны.

Эти черты, уже имеющиеся в большинстве вновь образованных совнархозов на Севере, сводятся к следующему.

1. В обжитых районах совнархозы охватывают предприятия промышленности и строительства. На Севере в их состав обычно входит и внутрирайонный транспорт. Так, например. Совнархоз Магаданской области имеет в своем составе управление, которому подчинен автомобильный и другие виды транспорта (Кольмская автомагистраль и др.), находившиеся ранее в системе Дальстроя. Совнархоз Якутской АССР осуществляет управление всеми автомагистралями республики.

В отношении транспорта форма управления еще недостаточно выкристаллизовалась. Применяется форма двойного подчинения: в оперативном отношении – совнархозу, а в плановом и в отношении технического контроля – соответствующему министерству. Такая форма, по-видимому, наиболее правильна, но проводится не везде. Практика ближайших лет даст материал для окончательного решения вопроса. Но одно не вызывает сомнений: указанная ранее роль транспорта на Севере требует того, чтобы орган, осуществляющий руководство всем процессом освоения (совнархоз), имел в своих руках и этот важнейший рычаг для осуществления поставленных перед ним задач.

2. В отличие от обжитых районов совнархозы на Севере должны иметь в своем составе интегральные территориальные комбинаты, сохраняющие в основном указанные ранее черты промышленно-транспортных комбинатов. Так, например. Магаданский совнархоз имеет в своем составе отраслевое горнопромышленное управление, которому подчинены все горные предприятия центрального района, тяготеющего к Кольмской автомагистрали. Вместе с тем им оставлены территориальные горнопромышленные управления – Чаунское и Чукотское с необходимым комплексом предприятий. В Якутском совнархозе, наряду с отраслевыми управлениями, должен быть введен территориальный комбинат, охватывающий бассейн р. Вилюй, где создается новая крупная база алмазной промышленности. Должен сохранить черты территориального комбината Норильскстрой в составе Красноярского Совнархоза и т. д.

Однако указанный принцип не всегда выдерживается. В основном на первых порах организуемые совнархозы стремились сохранить, где это было возможно, старые формы. Так, например, в Якутской АССР в Алданском горнопромышленном районе, представляющем собой локальный в экономическом отношении район, формирующийся вокруг Амуро-Якутской автомагистрали (АЯМ), в прежних формах управления руководство хозяйством было распылено: золотая промышленность была подчинена Министерству цветной металлургии, слюдяная промышленность – Министерству строительных материалов, АЯМ – Ми-

нистерству шоссейных дорог и автомобильного транспорта. Ныне все эти отрасли подчинены Совнархозу ЯАССР, но руководство ими по-прежнему расплывлено между тремя управлениями Совнархоза. Между тем по характеру освоения этого локального района, в большой мере оторванного в транспортном отношении от г. Якутска, где находится Совнархоз, необходимо управление его хозяйством сосредоточить в одних руках на месте и обеспечить комплексное освоение района.

Итак, многолетний опыт освоения районов Советского Севера показывает, что экономические законы социализма выдвигают необходимость применения на Севере иных форм и методов управления, чем в обжитых районах страны. Под действием тех же законов постепенно, с ростом промышленных очагов и развитием транспорта на Севере, меняются формы управления хозяйством. В настоящее время происходит значительная ломка форм территориальных промышленно-транспортных и транспортно-промышленных комбинатов, существующих на Севере. Это обязывает вдумчиво, без шаблона подходить к решению вопроса о формах управления в каждом отдельном случае, строго учитывая масштабы развития основного производства данного комбината, уровень комплексного освоения района, развития внутренних и внешних транспортных связей и ряд других факторов, имеющих существенное значение в решении вопроса о формах дальнейшего освоения.

Список литературы:

Маркс, К. Капитал / К. Маркс. Т. 1, 2. – М. : Госполитиздат, 1952.

Ленин, В.И. Сочинения / В.И. Ленин. Т. 27. – М. : Госполитиздат, 1953.

Хрущев, Н.С. О дальнейшем совершенствовании организации управления промышленностью и строительством: доклад на седьмой сессии Верховного Совета СССР / Н.С. Хрущев. – М. : Госполитиздат, 1957.

Румянцев, А.Ф. Организация управления промышленностью СССР / А.Ф. Румянцев. – М. : Моск. рабочий, 1950.

Чиркин, Г.Ф. Транспортно-промышленно-колониационный комбинат Мурманской железной дороги, его возникновение, развитие и метод работы / Г.Ф. Чиркин. – М. – Л. : Главнаука, 1928.

*Совет по изучению производительных сил Академии Наук СССР,
Сектор Севера*



Витко Е.В., Закурко А.С., Разумеева А.И.

Развитие народного хозяйства Тетюхе-Кавалеровского горнопромышленного района Приморья¹

В Тетюхе-Кавалеровский горнопромышленный район входит четыре административных района Приморского края – Тетюхинский, Кавалеровский, Ольгинский и Чугуевский, в хозяйственно-экономическом отношении образующие единый территориально-производственный комплекс.

Основными объединяющими факторами здесь являются следующие:

а) общность специализации промышленности, особенно цветной металлургии – в двух, а в ближайшем будущем – во всех четырех районах, на базе разработки месторождений полиметаллических (свинцово-цинковых) и оловянных руд;

б) уже возникшие и продолжающие развиваться межрайонные экономические связи на основе складывающегося разделения труда между промышленными Кавалеровским и Тетюхинским районами с одной стороны, и в основном еще сельскохозяйственными Ольгинским и Чугуевским – с другой; последние постепенно превращаются в основную овоще-картофельную базу Тетюхинского и Кавалеровского районов. Укрепление связей происходит и в других направлениях (взаимные поставки леса, стройматериалов, рабочей силы для сельскохозяйственных работ и пр.);

в) быстрое развитие лесной промышленности и благоприятные перспективы для нее во всех четырех районах, в связи с созданием ряда деревообрабатывающих производств;

г) общие особенности географического положения: некоторая изолированность этих районов от остальной территории края горными хребтами и массивами, удаленность от основных промышленных центров Приморья и единые пути сообщения.

Все это позволяет утверждать, что четыре названных административных района в ближайшие годы образуют единый территориально-

¹ Витко Е.В., Закурко А.С., Разумеева А.И. Развитие народного хозяйства Тетюхе-Кавалеровского горнопромышленного района Приморья // Вопросы экономики Дальнего Востока. Т. 2. Благовещенск: Амурское книжное изд-во, 1960. С. 29–38.

производственный комплекс, находящийся сейчас в стадии формирования. Поэтому необходимо комплексное изучение и единое планирование развития народного хозяйства всех четырех районов.

До сих пор экономика Тетюхе-Кавалеровского горнопромышленного района комплексно не изучалась. Проведенная нами работа является первой попыткой в этом направлении.

Тетюхе-Кавалеровский горнопромышленный район располагает разнообразными природными, условиями и богатыми сырьевыми ресурсами, которые могут быть использованы для развития различных отраслей промышленности и сельского хозяйства пригородного овоще-картофельного направления.

На территории района сосредоточена значительная часть запасов олова Дальнего Востока, важное месторождение химического сырья, крупные месторождения нового перспективного строительного материала – перлита, полиметаллических руд; здесь же находятся более четверти лесосырьевых запасов Приморского края, значительные запасы гидроэнергоресурсов и т. д.

Известные трудности для хозяйственного освоения района представляют удаленность его от основных промышленных центров Приморья; сложный горный рельеф, затрудняющий дорожное строительство, размещение сельскохозяйственного производства; отсутствие сколько-нибудь значительных топливных ресурсов, что вынуждает ввозить сюда уголь из других районов Приморья; некоторое своеобразие климатических условий и т. д.

Ведущую роль в экономике района играет в настоящее время цветная металлургия, которая определяет специализацию всего народного хозяйства и место района в системе территориального разделения труда. Только два основных предприятия цветной металлургии района дают 86% всей валовой продукции цветной металлургии Приморского края; на них трудится 76% рабочих, занятых в этой отрасли промышленности Приморья. В структуре валовой продукции промышленности района цветная металлургия составляет более 70%.

Второй по значению отраслью производства является здесь лесная промышленность, имеющая общекраевое значение, а дополняющими, вспомогательными отраслями – энергетика, производство строительных материалов, местная и пищевая промышленность. Подчиненное положение занимает и сельское хозяйство, призванное обеспечивать овощами, картофелем и молоком главным образом внутренние потребности района.

По данным 1956 г. структура валовой продукции промышленности Тетюхе-Кавалеровского горнопромышленного района характеризовалась следующими показателями (в %):

Цветная металлургия	71,8
Лесная	11,7
Пищевая (рыбная)	8,8
Местная	4,5
Строительство и производство стройматериалов	3,2

Цветная металлургия района имеет незаконченный цикл производства. Она осуществляет лишь добычу и обогащение полиметаллических (свинцово-цинковых) и оловянных руд. Концентраты цинка, свинца и олова отправляются для переработки в другие районы страны. Исключением является свинцовый концентрат с высоким содержанием свинца, который полностью перерабатывается на плавильном заводе комбината «Сихали», где из него получают рафинированный свинец.

Сырьевой базой оловянной и полиметаллической горнодобывающей промышленности являются многочисленные месторождения оловянных руд, имеющиеся почти во всех административных районах исследуемой территории, и свинцово-цинковых руд в Тетюхинском районе.

Ведущими предприятиями цветной металлургии в районе являются полиметаллический комбинат «Сихали», объединяющий всю добычу свинца и цинка в Приморье, и Хрустальненский горно-обогатительный оловянный комбинат, а также несколько рудников треста «Дальолово».

В составе комбината «Сихали» несколько рудников, горно-обогатительные фабрики, свинцовоплавильный завод, энергетическое и транспортное хозяйство, различные подсобные цехи. Предприятие добывает и обогащает свинцово-цинково-серебряные и свинцово-цинково-оловянные полиметаллические руды, выпускает цинковый, свинцовый и оловянный концентраты, рафинированный свинец и серебро в сплаве. С 1940 по 1956 г. добыча и переработка руды на комбинате возросли почти в 3 раза. В настоящее время темпы роста производства несколько снизились, главным образом в связи с ухудшением качества руды и отставанием сырьевой базы от возможностей производства.

Хрустальненский горно-обогатительный комбинат возник как самостоятельное предприятие в 1944 г. для добычи и переработки оловянных руд Кавалеровского района. Теперь это крупное предприятие с пятью рудниками и обогатительными фабриками. Комбинат дает 75% валовой продукции оловянной промышленности Приморья.

