

УДК 911.6(571.5+571.6)

Н. Н. Колосовский

ХОЗЯЙСТВО ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В СВЯЗИ С РАЙОНИРОВАНИЕМ

Рассмотрены вопросы районирования Восточной Сибири. Выделены основные хозяйственные проблемы в соответствии с естественными ресурсами, отношением к рынкам европейской части Союза, зарубежному рынку и соседним азиатским странам. Исходя из соображений хозяйственного, политического, национального и административного характера, на территории Восточной Сибири и Дальнего Востока предложена организация следующих административных и хозяйственных объединений: Ленско-Байкальский край, Дальневосточный край, Якутская АССР.

Районирование, экономический район, схема, Восточная Сибирь, Дальний Восток.

Начало вопроса о районировании Сибири относится к 1921 г., когда Госпланом была разработана общая схема районирования, предусматривавшая по Сибири следующие экономические районы:

1. *Обский район* с центром в г. Омске, охватывавший всю Западно-Сибирскую низменность по системе рек Оби, Иртыша, Тобола, в составе Омской губернии, Канского, Курганского, Ишимского, Тобольского уездов.
2. *Кузнецко-Алтайский район* с центром в г. Ново-Николаевске в составе Томской, Ново-Николаевской и Алтайской губерний и Ойротской автономной области.
3. *Енисейский район* с центром в г. Красноярске, совпадающий в большей своей части с Енисейской губернией.

© Колосовский Н. Н., 2009
Колосовский Н. Н. Хозяйство Восточной Сибири и Дальнего Востока в связи с районированием // Плановое хозяйство. 1925. № 9. С. 239–257.

4. *Якутский район* с центром в г. Якутске, обнимающий территорию современной Якутской Автономной Республики.

5. *Ленско-Байкальский район* с центром в г. Иркутске в составе Иркутской и Забайкальской губерний (позднее из части Иркутской и Забайкальской губерний образовалась Бурято-Монгольская Автономная Республика).

6. *Приморский (Дальневосточный) район*, включающий губернии Амурскую, Приморскую, Камчатскую и остров Сахалин.

Схема районирования Госплана была подвергнута на местах изучению в областных плановых комиссиях Сибревкома и Дальревкома, в губернских плановых комиссиях и обсуждалась на специальных съездах: съезде плановых комиссий территории Сибревкома в г. Ново-Николаевске в 1923 г. и съезде по районированию Восточной Сибири в г. Чите в 1924 г. с участием представителей губерний территории Дальревкома, а также Иркутской губернии, Якутской и Бурято-Монгольской Автономных Республик.

Ново-Николаевский съезд принял за основу для Западной и Восточной Сибири схему районирования Госплана, внося небольшие коррективы по границам между районами; Ленско-Байкальский район был признан запроектированным вполне удачно.

Читинский съезд, обсуждая вопрос о Дальневосточной и Ленско-Байкальской областях, встретился с возражениями со стороны Бурято-Монгольской Республики, образовавшейся к тому времени из части территорий Иркутской и Забайкальской губерний. Тем не менее съезд и представители Дальревкома высказались за необходимость оформления Ленско-Байкальской области, не предрешая сроков и областных форм.

Весной 1925 г. в центральные органы были внесены три проекта районирования Сибири и Дальнего Востока: Сибревкомом, Иркутским Губисполкомом и Дальревкомом. Проект Сибревкома предусматривал образование так называемого Сибирского края в составе губерний Омской, Ново-Николаевской, Томской, Алтайской, Енисейской и Ойротской автономной области; Иркутская губерния по проекту должна быть оставлена в нерайонированном состоянии с временным подчинением Сибревкому до оформления Ленско-Байкальского края.

Проект Иркутского Губисполкома разрабатывал вопрос о Ленско-Байкальском крае в составе территорий Иркутской и Забайкальской губерний, Бурято-Монгольской Республики и Канского уезда Енисейской губернии.