Основным условием дальнейшего развития свинцово-цинковой промышленности исследуемого района является укрепление сырьев-

вой базы. До последнего времени вопросам геологической разведки и поискам новых месторождений свинца, а также подробного геологического изучения уже разрабатываемых месторождений уделялось недостаточное внимание: в результате создалось некоторое несоответствие между добычей и приростом запасов руды.

Для укрепления сырьевой базы свинцово-цинковой промышленности необходимо не только усилить геологические работы, но и освоить технологию переработки сложных по химическому составу руд. Отсутствие подобной технологии, предусматривающей комплексное использование сырья и извлечение из руд всех входящих в нее ценных компонентов, привело к консервации некоторых рудников. Вопросам комплексного использования сырья на комбинате «Сихали» не уделяется еще достаточно внимания, и многие ценные элементы, содержащиеся в руде, идут в отвал.

Развитие цветной металлургии определило заселение и хозяйственное освоение района, строительство дорог, промышленных предприятий и вспомогательных производств. В будущем, с созданием горнодобывающих предприятий на базе нескольких месторождений в Чугуевском и Ольгинском районах, еще больше усилится роль цветной металлургии в экономике района.

Лесная промышленность представлена, в основном, лесозаготовками. Переработка древесины почти отсутствует, исключая производство пиломатериалов предприятиями строительных организаций.

По запасам древесины, которые достигают почти 400 млн кубометров, то есть более четверти общекраевых, район относится к лесоизбыточным и имеет большое значение как одна из лесосырьевых баз Приморья. Основные лесные массивы сосредоточены в бассейнах Улахе и ее притоков, а также на удаленных от моря участках восточных склонов Сихотэ-Алиня. Леса отличаются высоким качеством древесины, в них преобладают цепные хвойные породы. Правда, в прибрежных районах, где лес уже значительно вырублен, высок удельный вес вторичных лиственных насаждений.

Заготовки леса ведутся как для удовлетворения внутренних потребностей района в деловой древесине и дровах, так и для вывоза в другие лесопотребляющие районы Приморского края. Основные промышленные заготовки леса двумя крупными леспромпхозами треста «Приморсклес» – Фудзино-Ноттинским и Улахинским – производятся в Чугуевском районе. В Кавалеровском, Ольгинском и Тетюхинском районах лес заготавливается только для внутреннего потребления промышленными предприятиями, организациями и населением.

Общий размер лесозаготовок всех заготовительных организаций составил в районе в 1957 г. 1300 тыс. кубометров. Около 500 тыс. кубометров древесины было вывезено за пределы района.

При таком объеме лесозаготовок лесосырьевые ресурсы района используются еще далеко недостаточно. Среднегодовая расчетная лесосека вырубается всего на несколько процентов. Осваиваются, главным образом, наиболее доступные лесные массивы, расположенные вблизи путей сообщения и основных промышленных центров. Существуют еще многочисленные встречные перевозки леса внутри района и ввоз леса извне.

Главные причины недостаточного использования лесов и нерационального размещения лесозаготовок – почти полное отсутствие дорог круглогодочного действия, низкая пропускная способность сплавных рек, труднодоступный рельеф наиболее богатых лесных массивов, малая заселенность района, недостаток рабочей силы и текучесть кадров лесозаготовителей, ведомственное (в недавнем прошлом) планирование заготовок и потребления древесины и т. д.

Серьезным недостатком лесной промышленности района является то, что древесина не перерабатывается на месте.

Вспомогательные отрасли производства – энергетика, местная и пищевая промышленность, производство строительных материалов – развиты в районе еще слабо и не удовлетворяют его потребностей.

Особенно серьезные трудности испытывает народное хозяйство района в связи с низким уровнем развития энергетики, фактическим отсутствием собственной топливно-энергетической базы. Электроэнергия вырабатывается здесь большим количеством мелких электростанций, принадлежащих различным предприятиям и организациям. Пять наиболее крупных из них объединены в местную энергосистему комбината «Сихали», мощностью, примерно, 11 тыс. кВт. В Кавалеровском районе работает Киндучинская ТЭС установленной мощностью 7200 кВт. Вырабатываемая электроэнергия не обеспечивает потребностей района. Особенно острый дефицит имеет место в наиболее промышленно развитых Тетюхинском и Кавалеровском районах.

Наиболее радикальное решение проблемы электроснабжения района – присоединение его к системе Дальэнерго путем строительства высоковольтной линии электропередач от СучанГРЭС до Тетюхе через Чугуевку и Кавалерово. Известное значение в снабжении района электроэнергией будет иметь намечающееся строительство гидроэлектростанции на Улахе, которая сможет часть энергии передавать промышленным предприятиям района.

С развитием нового промышленного и жилищного строительства в районе остро ощущается недостаток строительных материалов,

которые приходится в значительных количествах ввозить из других районов Приморья. Так, в 1955 г. морским и железнодорожным путем сюда было ввезено 59 тыс. т различных строительных материалов, в том числе 11,8 тыс. т цемента.

В то же время здесь имеются все условия для создания крупного производства строительных материалов на базе местных месторождений известняка, естественного камня и особенно такого силиката как перлит, крупные запасы которого обнаружены на территории Тетюхинского и Кавалеровского районов. Вместо строительных песков, которых в районе недостаточно, можно применять отходы производства обогатительных фабрик.

Все эти возможности еще не используются, и выпуск стройматериалов ограничен производством незначительного количества кирпича, извести и шлакоблоков предприятиями строительных организаций. В 1956 г., например, во всем исследуемом районе было произведено всего около 3 млн штук кирпича, немногим более 10 тыс. тонн извести, что совершенно недостаточно для потребностей местного строительства.

Из четырех изучавшихся нами районов сельское хозяйство развито в Чугуевском и Ольгинском. Остальные два района имеют лишь незначительные посевные площади. Сельское хозяйство этих районов целиком подчинено обслуживанию потребностей их промышленного населения и имеет пригородное картофеле-овощное и молочно-животноводческое направление.

Как показали наши расчеты, Тетюхинский и Кавалеровский районы не могут сами полностью удовлетворить своих потребностей в овощах, картофеле и молоке. Так, в 1956 г. обеспеченность Тетюхинского района картофелем за счет собственного производства составила всего 45–50%¹, а овощами – всего 22–25%, в Кавалеровском, соответственно, – 55–60% и 70%.

Возможности дальнейшего увеличения сельскохозяйственного производства, особенно за счет расширения посевных площадей, в этих двух районах довольно ограничены и заключаются, главным образом, в повышении урожайности на имеющихся уже посевных площадях. Но и при доведении урожайности до 110–115 ц/га по овощам и до 100–110 ц/га по картофелю (средние плановые по краю), покрыть потребности полностью не удастся.

В связи с этим, по нашему мнению, необходимо увеличить производство овощей и картофеля в соседних – Ольгинском и Чугуевском –

¹ Расчет потребностей произведен на основании научно-обоснованных норм потребления Института питания Министерства Здравоохранения РСФСР.

районах, превратив их в основную сельскохозяйственную базу всего изучаемого района.

Решение этой задачи, как показали наши расчеты, вполне возможно. Увеличение производства сельскохозяйственных продуктов в Чугуевском и Ольгинском районах может быть достигнуто, прежде всего, за счет повышения урожайности овощей и картофеля. Как показал опыт передовых колхозов, в этих районах, особенно в Чугуевском, может быть получено до 165 ц/га картофеля и до 190 ц/га овощей. При доведении урожайности картофеля в среднем до 115–120 ц/га и овощей – до 120 ц/га потребности всех четырех районов уже смогут быть удовлетворены.

Второй путь – расширение посевных площадей под овощами и картофелем, причем за счет не столько сокращения посевов зерновых или технических культур, сколько освоения целинных и залежных земель. Для этого здесь имеются также немалые возможности. За последние три года, например, только в Чугуевском районе освоено более 2500 га новых земель.

Необходимо также правильное, единое для всех четырех административных районов планирование производства, потребления и перевозок сельскохозяйственных продуктов.

Внешние связи Тетюхе-Кавалеровского горнопромышленного района осуществляются морским путем – через порты Тетюхе, Ольгу, Владимир, Пхусун – и железнодорожным – через станцию Варфоломеевку Даубихинской ветки Дальневосточной железной дороги. Внутри района основным видом транспорта является автомобильный.

Горный характер рельефа, удаленность района от основных транспортных магистралей Приморья, слабо развитая внутрирайонная дорожная сеть – все это создает серьезные трудности для транспортно-экономических связей.

В соответствии с характером специализации народного хозяйства района в вывозе преобладают сырье и полуфабрикаты для других отраслей промышленности, а во ввозе – оборудование, машины, топливо, промышленные и продовольственные товары как из Приморья, так и из других районов страны.

Во внешнем грузообороте изучаемого района ввоз превышает вывоз, примерно в два раза; так, в 1956 г. общий грузооборот района достиг 500 тыс. тонн, в том числе ввоз – более 350 тыс. тонн и вывоз – 150 тыс. тонн.

Преобладание ввоза над вывозом обусловлено не только особенностями специализации и уровнем развития хозяйства района, но и недостатками в планировании, существованием еще значительного количества нерациональных дальних перевозок. Примером может служить

ввоз с Урала железной руды, используемой в качестве флюса на плавильном заводе комбината «Сихали», в то время как необходимое количество железа может быть получено на месте. Это же относится и к ввозу из отдаленных районов стройматериалов, продуктов сельского хозяйства, некоторых деталей, запасных частей и пр.

Главную роль в межрайонных перевозках раньше играл морской транспорт. Однако в настоящее время все возрастает значение железнодорожных и автомобильных перевозок. В целом состояние путей сообщения не удовлетворяет возросших потребностей района и с трудом обеспечивает необходимые перевозки.

Таким образом, основными особенностями современного состояния экономики Тетюхе-Кавалеровского горнопромышленного района являются следующие.

1. В структуре народного хозяйства резко выражено преобладание промышленности и незначительная, подчиненная роль сельского хозяйства. Это видно как по распределению валовой продукции народного хозяйства, так и по занятости населения, основная часть которого работает в промышленности.

2. Промышленность имеет довольно узкую специализацию: преобладает цветная металлургия с незаконченным циклом производства.

3. Характерная особенность района – богатая минерально-сырьевая база, открывающая перспективы для дальнейшего разностороннего индустриального развития.

4. В целом изучаемый территориально-производственный комплекс находится только в стадии формирования. С этим связан целый ряд недостатков и диспропорций в народном хозяйстве района; к ним относятся: а) преобладание добывающих (добыча оловянных и полиметаллических руд, заготовки леса) и почти полное отсутствие обрабатывающих отраслей производства; б) отставание вспомогательных отраслей (местной промышленности, пищевой, производства строительных материалов); в) отсутствие прочной энергетической базы, обеспечивающей дальнейший рост производительных сил района; г) недостаточное развитие сельского хозяйства, не удовлетворяющее потребностей населения в основных сельскохозяйственных продуктах; д) слабые внутри- и межрайонные транспортные и экономические связи, что в значительной степени обусловлено состоянием транспорта и недостатками в планировании; е) неполное, одностороннее использование природных ресурсов района.