Проект Дальревкома предусматривал преобразование существующей территории Дальревкома в областное образование районированного типа, причем, в отличие от первоначальных предположений Дальревкома, Забайкаль-

ская губерния по его проекту не передается в состав Ленско-Байкальского края, а включается в районированную территорию Дальнего Востока. Эти три проекта нарушают первоначальную схему Госплана, давая в итоге при увязанном их осуществлении четыре основных района вместо шести, первоначально намеченных Госпланом: Сибирский край с центром в г. Ново-Николаевске, Ленско-Байкальский край с центром в г. Иркутске, Дальневосточный край с центром в г. Хабаровске и Якутскую Автономную Республику. По сравнению с первоначальной схемой эта новая схема знаменует отказ от административно-экономического оформления Обского и Енисейского экономических районов. С известными оговорками новая схема может быть принята для ближайшего времени, как переходная фаза к дальнейшему усовершенствованию административно-хозяйственного устройства Сибири. В самом деле, Енисейский район в настоящее время не может претендовать на обособленное областное оформление в силу слабого экономического развития. Поэтому правильно его присоединение в административном отношении к мощному Кузнецко-Алтайскому району.

Что касается Обского (Западно-Сибирского) района, то к моменту составления проекта районирования Сибири значительная его часть (Тобольский, Ишимский, Тюменский, Курганский округа) состояла в составе Уральской области.

По отношению к Обскому району являются сомнения в целесообразности сохранения на продолжительное время административно-разрозненного его существования в силу значительности хозяйственных задач по реконструкции сельского хозяйства этой целостной и достаточно мощной территории. При обсуждении проектов во ВЦИКе проект районирования Сибревкома получил одобрение, причем Иркутская губерния была оставлена временно в составе Сибкрая, впредь до разрешения вопроса о районировании Ленско-Байкальского края.

Вопрос о Ленско-Байкальском крае был оставлен президиумом ВЦИКа открытым. По нашему представлению, при дальнейшей проработке полная ясность в вопросе о Ленско-Байкальском крае может быть внесена путем возвращения к основной постановке проблемы районирования, данной в свое время Госпланом, т. е. к трактованию проблемы районирования под углом зрения хозяйственных планов и перспектив разрешения основных хозяйственных проблем Сибири и Дальнего Востока.

Общие хозяйственные условия, которые по нашему представлению должны быть учтены при суждениях по Ленско-Байкальскому краю, представляются в следующем виде.

На протяжении территории Сибири и Дальнего Востока выделяются четыре основные хозяйственные проблемы в соответствии с естественными

ресурсами, отношением к рынкам европейской части Союза, заграничному рынку и соседним азиатским странам:

1. Политика по отношению к сельскому хозяйству в Западной Сибири.
2. Подход к индустриализации Кузнецко-Алтайского района.
3. Проблема организации хозяйства района, расположенного вокруг Байкала, при наличии своеобразных сверхконтинентальных условий.
4. Проблема придания хозяйству Дальнего Востока должной степени устойчивости и конкурентноспособности на внешних рынках.

Кроме этих четырех основных, существуют две дополнительные:

5. Проблема подхода к сибирскому Северу.
6. Проблема увязки сибирского хозяйства с хозяйством сопредельных восточноазиатских стран.

Сельскохозяйственная проблема Сибири. Основной сельскохозяйственный массив Сибири охватывает бассейны Иртыша и Верхней Оби. Обжитое пространство сельскохозяйственных районов этой западной части Сибири превышает 400 000 км², и по предварительной разработке сельскохозяйственных перспектив этого края он может давать на вывоз до 150 млн пудов хлебов, до 30 млн пудов мяса и до 14 млн пудов масла.

Товарность сельского хозяйства Сибири в последнее время сильно растет. В истекшую хлебную кампанию заготовка зерновых хлебов в Сибири достигла уже 48 000 000 пудов. Заготовка масла в 1922 г. составляла всего 500 000 пудов; в 1923–1924 гг. она уже достигла 1 1/2 млн пудов, а на текущий год товарная продукция Сибкрайвнутригосподом предполагается в размере свыше 2 млн пудов.