В текущей семилетке и в последующие за ней годы в Тетюхе-Кавалеровском горнопромышленном районе по нашему мнению следует решить следующие основные проблемы:

1. Ускорить строительство высоковольтной линии электропередач СучанГРЭС – Тетюхе. Это позволит полностью обеспечить потребно-

сти района в дешевой электроэнергии, развернуть промышленное строительство, а также значительно сократить вывоз угля из других районов.

2. Построить ряд железнодорожных веток, развернуть автодорожное строительство и реконструировать морской порт в Тетюхе.

3. Укрепить и расширить сырьевую базу цветной металлургии района: широко развернуть геологоразведочные работы, разработать технологию переработки и комплексного использования сложных по химическому составу руд и т. д.

4. Ввести в строй в ближайшие годы строящиеся предприятия в Тетюхинском районе, создать ряд новых горнодобывающих и обогатительных предприятий свинцово-цинковой и оловянной промышленности в Ольгинском, Чугуевском районах на базе вновь открытых месторождений.

5. Создать в районе крупный горнохимический комбинат, использующий богатое месторождение химического сырья, на базе которого в дальнейшем, в результате укрепления производственных связей с комбинатом «Сихали», может возникнуть единый химико-металлургический комбинат.

6. Строить новые лесовозные дороги, улучшить лесосплавные пути, освоить новые богатые лесные массивы в верховьях рек Улахе и Нотта, довести объем лесозаготовок до 600–800 тыс. кубометров в год и создать в районе лесобрабатывающую промышленность.

7. Ввести единое планирование сельскохозяйственного производства для всех четырех административных районов, чтобы полностью обеспечить население в картофеле, овощах и молоке местного производства. Подчинить структуру всего сельскохозяйственного производства, особенно в Чугуевском и Ольгинском районах, решению этой основной задачи: повысить урожай, расширить посевные площади под овощами, картофелем и кормовыми культурами.

8. Развить производство строительных материалов на базе местных минеральных ресурсов и отходов производства; усилить жилищное строительство.

9. Расширить сеть предприятий местной промышленности, обслуживающих потребности населения в предметах и продуктах народного потребления.



Гангардт Г.Г.

Воднотранспортное соединение р. Амура с Татарским проливом¹

Введение

Отсутствие естественного выхода Амура непосредственно в Японское море и тяжелые условия плавания в Амурском лимане выдвинули для изучения вопрос о создании ряда искусственных воднотранспортных соединений.

Несмотря на многоводность Амура и его основных притоков, перекаты и понижение горизонтов в межень в реках бассейна сильно ограничивает судоходство. Гарантийные глубины на Амуре, и, в частности, в устье Амура, представляющем собой мелководный лиман, поддерживаются почти ежегодным, довольно значительным по объему землечерпанием.

Географическое расположение устья Амура и непосредственная близость холодного Охотского моря, с которого северный ветер пригоняет лед, значительно сокращают продолжительность навигации. Поэтому основная цель соединения Амура с Татарским проливом заключается в создании глубоководного выхода в море в обход лимана, удлинении периода навигации и сокращении водного пути от Амура до г. Владивостока и зарубежных стран Дальнего Востока. Эта идея имеет довольно продолжительную историю.

В 1783 г. в Татарском проливе для исследования его берегов и устья реки Амура появилась экспедиция, которую возглавлял известный французский мореплаватель Лаперуз. Из своих наблюдений он сделал вывод, что о. Сахалин соединяется с материком отмелью, покрывающейся при приливе водой, что вход в лиман с юга недоступен, а устье Амура закрыто мелями. Дальнейшие исследования английского мореплавателя капитана Браутона и русских – адмирала Крузенштерна и поручика Гаврилова – подтвердили заключение Лаперуза.

Только в 1819 г. адмиралу Г.И. Невельскому удалось опроверг-

¹ Гангардт Г.Г. Воднотранспортное соединение р. Амура с Татарским проливом // Перспективы комплексного использования водных, лесных и кормовых ресурсов Нижнего Амура. М., 1960. С. 102–115.

нуть выводы своих знаменитых предшественников. Невельским впервые было доказано существование постоянного пролива между о. Сахалином и материком и установлено наличие судоходных фарватеров вдоль материкового и сахалинского берегов с глубинами от 3,6 до 4,5 м.

В 1850 г. лейтенант Н.К. Бошняк открыл в прибрежной полосе Татарского пролива бухту Табо и установил, что от нее проходят прорубленная в усталая жердями просека, по которой местные жители перетаскивают лодки в оз. Кизи. Им же впервые были высказаны соображения о целесообразности прорытия канала между оз. Кизи и бухтой Табо. Однако наличие на перевале твердых скальных пород делало осуществление этой смелой идеи в то время невозможным.

В 1857 г. были составлены первое, весьма точное описание и карта местности, а также проект дороги между с. Софийском и заливом Де-Кастри.

В дальнейшем изыскания в районе оз. Кизи для сооружения шоссеиной дороги проводились несколькими экспедициями Управления водных путей Амурского бассейна (1901–1912 гг.), инженера Чубинского и др.

В 1916 г. инженером Фаерманом были проведены изыскания порта в бухте залива Чихачева.

После Великой Октябрьской социалистической революции изучение вопроса о транспортном соединении Амура было возобновлено.

В связи с развитием экспорта лесной продукции из Амурского бассейна в 1924 г. трестом «Дальлес» были произведены рекогносцировочные изыскания и составлен проект смешанного водно-железнодорожного соединения.

В дополнение к проекту 1924 г. был выдвинут вариант подпора мелководного оз. Кизи путем устройства плотины в створе мыс Ливанова – мыс Толстого (Галечный).

В последующие десять лет исследования и изыскания в районе оз. Кизи продолжались. В результате работ Амурского водного управления, Дрестроя, Управления портовых изысканий на Тихом океане, Трансстроя, Государственного Гидрологического института и ряда других научных и проектных организаций, были составлены крупномасштабные карты района, проведены изыскания под сооружение порта в бухте Табо, под проект железной дороги с мостом через пролив между озерами Большое и Малое Кизи, под канал по р. Табо через водораздел, произведена геологическая съемка, составлен физико-географический очерк района Кизи.

В 1936 г. Гипроводтрансом были составлены продольные профили водного пути р. Амур – бухта Табо и ориентировочно определены объемы работ и стоимость соединения.

В связи с развитием народного хозяйства в северных районах страны и трудными условиями плавания в Амурском лимане Совет Труда и Оборона 11 августа 1936 г. предложил строительной организации изучить вопросы углубления перекаатов на Амуре от Комсомольска до Николаевска и северного фарватера лимана Амура; обследовать возможности углубления Сахалинского фарватера и провести изыскания по соединению Амура с заливом Чихачева через оз. Кизи.

В июле 1937 г. был составлен схематический проект судоходного соединения р. Амура с Татарским проливом, в котором были подробно рассмотрены и сопоставлены выходы в бухту Табо и залив Чихачева.

В связи с Великой Отечественной войной все проектно-изыскательские и исследовательские работы были прерваны и возобновлены только в 1952 г. Союзморпроектом, на стадии технико-экономического доклада. В последние годы вопрос о создании судоходного соединения Амура с Татарским проливом обычно связывался с обязательным сооружением на нижнем Амуре подпорного гидроузла, на строительство которого требуются значительные капиталовложения.

Проведенное в 1957 г. Советом по изучению производительных сил при Президиуме Академии наук СССР совместно с Институтом комплексных транспортных проблем АН СССР рекогносцировочное обследование трассы судоходного соединения выявило возможность соединения р. Амура с Татарским проливом без строительства подпорного гидроузла на нижнем Амуре.

В результате этого возникла необходимость в проработке так называемого бесплотинного варианта судоходного соединения Амура с Татарским проливом, который и был поручен Гидропроекту МЭС СССР в 1958 г.

Таким образом, к моменту начала работ Гидропроекта накопился значительный, хотя и разрозненный и не всегда увязанный между собой материал по гидрологии, геологии и топографии. В течение 1958 г. Гидропроектом были собраны все имеющиеся по этому соединению материалы, проведена рекогносцировка и составлен технико-экономический доклад. Проработка экономической части этого доклада и доказательство эффективности соединения были поручены Ленгипроречтранс. Однако в связи с тем, что гипотеза развития народного хозяйства Дальнего Востока в настоящее время еще

не закончена, работа Гипроречтранса задержалась. Поэтому выводы и предложения автора носят предварительный характер и нуждаются в дальнейшем экономическом обосновании.

<...>

Улучшение транспортных условий на нижнем Амуре

Создание глубоководного соединения Амура с Татарским проливом не решает, однако, задачи улучшения транспортных условий на нижнем Амуре.

<...>

В современных условиях гарантийная судоходная глубина ниже Комсомольска в навигационный период имеет обеспеченность 78%, уменьшаясь в отдельные годы (1954) до 51%.

Лимитирующим перекатом является Кайдановский, имеющий большую протяженность, неустойчивое русло и меняющуюся судовую трассу.

Комсомольск является большим промышленным центром и одним из основных пунктов оседания грузов, а также местом перевалки их с железной дороги на воду и обратно, поэтому поддержание обеспеченной глубины на Кайдановском перекате, расположенном несколько ниже Комсомольска, является совершенно необходимым.

В настоящее время на перекате почти ежегодно разрабатываются прорези при средней толщине снимаемого слоя до одного метра. Создаваемые путем землечерпания прорези очень быстро заносятся и увеличенные глубины на перекате сохраняются не более 7–15 дней.

Поддержание гарантийных глубин на перекатах нижнего Амура потребует и в дальнейшем значительных затрат, причем в зависимости от водности года объемы эксплуатационного черпания могут существенно изменяться. Для увеличения обеспеченности существующей гарантийной глубины до 95% потребуется ежегодное эксплуатационное черпание в объеме 3,6 млн м³ по Амуру и около 1,1 млн м³ по Мариинской протоке.

Как показали расчеты, увеличение существующей гарантийной глубины требует еще более значительных объемов землечерпальных работ и не может быть рекомендовано. Поэтому создание устойчивых значительных судоходных глубин на рассматриваемом участке возможно только путем сооружения подпорного гидроузла на нижнем Амуре.

Подпор от Богородского гидроузла распространится на 500 км вверх по Амуру, затопит лимитирующий Кайдановский перекат, позволит поднять дно водораздельного канала и исключить прорези

по оз. Кози, что значительно снизит объемы и стоимость судоходного соединения. При этом будут созданы глубины, обеспечивающие проход морских судов на всем участке от бухты Табо до Комсомольска. В Кайдановском перекате в маловодные годы потребуются ремонтные землечерпание, однако объем этого черпания будет невелик благодаря резкому снижению заносимости прорезей в условиях подпора.

Отметка НПУ 17,0 м Богородского гидроузла подлежит уточнению, так как даже незначительное повышение ее может совсем исключить землечерпательные работы на Кайдановском перекате и еще больше снизить стоимость судоходного соединения.

В состав Богородского гидроузла войдет гидроэлектростанция мощностью свыше 1000 тыс. кВт с выработкой электроэнергии в средний по водности год около 6 млрд кВт·ч (без учета влияния регулирующих водохранилищ, расположенных выше на Амуре и его притоках).

Предварительные проработки по грузообороту и эффективности соединения показывают, что необходимость в судоходном соединении уже назрела. Экономически целесообразно осуществить строительство в период 1965–1970 гг. При этом капиталовложения, отнесенные на транспорт, окупятся в срок не более пяти лет.

Выводы

1. Судоходное соединение Амура с Татарским проливом по трассе оз. Кизи – бухта Табо даст водному транспорту по сравнению с естественным выходом через лиман следующие преимущества:

а) устойчивый и глубоководный выход в Татарский пролив, исключающий необходимость в ежегодном землечерпании в Амурском лимане и позволяющий плавание морских судов больших габаритов до Комсомольска при наличии высокой воды на Амуре;

б) значительное удлинение навигации за счет более южного расположения выхода в Татарский пролив;

в) сокращение на 400 км пробега транспорта, идущего с нижнего Амура на юг (во Владивосток, Японию, Китайскую Народную Республику, Корейскую Народную Демократическую Республику) и в порты южного Сахалина;

г) увеличение тоннажа морских плотов-сигар за счет больших глубин и переход в дальнейшем на транспортирование леса в морских судах;

д) возможность не производить значительных капиталовложе-

ний в реконструкцию существующих и строительство новых портов и рейдов.

2. Увеличение на нижнем Амуре гарантийной глубины или повышение обеспеченности ее до 95% связано с проведением ежегодных очень значительных землечерпательных работ и не может быть рекомендована. Вопрос о целесообразности проведения капитальных выправительных работ на перекатах нижнего Амуре должен быть специально изучен.

3. Коренное улучшение водного пути с созданием глубин, обеспечивающих проход морских судов до Комсомольска в течение всей навигации, возможно только путем строительства гидроузла на нижнем Амуре. Наиболее целесообразным по совокупности соображений является створ, расположенный ниже с. Богородского. При намеченной отметке НПУ – 17 м, полностью избежать землечерпательных работ в маловодные годы на Кайдановском перекате не удастся, однако, объем землечерпательных работ будет невелик.

4. Транспортно-энергетический гидроузел в Богородском створе позволит при обеспечении наивыгоднейшего транспортного режима водохранилища создать гидроэлектростанцию мощностью свыше 1000 тыс. кВт с выработкой в средний по водности год около 6,0 млрд кВт·ч электроэнергии (без учета влияния регулирующих водохранилищ, расположенных выше на Амуре и его притоках). Удельные технико-экономические показатели гидроэлектростанции будут достаточно высоки; в дальнейшем – при регулировании стока Амуре в верхнем и среднем течении – они будут улучшаться,

5. При одновременном строительстве Богородского гидроузла стоимость судоходного соединения Амуре – бухта Табо уменьшится на сумму около 250 млн руб., или на 46%, причем, сразу будет создан водный путь с глубиной, обеспечивающей проход морских судов на всем протяжении от Татарского пролива до Комсомольска.

Учитывая, однако, что потребность в электроэнергии в районе, тяготеющем к Богородской гидроэлектростанции, в настоящее время невелика, а затраты на строительство гидроузла в несколько раз превосходят экономии таковых по судоходному соединению, вопрос о строительстве Богородского гидроузла может быть решен только после проведения подробных проектно-изыскательных работ с выявлением перспективного электропотребления.

Список литературы:

Журин, В.Д. Гидротехнические задачи р. Амуре / В.Д. Журин. Фонды Гидропроекта МСЭ. – М., 1937.

Звонков, В.В. Комплексная типизация технических средств внутреннего водного транспорта / В.В. Звонков. – М. : Речиздат, 1948.

Невельский, Г.И. Подвиги русских морских офицеров на крайнем востоке России 1849–1855 гг. / Г.И. Невельский. – М. : Географиз, 1947.

Никольский, Г.В. Река Амур и ее рыбы. Хабаровск, 1953. Проект капитального улучшения переката Кайдановского / Г.В. Никольский. Фонды Амурского бассейнового управления МРФ СССР. – Хабаровск, 1955.

Регулирование и комплексное использование стока нижнего Амура. Фонды СОПС АН СССР. 1958.

Соловьев, К.П. Леса Дальнего Востока и главные рубки в них / К.П. Соловьев, В.А. Черников. – Хабаровск, 1954.

Схематический проект водного пути р. Амур – оз. Кизи – Татарский пролив. Материалы строительства № 201. Архив Гидропроекта МСЭ. – М., 1937.

Удовенко, В.Г. Дальний Восток / В.Г. Удовенко. – М. : Географиз, 1957.

Уханов, В.В. Физико-географический очерк района оз. Кизи / В.В. Уханов. Фонды Гидропроекта МСЭ. – М., 1935.

Харчев, Г.К. Рыбопропускные сооружения / Г.К. Харчев. – Л. – М. : Стройиздат, 1940.

Чубинский, П.П. Общий отчет дорожного отряда / П.П. Чубинский. – СПб., 1913.



Комментарии

Тематически приведенные во второй части данного выпуска Антологии работы крайне разнообразны, хотя при этом вне нашего рассмотрения оказались многие «отраслевые» проблемы дальневосточной экономики тех лет. Отчасти эти проблемы были рассмотрены в публикациях, приведенных в первой части Антологии.

Теперь краткий комментарий к тем работам, которые вошли во вторую часть данного выпуска Антологии. Начнем его с работ П.В. Васильева и Б.П. Колесникова, посвященных экономике лесной отрасли. Первая из работ может служить типичным образцом технико-экономического анализа состояния отрасли и определения возможных направлений ее развития в регионе с учетом потребностей как внутри региона и страны в целом, так и за пределами СССР. Интересно, что многие проблемы отрасли, выявленные более полувека тому назад, все еще явственно наблюдаются в настоящее время. Речь идет о комплексном использовании лесных ресурсов, в частности, развитии лесохимии.

Вторая из упомянутых выше работ – статья Б.П. Колесникова – имеет более академичский характер и продолжает традицию лесохозяйственного районирования, заложенную еще работами Б.А. Ивашкевича¹. Ее отличительная черта – выделение специальных экономических районов (лесохозяйственных районов) на территории Дальнего Востока – опирается на многочисленные исследования, выполненные не только лесоводами, но и геоботаниками, почвоведом и географами. Это редкий в настоящее время образец междисциплинарного синтеза и в то же время еще более редкий случай использования результатов фундаментальных исследований для решения конкретных прикладных экономических задач.

Следующие три статьи первоначально были опубликованы в сборниках «Вопросы экономики Дальнего Востока». Всего в 1950–1960-х гг. было издано два сборника, большая часть авторов – сотрудники Отдела экономики ДВФ СО АН СССР, а также научно-исследовательских организаций сельскохозяйственного профиля. Отметим, что в подавляющем большинстве представленные в этих сборниках работы не являются научными. Эти работы (конечно, не все) можно отнести либо к жанру аналитической записки, представленной в вышестоящую инстанцию, или к жанру технико-экономи-

¹ См., также: Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 4. Региональные экономические исследования в 1920-е годы... В последующем эта традиция была продолжена в работах А.А. Цымека и А.С. Шейнгауза.

ческого обоснования того или иного «мероприятия»¹. Вряд ли в том вина исследователей: таков был заказ. Следует иметь в виду, что в это время на Дальнем Востоке просто не было профессиональных экономистов, обладающих должной подготовкой в области экономической теории и методологии региональных экономических исследований.

Начнем знакомство с работы сотрудников Отдела экономики ДВФ АН СССР Е.В. Витко, А.С. Закурко и А.И. Разумеевой. Отметим следующее – если исследования СОПСа имели дело с региональными экономическими системами (Якутской АССР, Магаданской и Камчатской областей), то эта статья посвящена изучению локальной экономической системы, а именно Тетюхе-Кавалеровского горнопромышленного района Приморья.

Отличается эта статья от многих других работ, помещенных в сборниках «Вопросы экономики Дальнего Востока», не только территориальными размерами исследуемого объекта, но и рядом «параметров»². Во-первых, это исследование имеет под собой вполне определенную теоретическую концепцию (хотя не ясно по каким причинам явно не обозначенную) – концепцию территориально-производственного комплексобразования.

Во-вторых, авторы не только предлагают, но и реализуют схему анализа экономики территориального образования (горнопромышленного района), которая названа ими «комплексный анализ». При этом в рамках горнопромышленного района они объединяют четыре административных района, не без основания считая, что именно в таких границах происходит реализация общей для них всех народнохозяйственной задачи.

В-третьих, результаты анализа подвигают авторов работы на разработку не только прогноза, но и системы организационных мероприятий, т. е. имеет место выход в сферу управленческой практики.

Следующие две статьи также весьма показательны. С одной стороны, они продолжают еще дореволюционные традиции в исследо-

¹ Здесь, возможно, следовало более детально остановиться на рассмотрении отдельных публикаций, но приведем лишь названия некоторых типичных статей из упомянутых сборников: «О мерах борьбы со смерзаемостью бурых углей Райчихинского месторождения», «Денежная оплата труда в колхозе «Вперед к коммунизму» Амурской области» и т. д.

² Следует отметить, что в конце 1950-х гг. Д.С. Вишневецкий, в том числе и в соавторстве, публикует ряд работ, посвященных территориальной организации экономики Приамурья: *Вишневецкий Д.С.* Комсомольский-на-Амуре промышленный узел // Промышленность Хабаровского края. 1958. № 2; *Вишневецкий Д.С.* Нижне-Амурский промышленный узел // Промышленность Хабаровского края. 1959. № 2; *Вишневецкий Д.С., Главацкий С.Н., Степанов А.А., Сысоев В.П.* Кур-Урмийский район. Хабаровск, 1958.