Движение посевной площади по основным губерниям территории Сибревкома видно из следующих данных (в относительных цифрах):

	1917	1920	1922	1923	1924
Омская губерния	100	94,0	44,0	48,0	47,1
Алтайская губерния	100	100,7	53,2	63,3	77,9
Ново-Николаевская губерния	100	95,5	39,1	58,0	73,5
Томская губерния	100	109,2	64,0	95,6	100,5

Изменение численности скота:

	1917	1920	1922	1923	1924
Омская губерния	100	86,3	66,2	71,6	77,1
Алтайская губерния	100	92,3	71,3	78,6	89,5
Ново-Николаевская губерния	100	93,3	68,8	76,8	87,2
Томская губерния	100	91,8	76,5	90,6	114,9

Эти две таблицы позволяют утверждать, что через небольшой промежуток времени сельское хозяйство Западной Сибири достигнет положения, в общем близкого к 1917 г.

Современную систему сельского хозяйства Западной Сибири можно определить как «пестрополье» — канун массового перехода к каким-то иным формам хозяйства — такова характеристика, которую дают местные работы. Впереди предстоит либо переход по традиции к обычному трехполью, либо поиски каких-то новых путей. Первый путь приведет ко всем тем явлениям неизбежного тупика сельского хозяйства, какой мы имеем ныне во многих частях европейской территории Союза. Группой омских работников дана более или менее законченная схема другого пути — это непосредственный переход от современного состояния к так называемому «паро-траво-полю». Идея этого плана используется уже другими губерниями Сибири и частично переходит на практику.

При паро-траво-польной системе использование лишь существующей площади пашни не уменьшает посевной площади зерновых культур против 1917 г. и, повышая урожайность с десятины не менее чем на 10–20%, дает прибавку в продукции зерновых культур ежегодно в 30–50 млн пудов; в то же время увеличивается сбор сена на 500 млн пудов, что позволит расширить животноводство на 2 млн голов (в переводе на крупный). Кроме того, может быть достигнуто общее расширение посевной площади Западной Сибири, в частности под зерновыми культурами, на 75% против посевной площади 1917 г. с соответствующим расширением животноводства. Что касается возможности непосредственного перехода к паро-траво-полю, минуя традиционное трехполье, то примеры практики новых стран: Канады, Северной Америки, Аргентины, Чили — указывают на успешный переход к паро-траво-полю сразу после залежной системы.

Происходящий рост сельского хозяйства Сибири вызывает необходимость расширения и усовершенствования также организационной стороны государственного аппарата, долженствующего обслуживать, направлять, регулировать сельское хозяйство Западной Сибири: необходимо развитие элеваторной и холодильной сети, приспособление транспорта, развитие сети учреждений по сельскохозяйственному кредиту, улучшение постановки дела снабжения населения доброкачественными семенами, улучшение дела агрономической помощи и т. д.

В отношении маслоделия и маслоторговли в особенности необходимо принять ряд мер с целью устранения организационных дефектов так: сибирскими работниками отмечается абсолютное отсутствие железнодорожных маслохранилищ; слабое использование холодильников; отсутствие маслохранилищ по линии водного транспорта. В связи с этим произошло по-

нижение репутации сибирского масла за границей. По опыту 1924 г. из масла, привезенного в Лондон, 59% было переведено из первого во второй сорт.

Быстрый процесс восстановления ставит во всем объеме вопрос о путях дальнейшего развития и реконструкции сельского хозяйства Западной Сибири по всей совокупности мероприятий, которые должны быть осуществлены государством для обеспечения возможности полного и планомерного развития производительных сил этого края.

Проблема индустриализации Средней Сибири. В основе развития промышленности Средней Сибири лежит создание мощного Кузнецкого угольно-металлургического комбината и осуществление хозяйственного сотрудничества между Кузнецким каменноугольным бассейном и уральскими металлургическими центрами.

Проект Кузнецкого комбината настолько проработан, что в ближайшие годы намечено его осуществление.

В дальнейшем следует предвидеть широкое развитие горного дела в этом районе с постепенным вовлечением не только западных частей Алтая, но и более восточных, включая и Манусинский район (железные руды, уголь, медь, рудное золото, полиметаллы, мирабилит и проч.).

Особо надо отметить важность развития Риддерского полиметаллического государственного предприятия, являющегося на ближайшее время основным предприятием по снабжению Союза цинком, свинцом и отчасти медью, серебром.