вании сельского хозяйства в той части, что касается инструментария исследования. Здесь вновь встречаются методы специального экономического районирования, которые в обоих случаях используются для выявления однородных по условиям ведения сельского хозяйства районов. Но есть между двумя этими исследованиями и существенные различия.

Т.Е. Малофеев в целом следует традиции, согласно которой экономическое районирование должно опираться на районирование физико-географическое и в этом случае совпадение границ районов сельскохозяйственных (или шире – экономических) и районов административных скорее исключение, чем правило.

В методологическом плане этот вопрос был разработан еще В.П. Семеновым-Тян-Шанским и А.Н. Челинцевым в дореволюционный период. В этой связи следует упомянуть, что сама методология районирования, принятая Госпланом, во многом опиралась на работы предшественников. По мнению Б.Н. Книповича, «заслуга Госплана – только в применении метода А.Н. Челинцева к общехозяйственному, а не только сельскохозяйственному районированию»¹.

Отметим, что и дореволюционные исследователи сельской экономики Дальнего Востока, в частности А.А. Меньшиков, широко использовали инструментарий сельскохозяйственного районирования в практических целях².

Подход к районированию А.Д. Нестеренко и В.П. Тарасова существенно иной. Дело здесь не в том, что Т.Е. Малофеев берет в качестве исходной таксономической единицы зону обслуживания МТС, а Отдел экономики ДВФ СО АН СССР придерживается другого мнения и в качестве таковой принимают административный район. С точки зрения экономической и естественноисторических наук первый подход предпочтителен, так как позволяет выявить целостные по природным и организационно-производственным условиям территориальные образования – сельскохозяйственные районы. Но, если посмотреть на эту ситуацию с точки зрения «удобства управления»,

¹ *Книпович Б.Н.* Сельскохозяйственное районирование. М., 1925. С. 172. Возможно, здесь содержится некоторое преувеличение, но если вспомнить, что и в Высшем семинарии сельскохозяйственной экономики и политики под руководством А.В. Чайнова идеи А.Н. Челинцева также получили высокую оценку, то, наверное, большего преувеличения в оценке работ не было.

² См., напр.: Материалы по обследованию крестьянских хозяйств Приморской области. Т. I. Старожилы стодесятильники / сост. П. Меньшиков, под ред. А.А. Татищева. Саратов, 1911. Подробно: Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 2. Исследование сельской экономики Приамурского края между Русско-японской и Первой мировой...; *Демьяненко А.Н., Ли Е.Л.* Амурская экспедиция 1910 года: опыт организации статистико-экономического обследования казачьего и крестьянского хозяйства Амурской области // *Пространственная экономика*. 2010. № 2.

то более предпочтительным представляется второй подход. Что касается иных расхождений в методах исследования, то можно предположить, что они проистекают из целевых установок исследования. В одном случае, имеем дело с поиском объекта управления, в другом – он задан. Поэтому, в первом случае конструируется сельскохозяйственный район, исходя из выявленных в ходе анализа сочетания условий и ресурсов ведения сельскохозяйственной деятельности, во втором – в пределах заданных административных границ определяется рациональная структура сельского хозяйства.

Статья А.Б. Марголина посвящена разработке методов получения экономических оценок ущерба от наводнений в бассейне Амура. Отметим, что эта статья была помещена в сборнике, подготовленном по результатам исследований, проведенных в 1953–1955 гг. коллективом научных сотрудников Сектора гидроэнергетических ресурсов и Амурской комплексной экспедиции СОПС АН СССР. Здесь особо следует отметить участие в проведении экспедиционных исследований и в написании научных статей по их результатам сотрудников Отдела гидроэнергетических и водохозяйственных проблем ДВФ АН СССР. Иначе говоря, здесь представлены результаты совместных усилий специалистов (как дальневосточных, так и из «центральных» исследовательских организаций) при решении крупных народнохозяйственных проблем Дальнего Востока. Возможно, потенциал такого рода организационных форм научно-исследовательской деятельности не исчерпал себя. Дело осталось за малым – определить, кто будет инициировать такого рода исследования, так как проблем, связанных с экономическими последствиями стихийных природных процессов на Дальнем Востоке за прошедшие столетия, меньше не стало. В силу того, что современные производств становятся все более сложными и масштабными, проблемы, связанные с предотвращением стихийных природных процессов, становятся все более актуальными. Если вспомнить, что в пределах Дальнего Востока обширные территории относятся к районам с высоким уровнем сейсмической активности и современного вулканизма, а большая часть территории находится в зоне вечной мерзлоты, то потребность в экономических оценках такого рода природных явлений может только нарастать, что потребует совместных усилий со стороны экономистов, гидрологов, вулканологов, специалистов в области инженерной геологии и т. д.

Работа С.В. Славина посвящена формам и методам управления экономикой в условиях Севера. В этой статье содержится не только обширный исторический материал, позволяющий отследить эволюцию форм и методов государственного регулирования экономики в специфических условиях Севера, но и аргументированное обоснование тезиса о том, что экономика Севера требует специфических ме-

тодов и организационных структур (сейчас бы сказали – экономических институтов) регулирования.

Здесь требуется уточнение: проблема поиска форм и методов организации экономики в специфических природных и этнокультурных условиях Севера была осознана применительно к советской политической системе еще в начале 20-х гг. Как проблема, требующая научного осмысления, она возникла в ходе подготовительных работ по районированию Сибири. Как отмечает К.Н. Миротворцев, этот вопрос возник в ходе состоявшегося в марте 1923 г. съезда для рассмотрения и оценки госплановского проекта по районированию Сибири. После доклада Н.Н. Колосовского было вынесено постановление о необходимости проработки вопроса об особых формах экономического и административного управления северными частями сибирских областей. В конечном счете, в Госплане была образована комиссия с представителями Западно-Сибирской, Восточно-Сибирской, Уральской, Северо-Восточной бюро Секции районирования и Наркомнаца¹. Отчасти результаты работы этой межсекционной комиссии и были представлены в статье К.Н. Миротворцева. Суть предложений сводится к следующему: «Замыкание глубокого Сибирского севера в особую специальную зону с совершенно особыми естественно-историческими условиями и физико-географическими признаками при специальных формах экономических взаимоотношений и при почти полной неосвоенности его человеком, невольно подсказывает мысль о выделении его в особую административно-экономическую единицу, управляющуюся на иных государственно-правовых основаниях, чем области, проектируемые по проектам экономического районирования в южных частях с более плотным населением»².

С.В. Славин не ставит вопрос о Севере в столь широком контексте, как К.Н. Миротворцев, его анализ имеет скорее организационно-технологический характер, тем не менее, это по-прежнему представляет интерес. Во-первых, Север, а тем более Арктика не потеряли своей специфичности за прошедшие десятилетия и по-прежнему представляют собой специфический объект государственного регулирования. Во-вторых, возможна и желательна множественность организационных форм осуществления государственной экономической политики в отношении Севера. В-третьих, ни в 20-х гг. у К.Н. Миротворцева, ни в 50-х гг. у С.В. Славина не возникает даже тени мысли о том, что для Севера в силу специфичности условий, присущих этой территории, потребуется специальное министерство.

¹ *Миротворцев К.Н.* Об экономическом и административном устройстве необжитых территорий Сибирского севера // Бюллетени Госплана. 1923. № 10. С. 70.

² Там же. С. 71.

Здесь невольно приходят аналогии с днем сегодняшним. Конечно Дальний Восток не Север, но вряд ли кто рискнет утверждать, что своеобразие природных и социально-экономических условий здесь настолько велико, что осуществлять в отношении его государственную региональную политику следует исключительно путем создания федерального министерства, да к тому же с дислокацией последнего не в столице, а в регионе¹. Напомним читателям, что еще в 1909 г. был создан Комитет по заселению Дальнего Востока – орган междуведомственной координации, которому было поручено общее руководство делом проведения исследований в районе строительства Амурской ж.д., а также содействию развития торгово-промышленной деятельности и организации переселений. В состав Комитета входили практически все министры, а первым председателем был назначен П.А. Столыпин.

Завершает вторую часть данного выпуска Антологии работа Г.Г. Гонгардта, посвященная проблеме воднотранспортного соединения Амура и Татарского пролива. Эта статья была опубликована в сборнике «Перспективы комплексного использования водных, лесных и кормовых ресурсов нижнего Амура», который был составлен по материалам Амурской комплексной экспедиции, при участии сотрудников СОПСа, Гидропроекта, Энергетического института АН СССР и ряда исследовательских организаций Хабаровска.

Большая часть статей имеет непосредственное отношение к проблеме комплексного использования водных ресурсов Амура: борьба с наводнениями, получение электроэнергии, улучшение воднотранспортных условий, имеет узкоспециальный характер. Конечно, далеко

¹ Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока осуществляет следующие функции на территории Дальневосточного федерального округа: координирует деятельность по реализации государственных программ и федеральных целевых программ, в том числе долгосрочных, предусмотренных перечнем, утверждаемым Правительством Российской Федерации; управляет федеральным имуществом (за исключением лесного фонда и особо охраняемых природных территорий федерального значения, а также имущественных комплексов открытых акционерных обществ, федеральных государственных предприятий, включенных в перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ, утвержденный Президентом Российской Федерации); контролирует осуществление органами государственной власти субъектов Российской Федерации полномочий Российской Федерации, переданных им в соответствии с законодательством Российской Федерации (Указ Президента РФ от 21.05.2012 № 636 «О структуре федеральных органов исполнительной власти»; Постановление Правительства Российской Федерации от 30.06.2012 г. № 664 «О Министерстве Российской Федерации по развитию Дальнего Востока»; Приложение к Постановлению от 30.06.2012 г. № 664).

не все оценки и прогнозы оправдались¹, тем не менее, сам подход к решению экономических проблем Нижнего Амура представляет несомненный интерес. Более того, не потеряли своей актуальности и возможные последствия воднотранспортного соединения Амура и Татарского пролива (точнее, порта Де-Кастри). В частности, предлагаемое соединение самым существенным образом может повлиять на положение Комсомольского промышленного узла в системе транспортных коммуникаций Дальнего Востока, а также усилить конкурентные преимущества предприятий морского и речного судостроения, а также лесного комплекса.

Что же касается статьи Г.Г. Гангардта, то она приведена в извлечениях, так как ее значительная часть имеет отношение к гидротехнике, а не к экономике. В части, имеющей экономическую направленность, несомненный интерес представляет сама постановка вопроса об экономическом обосновании и вероятных последствиях воднотранспортного соединения Амура с Татарским проливом для экономики Нижнего Приамурья. При этом есть сомнения в том, насколько предпочтительнее вариант трассы с выходом в бухту Табо, по сравнению с вариантом выхода в бухту Северную залива Чихачева. В конце концов, следует иметь в виду, что в 1959 г. не было порта Де-Кастри в заливе Чихачева, который в настоящее время и в отдаленной перспективе имеет все основания для дальнейшего развития.

Если же попытаться сделать обобщения относительно организации региональных экономических исследований, то в первую очередь следует обратить внимание на следующее.

Во-первых, практика организации комплексных экспедиционных исследований, столь обычная в начале рассматриваемого периода, практически сходит на нет в конце этого периода.

Во-вторых, происходит институционализация экономических исследований (формируются специализированные структурные подразделения в составе отраслевых НИИ, создается отдел экономики в составе ДВФ АН СССР) при высоком уровне дефрагментации той части научного сообщества, объектом научных исследований которого была экономика Дальнего Востока.

Демьяненко А.Н.



¹ В частности, не оправдались прогнозные предположения о строительстве в долине Нижнего Амура Комсомольской и Нижнеамурской гидроэлектростанций с мощностью порядка 1,5 млн кВт каждая.

Список литературы

Агафонов, Н.Т. Административно-территориальное устройство РСФСР: оценка опыта реформ 1957–1965 годов / Н.Т. Агафонов, А.Н. Демьяненко, А.Н. Жигло, В.Р. Полозов. – Л. : ИСЭП, 1990. – 62 с.

Александров, И.Г. Основы хозяйственного районирования СССР / И.Г. Александров. – М. – Л. : Экономика и жизнь, 1924. – 76 с.

Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 1. Колонизационные процессы в Приамурском крае на рубеже XIX–XX веков. – Хабаровск : РИОТИП, 2008. – 208 с.

Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 2. Исследование сельской экономики Приамурского края между русско-японской и Первой мировой. – Хабаровск : РИТОТИП, 2009. – 288 с.

Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 3. Амурская экспедиция 1910 года. – Хабаровск : КГУП «Хабаровская краевая типография», 2010. – 288 с.

Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 4. Региональные экономические исследования в 1920-е годы. – Хабаровск : КГУП «Хабаровская краевая типография», 2011. – 240 с.

Благих, И.А. Хозяйственные реформы Н.С. Хрущева: волюнтаризм или необходимость? / И.А. Благих // Из истории отечественной истории экономической мысли: 50–80-е годы XX века. – СПб. : Изд-во СПбГУ, 1995. – С. 220–238.

Бруцкус, Б.Д. Экономическое планирование в советской России // Советская Россия и социализм / Б.Д. Бруцкус. – СПб. : Звезда, 1995. – С. 53–180.

Васильев, Н.Г. Ивашкевич Борис Анатольевич (к 100-летию со дня рождения) / Н.Г. Васильев, А.С. Шейнгауз // Лесоведение. – 1989. – № 4. – С. 90–93.

Васильев, П.В. Некоторые задачи развития лесной промышленности и лесного хозяйства / П.В. Васильев // Вопросы развития лесного хозяйства и лесной промышленности Дальнего Востока. – М. – Л. : Изд-во Академии наук СССР, 1955. – С. 15–22.

Витко, Е.В. Развитие народного хозяйства Тетюхе-Кавалеровского горнопромышленного района Приморья / Е.В. Витко, А.С. Закурко, А.И. Разумеева // Вопросы экономики Дальнего Востока. Т. II. – Благовещенск : Амурское кн. изд., 1960. – С. 29–37.

Вишневский, Д.С. Комсомольский-на-Амуре промышленный узел / Д.С. Вишневский // Промышленность Хабаровского края. – 1958. – № 2. – С. 35–39.

Вишневский, Д.С. Кур-Урмийский район / Д.С. Вишневский, С.Н. Главацкий, А.А. Степанов, В.П. Сысоев. – Хабаровск, 1958. – 120 с.

Вишневский, Д.С. Нижне-Амурский промышленный узел / Д.С. Вишневский // Промышленность Хабаровского края. – 1959. – № 2. – С. 56–60.

Вопросы экономики Дальнего Востока. Т. I. – Благовещенск : Амурское кн. изд. 1958. – 243 с.

Вопросы экономики Дальнего Востока. Т. II. Благовещенск : Амурское кн. изд. 1960. – 191 с.

Гангардт, Г.Г. Воднотранспортное соединение р Амура с Татарским проливом / Г.Г. Гангардт // Перспективы комплексного использования водных, лесных и кормовых ресурсов нижнего Амура. – М. : 1960. – С. 102–115.

Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М. : Мысль, 1966. – 494 с.

Демьяненко А.Н. Амурская экспедиция 1910 года: опыт организации статистико-экономического обследования казачьего и крестьянского хозяйства Амурской области / А.Н. Демьяненко, Е.Л. Ли // Пространственная экономика. – 2010. – № 2. – С. 125–133.

Демьяненко, А.Н. Б.Д. Бруцкус о природе экономического планирования в советской России / А.Н. Демьяненко, Л.А. Дятлова // Пространственная экономика. – 2007. – № 2. – С. 128–136.

Демьяненко, А.Н. Вопросы экономического районирования: забытые достижения / А.Н. Демьяненко, Л.А. Дятлова // Пространственная экономика. – 2005. – № 1. – С. 153–162.

Демьяненко, А.Н. Краткий очерк жизни и творчества Н.Н. Колосовского / А.Н. Демьяненко // Пространственная экономика. – 2009. – № 1. – С. 124–133.

Демьяненко, А.Н. Общий замысел Амурской экспедиции 1910 года и краткий обзор ее трудов / А.Н. Демьяненко, Л.А. Дятлова // Ойкумена. – 2010. – № 3. – С. 7–28.

Демьяненко, А.Н. Проблемы территориальной организации производительных сил в работах Н.Н. Колосовского 20–30-х годов / А.Н. Демьяненко // Известия ВГО. – 1988. – Вып. 1. – С. 57–64.

Демьяненко, А.Н. Экономическое районирование: вопросы теории и истории. Ч. I / А.Н. Демьяненко. – Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2010. – 224 с.

Дятлова, Л.А. Неизвестный лидер организационно-производственной школы: Д.Б. Бруцкус / Л.А. Дятлова // Пространственная

экономика. – 2006. – № 4. – С. 140–147; 2007. – № 1. – С. 150–158; № 2. – С. 117–127.

Закономерности и факторы развития экономических районов СССР. – М. : Наука, 1965. – 268 с.

Кизеветтер, И.В. Морские богатства Приморья и их использование / И.В. Кизеветтер. – Владивосток, 1947.

Клопов, С.В. Вопросы комплексного освоения природных ресурсов нижнего Амура / С.В. Клопов // Перспективы комплексного использования водных, лесных и кормовых ресурсов нижнего Амура. – М., 1960. – С. 5–12.

Книпович, Б.Н. Сельскохозяйственное районирование / Б.Н. Книпович. – М. : Новая деревня, 1925. – 192 с.

Колесников, Б.П. Лесные богатства Приморского края / Б.П. Колесников, А.А. Цыбек. – Владивосток, 1947. – 47 с.

Колесников, Б.П. Лесорастительное районирование Дальнего Востока и вопросы лесовосстановления и создания лесов защитного назначения / Б.П. Колесников // Вопросы развития лесного хозяйства и лесной промышленности Дальнего Востока. – М. – Л. : Изд-во Академии наук СССР, 1955. – С. 53–68.

Колосовский, Н.Н. Перспективы хозяйства Дальнего Востока / Н.Н. Колосовский // Бюллетени Госплана. – 1923. – № 11–12. – С. 102–108.

Колосовский, Н.Н. Проблемы восточных районов в пятилетнем плане РСФСР / Н.Н. Колосовский // Плановое хозяйство. – 1928. – № 12. – С. 227–245.

Колосовский, Н.Н. Техничко-экономические основы советской системы реконструкции железнодорожного транспорта / Н.Н. Колосовский // Избранные труды. – Смоленск : Ойкумена, 2006. – С. 22–237.

Колосовский, Н.Н. Хозяйственные проблемы Сибири / Н.Н. Колосовский // Плановое хозяйство. – 1925. – № 5. – С. 236–246.

Малофеев, Т.Е. Специализация хозяйства как показатель для сельскохозяйственного районирования / Т. Е. Малофеев. Т. I. – Благовещенск : Амурское кн. изд., 1958. – С. 183–194.

Малявина, Л.С. Из истории научных учреждений Востока России: Дальневосточный краевой научно-исследовательский институт (1923–1931) / Л.С. Малявина. – Хабаровск : Изд-во ДГГУ, 2007. – 214 с.

Марголин, А.Б. Проблемы народного хозяйства Дальнего Востока / А.Б. Марголин. – М. : Изд-во АН СССР, 1963. – 256 с.

Марголин, А.Б. Экономическая оценка потерь от наводнений в районах нижнего течения р. Амур / А.Б. Марголин // Перспективы

комплексного использования водных, лесных и кормовых ресурсов нижнего Амура. – М., 1960. – С. 102–105.

Марголин, А.Б. Экономическая оценка ущерба от наводнений в бассейне верхнего и среднего Амура / А.Б. Марголин // Перспективы использования гидроэнергии и борьба с наводнениями в бассейне верхнего и среднего Амура. – М. : Изд-во Академии наук СССР, 1959. – С. 144–183.

Материалы по обследованию крестьянских хозяйств Приморской области. Т. I. Старожилы столетники / сост. П. Меньщиков, под ред. А.А. Татищева. – Саратов, 1911. – 553 с.

Минакир, П.А. Генезис концепций развития Дальнего Востока / П.А. Минакир, А.Н. Демьяненко // Тихоокеанская Россия – 2030: сценарное прогнозирование регионального развития. – Хабаровск : ДВО РАН, 2010. – С. 307–317.

Минакир, П.А. Экономические исследования на Дальнем Востоке России / П.А. Минакир, А.Н. Демьяненко, О.М. Рензин, А.С. Шейнгауз // Пространственная экономика. – 2006. – № 3. – С. 7–33.

Миротворцев, Н.П. Об экономическом и административном устройстве необжитых территорий Сибирского севера / Н.П. Миротворцев // Бюллетени Госплана. – 1923. – № 10. – С. 70–79.

Нестеренко, А.Д. К методике разработки проблемы размещения и специализации сельского хозяйства Дальнего Востока / А.Д. Нестеренко, В.П. Тарасов // Вопросы экономики Дальнего Востока. – Т. II. – Благовещенск : Амурское кн. изд., 1960. – С. 93–98.

Николаев, Н.И. Перспективы развития экономики Дальнего Востока / Н.И. Николаев, Н.М. Сингур. – Хабаровск : Кн. изд., 1968. – 120 с.