Недавно заключенная концессия на полиметаллические месторождения Алтая с предприятием Лена-Гольдфилдс увеличивает хозяйственное значение полиметаллической промышленности Средней Сибири.

Кроме указанного на базе Кузнецкого комбината, горных предприятий и сельскохозяйственных ресурсов края следует предвидеть развитие обрабатывающей промышленности, что свяжет в целостный хозяйственный комбинат все хозяйство Средней Сибири.

Комплекс этих промышленных предприятий подлежит проработке при учете развернутой транспортной связи Средней Сибири с Западом и Средней Азией. (Следует заметить, что без осуществления определенной программы развития транспорта и сырьевые ресурсы Средней Сибири не получат законного масштаба развития.)

Современное развитие хозяйства Западной и Средней Сибири и дальнейшие его перспективы включаются в орбиту хозяйственного центра Советского Союза, несмотря на отдаленность от главнейших пунктов европейской части РСФСР.

Сельское хозяйство Сибири, в смысле рынков сбыта, связано или с потребительскими центрами РСФСР, или с портами Ленинградом, Архангель-

ском и т. д. Металлургический комбинат Кузнецко-Алтайского района органически связан с Уралом.

Еще долгое время европейская часть Союза будет доставлять в Сибирь продукцию легкой промышленности. При осуществлении соответствующих транспортных мероприятий с обеспечением дешевых тарифов на массовые грузы и развитием подъездной сети к основной магистрали полная увязка хозяйства Западной и Средней Сибири с хозяйством Союза может быть вполне обеспечена одновременно с планомерным широким развитием всего сибирского хозяйства.

Восточной границей того района, где ориентировка на Запад совершенно ясна — является бассейн р. Енисея. Расстояние этого района до Москвы и Ленинграда превышает 4000 верст. С другой стороны, развитие Северного морского пути открывает возможность товарооборота с заграницей в обход советским портам. Далее на восток на протяжении 4000 верст по железнодорожной линии мы имеем постепенный переход в сферу влияния экономики Восточной Азии и Тихого океана. Преобладание тихоокеанской экономики больше всего сказывается на территории бассейна р. Амура в его среднем и нижнем течении, на Камчатке и Сахалине.

В промежутке между районами влияния Запада и Востока находится огромная территория с совершенно своеобразными экономическими условиями, с низким темпом развития, с большими богатствами и огромным значением в будущем, связующая нас не только с нашим Дальним Востоком, но с Монголией и Китаем. В этот район, Восточную Сибирь, включаются следующие республики и губернии: Якутская АССР, Иркутская губерния, Забайкальская губерния, Бурято-Монгольская АССР.

Якутская АССР. При наличии огромной территории в 3 980 000 км Якутская АССР имеет всего 300 000 жителей. Огромные естественные ресурсы этого края, как поверхности, так и недр, еще мало использованы.

Якутский край плохо связан с внешним миром. Пояс Станового хребта отделяет его от Охотского моря на востоке и от смежного сопредельного Амурского края на юге. Наиболее надежный сейчас путь в Якутский край идет от г. Иркутска. Расстояние Иркутск — Якутск круглое — 2700 верст, из них 370 верст составляет сухопутный гужевого участка Иркутск — Жигалово. Ныне он загружен до величины, близкой к предельной для его современного состояния (до 1 700 000 пудов). Новая гужевая дорога проводится от ст. Сквородино Амурской железной дороги через Лебединый прииск до Томмота (новый, так называемый «Алданский золотопромышленный район») и далее до Якутска. Эта дорога дает расстояние 1200 верст и все-таки не обеспечивает достаточно дешевого транспорта. Есть еще один путь — так называемый «Восточный отрезок Североморского пути» (Великий океан — устье р. Ко-

лымы — устье р. Лены), но и он, при современной степени его изученности и оборудования, также не меняет общей картины — транспортной отрезанности края. Для характеристики современных условий хозяйственной деятельности в Якутии достаточно сослаться на пример с алданской золотопромышленностью.

По многолетнему опыту, в Бодайбинском золотопромышленном районе для добычи одного пуда золота требуется доставка на место около 3000 пудов всякого рода снабжения. Если Алданский район действительно окажется таким благонадежным, как это представляется ныне, и сможет давать в год до 500 пудов, то это равноценно требованию переброски на место до 1 млн пудов снабжения, считая по пониженной норме.