Новак, А.Г. Основные вопросы земледелия на Дальнем Востоке / А.Г. Новак. – Хабаровск, 1953. – 204 с.

О Министерстве Российской Федерации по развитию Дальнего Востока : постановление Правительства Российской Федерации от 30.06.2012 г. № 664.

О структуре федеральных органов исполнительной власти : указ Президента РФ от 21.05.2012 № 636.

Особенности и факторы размещения отраслей народного хозяйства СССР. М., 1960.

Перспективы использования гидроэнергии и борьба с наводнениями в бассейне верхнего и среднего Амура. – М. : Изд-во АН СССР, 1959. – 260 с.

Перспективы комплексного использования водных, лесных и кормовых ресурсов нижнего Амура. – М : Изд-во АН СССР, 1960.

Планирование размещения производительных сил СССР: осуществление политики КПСС на этапах социалистического строительства. В 2-х частях. Ч. I. – М. : Экономика, 1985. – 304 с.

Проблемы развития производительных сил Камчатской области. – М. : Изд-во АН СССР, 1960.

Проблемы развития производительных сил Магаданской области. – М. : Изд-во АН СССР, 1961.

Проблемы развития промышленности и транспорта Якутской АССР. – М. : Изд-во АН СССР, 1958. – 460 с.

Сергеев, М.А. Народное хозяйство Камчатского края / М.А. Сергеев. – М. – Л. : Изд-во АН СССР, 1936.

Славин, С.В. К вопросу о методах и формах управления процессом социалистического освоения Севера СССР / С.В. Славин // Проблемы Севера. – Вып. 1. – М. : Изд. АН СССР, 1958. – С. 229–243.

Тарасов, П.В. О работе отдела экономики Дальневосточного филиала АН СССР / П.В. Тарасов // Вопросы экономики Дальнего Востока. – Т. I. – Благовещенск : Амурское кн. изд., 1958. – С. 20–33.

Удобенко, В.Г. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика / В.Г. Удобенко. – М. : Географгиз, 1957. – 248 с.

Цымек, А.А. Лесоэкономические районы Дальнего Востока / А.А. Цымек. – Хабаровск, 1959. – 240 с.

Цымек, А.А. Основные вопросы рационального размещения лесной промышленности Дальнего Востока Востока / А.А. Цымек // Сборник трудов Дальневосточного научно-исследовательского института лесного хозяйства и лесозащиты. – Вып. 1. – Хабаровск, 1948.

Шейнгауз, А.С. Опыт лесохозяйственного районирования на основе математико-статистической оценки классификационных признаков / А.С. Шейнгауз // Лесоведение. – 1975. – № 1. – С. 12–19.

Шейнгауз, А.С. Принципиальная схема лесохозяйственного районирования / А.С. Шейнгауз, А.А. Дорофеева // Лесоведение. – 1977. – № 5. – С. 51–61.

Предметный указатель

Амурская комплексная экспедиция Совета по изучению производительных сил (СОПС) Академии наук СССР – осуществлялась в 1955–1960 гг., имела целью изучение гидроэнергетических ресурсов Амура и его притоков, а также разработку мер по предотвращению наводнений в бассейне Амура.

Главное управление строительства Дальнего Севера (Дальстрой) – образовано в 1931 г., ликвидировано в 1957 г. – специализированный государственный институт («комбинат особого типа»), осуществивший в 1930–1950-х гг. освоение Северо-Востока СССР. Особенность заключалась в том, что работы по освоению территории, добыче золота, руд и угля, а также развитию инфраструктуры выполнялись в основном использовавшимися «Дальстроем» в качестве рабочей силы заключенными исправительно-трудовых лагерей, разбросанных по огромной территории, подчиненной тресту. В период своего существования «Дальстрой» занимался не только интенсивным промышленным и дорожным строительством, но и осуществлял властные административно-политические и хозяйственные функции на территории своей деятельности.

Дальневосточная комплексная экспедиция Совета по изучению производительных сил Академии Наук СССР – осуществлялась в 1947–1954 гг. имела целью всестороннее изучение природно-ресурсного потенциала Амурского бассейна.

Дальневосточный научно-исследовательский институт лесного хозяйства (ДальНИИЛХ) – организован в 1939 г. в Хабаровске. До 1949 г. Дальневосточный научно-исследовательский институт лесного хозяйства и эксплуатации. Основные направления исследований: теоретические основы лесного хозяйства, лесовосстановление и охрана лесов, лесная таксация и лесоустройство, экономика и организация лесного хозяйства.

Дальневосточный филиал АН СССР (ДФ АН СССР) – организован в 1932 г. во Владивостоке по инициативе академика В.Л. Комарова с целью изучения природных богатств Дальнего Востока. С 1957 г. филиал входил в состав Сибирского отделения АН СССР. Филиал явился основной базой при создании в 1970 г. Дальневосточного научного центра СССР, а в последующем и Дальневосточного отделения РАН.

Госплан СССР – создан в 1921 г. на базе Комиссии ГОЭЛРО и просуществовал до 1991 г., в качестве общегосударственного планового органа. В 50–60-х гг. XX в. подвергался неоднократным реорганизациям, вплоть до реорганизации в 1955–1957 гг. в Государственную комиссию Совета Министров СССР по перспективному планированию.

Госэкономсовет Совета Министров СССР – в 1961–1963 гг. создан для организационной поддержки реформ системы управления народным хозяйством.

Приамурский (Хабаровский) филиал Русского географического общества – учрежден в 1894 г. (в 1930 г. – филиал ликвидирован и восстановлен только в 1945 г.). В 50–60-е гг. XX в. Приамурским филиалом был организован ряд экспедиций, имевших целью изучение природы, населения и экономики Хабаровского края. С 1949 г. началось издание сборников научных статей «Вопросы географии Дальнего Востока», в которых помимо работ имевших природоведческий характер, было опубликовано немало результатов исследований, посвященных экономическим проблемам Дальнего Востока.

Секция (подкомиссия) районирования Госплана – создана в 1921 г. (под руководством И.Г. Александрова до 1924 г.) при создании Госплана. Работы осуществлялись в специальных бюро организованных по географическому принципу, т. е. в разрезе запроектированных областей. Секцией были организованы многочисленные съезды и конференции на местах по всей территории страны, имевшие целью изучение производительных сил отдельных областей и обоснования районирования. Именно секция районирования выступала в качестве коллективного идеолога реформирования системы управления экономикой и административно-территориального устройства страны.

Совет народного хозяйства (Совнархоз) – эта форма территориального управления экономикой дважды применялась в советский период отечественной истории. Первый раз с 1917 г. по конец 20-х – начало 30-х гг.; второй – в период «хрущевских» реформ. И в том, и в другом случае «целевая функция» совнархозов заключалась в обеспечении координации деятельности, прежде всего, промышленных предприятий на подведомственной территории.

Совет по изучению производительных сил (СОПС) – образован в 1930 г. на основе Комиссии по изучению естественных производительных сил России, созданной Российской Академии наук в 1915 г. и Комиссией экспедиционных исследований АН СССР (созданной в 1928 г.). В 50–60-е гг. претерпел неоднократные организационные трансформации, находясь то в системе АН СССР, то Госплана СССР. Первоначально СОПС представлял собой прикладную деятельность Академии наук: в 30–50-х гг. Совет организовывал одновременно около 100 комплексных научных экспедиций по мобилизации ресурсов страны, совершенствованию размещения производительных сил и приведению энергетики регионов в соответствие с запросами оборонной промышленности. С 60-х гг. характер деятельности СОПС изменился, что было связано с передачей его из системы Академии наук в Госэкономсовет СССР (позже Госплан СССР). Были подготовлены предложения о разработке научно-обоснованных схем развития и размещения отраслей промышленности, а также территориальных схем. Позднее в перечень основных проблем генеральной перспективы вошла и разработка Генеральных схем размещения производительных сил.

Якутский филиал АН СССР – сформирован в 1949 г. в ходе реорганизации Якутской научно-исследовательской базы АН СССР, в 1957 г. был преобразован в Якутский филиал СО АН СССР.

Якутская экономическая экспедиция – организована Институтом экономики АН СССР в составе Якутской комплексной экспедиции 1952–1955 гг.

Именной указатель

Александров Иван Гаврилович (1875–1936) – выдающийся инженер гидротехник и экономист; академик АН СССР (1932). Выпускник Московского училища путей сообщения (1901), в 1901–1911 гг. – проектировал и принимал участие в строительстве ряда железных дорог; с 1912 г. принимал активное участие в работах по оптимизации водного хозяйства в Средней Азии. С 1921 г. в Госплане РСФСР, а затем и СССР; член Президиума, руководитель Секции районирования Госплана СССР, один из идеологов реформирования системы управления экономикой и административно-территориального устройства на принципах экономического районирования. В равной мере был исследователем (его вклад в теорию экономического районирования и территориально-производственного комплексобразования несомненен) и проектировщиком (в частности он был одним из авторов проектов Днепровского комплекса, Ангарского проекта и многих других).

Бернштейн-Коган Сергей Владимирович (1886–1951) – экономист, экономико-географ; профессор (1920). Выпускник Лозаннской высшей инженерной школы и экономического отделения Петербургского политехнического института, после окончания которого был оставлен на кафедре для подготовки к профессорскому званию, одновременно продолжал работу в Управлении внутренних водных и шоссейных дорог; в годы Первой мировой войны был откомандирован в распоряжения Особого совещания по топливу. После революции 1917 г. сотрудник Госплана (с 1921 г., член Президиума с 1925 г.) и НКПС (с 1919 г.), одновременно вел преподавательскую деятельность в вузах Петрограда и Москвы. В 1930 г. был арестован, в последующем реабилитирован. Один из идеологов реформирования системы управления экономикой и административно-территориального устройства страны на принципах экономического районирования; автор ряда работ по теории и методологии географии и исторической географии.

Васютин Василий Филиппович (1900–1979) – экономист, экономико-географ; профессор (1940); по окончании экономического отделения Института красной профессуры (1930) работал в плановых органах; с 1942 г. по 1957 г. – сотрудник ИГ АН СССР и ИЭ АН СССР; в 1952–1955 гг. – научный руководитель Якутской экономической экспедиции. Основные научные интересы были связаны с

проблемами размещение социалистического производства и народнохозяйственного планирования.

Вишневский Давид Савельевич (1922) – экономико-географ, известный специалист в области экономической картографии и экономической географии Дальнего Востока, канд. геогр. наук. По окончании географического факультета ЛГУ и аспирантуры (1953 г.) преподавал в вузах Хабаровска и Комсомольска на Амуре; с 1964 г. в хабаровской группе лабораторий ДВФ СО АН СССР, вошедших позднее в состав в ИЭИ ДВО РАН. Автор не только целого ряда экономических карт и атласов, но и работ посвященных территориальной организации экономики Приамурья и Дальнего Востока в целом.

Ивашкевич Борис Анатольевич (1889–1936) – специалист в области лесоведения и лесной экономики, профессор (1927), исследователь лесов Дальнего Востока. После окончания Петербургского лесного института (1913) более 10 лет работал в районах Дальнего Востока таксатором, начальником лесоустроительных партий, инспектором лесоустройства. С 1923 г. преподавал на лесном отделении агрономического факультета ДГУ, а после реорганизации университета – по 1934 г. был директором Дальневосточного ЛТИ. В последние годы жизни (с 1934) работал в Воронежском ЛТИ. В научных исследованиях, которые были начаты еще в 10-х годах, большое внимание уделял вопросам непрерывного и неистощительного лесопользования и расширенного воспроизводства леса.

Колесников Борис Павлович (1909–1980) – геоботаник и лесовед, член-корр. АН СССР (1970), один из наиболее известных и авторитетных специалистов послевоенного периода в области исследования дальневосточных лесов и организации лесопользования в них. По окончании Дальневосточного ЛТИ (1931) и аспирантуры, работал в академических институтах ДВФ АН СССР. С 1951 г. по 1954 г. был заместителем Председателя Президиума ДВФ. В 1956 г. переехал в Свердловск, где руководил лабораторией лесоведения Института биологии УНЦ АН СССР. С 1976 г. по 1980 г. преподавал на кафедре общей биологии Симферопольского университета.

Колосовский Николай Николаевич (1891–1954) – экономико-географ, д-р геогр. наук, профессор (1935). По окончании Петербургского ин-та путей сообщения (1916), участвовал в проектировании и строительстве дорог в Восточной Сибири. С 1920 г. по 1931 г. в ВСНХа и Госплане. Принимал участие в работах по экономическому районированию СССР, в разработке первого пятилетнего плана раз-

вития народного хозяйства СССР. С 1931 по 1936 гг., будучи заместителем И.Г. Александра, принимал участие в работе над проектом использования гидроэнергетических ресурсов р. Ангары. В 1936–1946 гг. работал в АН СССР, сначала в качестве консультанта, а затем руководителя группы СОПСа. С 1946 г. по 1954 г. профессор кафедры экономической географии МГУ (начало преподавания в вузах относится к 1927 г.). Разработал концепции энергопроизводственных циклов и территориально-производственных комплексов.

Комаров Владимир Леонтьевич (1869–1945) – выдающийся географ и биолог, историк и организатор науки. По окончании в 1894 г. естественного отделения физико-математического факультета Петербургского университета (будучи уже известным исследователем, чему свидетельством является серебряная медаль ИРГО за ботанические исследования в Средней Азии) был направлен в Управление по изысканию Амурской железной дороги (1895). За период с 1895 г. по 1913 г. провел экспедиционные исследования флоры южной части Дальнего Востока, Маньчжурии, Восточных Саян и Камчатки. В 1920 г. был избран действительным членом АН СССР, в 1930 г. – вице-президент, а с 1936 г. – президент АН СССР.

Марголин Адольф Борисович – экономист, д-р экон. наук, в 50–60-х гг. в качестве сотрудника СОПСа АН СССР принимал участие в экспедиционных исследованиях на Дальнем Востоке. Автор ряда научных публикаций, в том числе монографических, посвященных как экономическим проблемам Дальнего Востока в целом, так частным проблемам, таким как экономическая оценка природных стихийных процессов.

Морозов Григорий Федорович (1867–1920) – лесовод, географ, основоположник научной теории лесоводства – учения о лесе; его исследования оказали большое влияние на становление отечественного ландшафтоведения и биогеоценологии. Образование получил в Павловском военном училище и в Лесном институте (Петербург), по окончании которого в 1894 г. получил назначение в Хреновское опытное лесничество (Воронежская губерния), которым заведовал с 1898 г. по 1901 г. С 1901 г. на протяжении 17 лет заведовал кафедрой общего лесоводства в Лесном институте.

Миrotворцев Клавдий Николаевич (1880–1950) – географ, статистик; один из наиболее известных в первой половине XX века исследователей природы и экономики Сибири, д-р геогр. наук (1936), профессор. Выпускник Юрьевского (Тартуского) университета по

естественному отделению физико-математического факультета (1910), по окончании которого работал в Алтайском горном округе (до 1916 г.). К этому же периоду относятся первые научные публикации, выполненные на основании экспедиционных исследований южных районов Западной Сибири. С 1916 г., возглавив статистический отдел Иркутского переселенческого района, на протяжении 10 лет руководил статистической службой Иркутской области. С 1926 г. по 1937 г. – профессор Иркутского университета. В этот период были созданы основные работы по теоретическим и прикладным вопросам экономического районирования, многие из которых не потеряли своего значения до настоящего времени. В 1937–1950-х гг. (за исключением 1941–1943 гг. – эвакуация) заведующий кафедрой экономической географии Воронежского университета.

Нестеренко Алексей Демьянович (1922–2004) – д-р экон. наук, профессор, после окончания Куйбышевского планового института работал в Приморском крайплане, затем в отделе экономики ДВФ АН СССР, активно занимался преподавательской деятельностью в вузах Владивостока; один из ведущих специалистов в области экономики сельского хозяйства, автор многочисленных работ по экономике и организации сельскохозяйственного производства на Дальнем Востоке.

Николаев Николай Иванович (1916–1995?) – секретарь Хабаровского крайкома КПСС, в разные годы работал в плановых органах; сотрудник ИЭИ ДВО РАН. Автор и соавтор ряда работ, посвященных экономике Дальнего Востока и поиску основных направлений развития экономики региона.

Покшишевский Вадим Вячеславович (1905–1984) – известный отечественный экономико-географ, д-р геогр. наук (1952), по окончании экономического факультета Политехнического института в Баку и аспирантуры в Институте экономики работал в проектных организациях, опыт работы в которых послужил основой для одной из первых в стране работ по теории размещения промышленности «Проблемы размещения промышленности» (1932). В 1952–1953 гг. возглавлял Якутскую экономическую экспедицию, в дальнейшем сотрудник Института географии АН СССР. Основные интересы научной деятельности: теоретические вопросы экономической географии, региональная география, география населения и история географической науки.

Семенов-Тянь-Шанский Вениамин Петрович (1870–1942) – выдающийся отечественный географ, профессор (1919); по окончании естественного отделения физико-математического факультета Петербургского университета (1893). Автор оригинальной концепции экономической зональности, которую он с успехом применял к изучению экономики и расселения населения России; внес большой вклад в теорию и методологию географической науки. Организатор и редактор первого полного географического описания России, составил первую подробную экономическую карту Европейской России и принимал непосредственное участие в работе над многотомным трудом «Торговля и промышленность Европейской России по районам»; один из первых отечественных геополитиков, автор концепции колониционных баз, во многом предвосхитившей идеи евразийцев

Славин Самуил Венедиктович (1901–1989) – известный исследователь российского Севера, д-р экон. наук (1957). Выпускник Московского планового института (1931). В 50-х гг. возглавлял Сектор природных ресурсов и экономики Севера СОПС и в этом качестве осуществлял руководство исследованиями, связанными с разработкой долгосрочных перспектив развития экономики Якутской АССР, Магаданской и Камчатской областей.

Степанов Андрей Александрович (1906–1983) – краевед, бесшестилетний ученый секретарь Приамурского (Хабаровского) филиала Всесоюзного Географического общества. С 1955 г., принимал активное участие в организации экспедиционных, в том числе и экономических исследований в Приамурье, инициатор издания сборников «Вопросы географии Дальнего Востока», на страницах которых находилось место и для публикации посвященные исследованию экономических проблем отдельных отраслей и территорий Приамурья.

Стоценко Алексей Васильевич (1907–1996) – д-р геогр. наук, профессор, гидролог и гидротехник; один из наиболее авторитетных специалистов в области гидрологии рек Дальнего Востока, автор ряда работ по проблемам прогнозирования и методам оценки ущерба от наводнений, а также вопросам комплексного использования водных ресурсов.

Тарасов П.В. – организатор и первый руководитель отдела экономики в ДВФ АН СССР, автор ряда работ, главным образом по экономике отдельных отраслей и территорий Приморья.

Челинцев Александр Николаевич (1874–1962) – экономист и экономико-географ, профессор. Выпускник Ново-Александрийского института сельского хозяйства и лесоводства (1900), в котором в 1908–1919 гг. преподавал. В 1920–1925 гг. в эмиграции, где продолжал научно-педагогическую деятельность. Вернувшись в 1925 г. из эмиграции преподавал в Петровской академии, работал в НИИ сельскохозяйственной экономики и Наркомземе РСФСР. Репрессирован в 1930 г. После возвращения из ссылки на преподавательской работе в вузах Москвы. Один из зачинателей организационно-производственного направления в отечественной экономической науке; автор многочисленных работ по теории крестьянского хозяйства, сельскохозяйственной экономики, теории и методологии экономического районирования.

Цымек Адольф Антонович (1901–1987) – д-р с.-х. наук, профессор, в 1941–1964 гг. директор ДальНИИЛХ, автор ряда работ по экономике и организации лесного комплекса Дальнего Востока, предложил несколько схем лесоэкономического районирования.

Шейнгауз Александр Соломонович (1933-2007) – д-р с.-х. наук (1979), профессор, по окончании Харьковского сельскохозяйственного института (1955) в течение десяти лет работал в Дальневосточном лесоустроительном предприятии. После защиты кандидатской диссертации в 1965 г. по 1989 г. – заведующий лаборатории экономики и организации лесного хозяйства ДальНИИЛХа; с 1991 г. руководитель отдела, заместитель директора по науке ИЭИ ДВО РАН. Автор многочисленных работ посвященных проблемам неистощимого лесопользования, в которых он продолжал традиции Б.А. Ивашкевича и Б.П. Колесникова, а также работ по изучению лесного комплекса Дальнего Востока.

Научное издание

**АНТОЛОГИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МЫСЛИ
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ**

Выпуск 5

**Региональные экономические
исследования в 50-е – 60-е годы XX века**

Ответственная за выпуск *Л.А. Самохина*

Сдано в набор 15.08.12. Подписано к печати 16.10.12.
Формат 60х90/16. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Уч.-изд. л. 11,5. Усл. печ. л. 14. Тираж 250 экз. Заказ 670.

Учреждение Российской академии наук
Институт экономических исследований
Дальневосточного отделения РАН
680042, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 153.

Отпечатано в КГУП «Хабаровская краевая типография».
680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31.