Вопрос об организации якутской золотопромышленности — это, в основном, вопрос транспорта и торговли. Впредь до изменения транспортных условий золотопромышленности придется равняться по существующим ограниченными транспортными возможностям, а не возможностям производственного порядка. Если такие трудности существенны для золотой промышленности, приходится ли удивляться тому обстоятельству, что общий экономический уровень Якутского края так низок и что хозяйство Якутии весьма недалеко от натурального состояния.

При наличии около 600 тыс. голов скота на 300 тыс. душ населения, т. е. при наибольшем количестве скота на одну душу населения, чем где бы то ни было в других местах Сибири, якутское хозяйство не было в состоянии удовлетворять продуктами скотоводческого хозяйства даже бодайбинскую золотопромышленность. В Бодайбинский район в прежнее время ввозилось мясо из Монголии и масло из Западной Сибири. Единственное объяснение этому обстоятельству — натуральный уклад якутского хозяйства. Между тем по природным условиям якутское скотоводство может рассчитывать на широкое развитие, особенно в связи со скотоводческими перспективами всего Центрально-Азиатского внутриконтинентального скотоводческого массива. Для сдвига якутского хозяйства в сторону его развития необходимо разрешение, прежде всего, транспортных проблем.

Ленско-Байкальский район. Бурято-Монгольская АССР, Иркутская и Забайкальская губернии, объединяемые Госпланом в так называемый «Ленско-Байкальский район», имеют общую площадь в 1,5 млн км² и население в 1,7 млн человек.

Энергетические ресурсы Ленско-Байкальского района огромны. Примерно 2/3 площади этого края (кругло 1 млн км²) занимают леса, составляющие один из основных природных ресурсов края. Вероятный годовой прирост леса в крае составляет свыше 3 000 000 000 куб. фут. Ленско-Байкальский район обнимает водоразделы трех величайших речных систем Евразии — Ени-

сейской, Ленской и Амурской. Величайшее пресноводное озеро Евразии — Байкал — занимает центральное положение в районе.

Эти мощные речные системы, текущие в условиях горного по преимуществу рельефа, несут огромные запасы гидравлической энергии, в условиях благоприятных для технического ее использования: почти все реки области отвечают всем требованиям, которые могут быть предъявлены при утилизации их энергии, т. е. обладают большими уклонами, хорошим питанием и отличаются наличием сосредоточенного падения.

Главнейшими районами сосредоточения гидравлической энергии являются:

1. *Прибайкальский район* — идущий вдоль линии железной дороги между Иркутском и Верхнеудинском с возможными к использованию запасами энергии в 581 000 лошадиных сил с возможной себестоимостью энергии от 0,70 до 3,00 коп. за 1 кВт.

2. *Район Ангарских порогов* с колоссальным, мирового порядка, сосредоточием энергии в 5 000 000 лошадиных сил при возможной ее себестоимости от 0,15 до 0,35 коп.

3. *Район р. Витима* с запасами, возможными к использованию в 300 000 лошадиных сил и возможной себестоимостью от 1,0 до 1,2 коп. за 1 кВт.

В отношении ископаемого топлива район также имеет исключительно богатые возможности. Угленосные отложения занимают в пределах Ленско-Байкальского края площадь около 290 000 км², т. е. около 17% общей площади. Возможные запасы одного только Ангарского (Черемховского) бассейна определяются в 150 млрд т, не считая других малочисленных, более мелких месторождений.

Одной из характерных и крайне интересных в промышленном отношении особенностей отдельных районов Ангарского бассейна является наличие так называемых «бокхедовых» углей с содержанием летучих частей до 85%. По своим исключительным качествам эти бокхеды могут соперничать с лучшими шотландскими и не имеют себе конкурентов в нашей стране. Запасы этих углей настолько значительны, что могут служить основой для развертывания специальной химической промышленности. Таким образом, в отношении запасов энергии — древесного и ископаемого топлива и гидроэнергии — Ленско-Байкальский район не имеет себе соперников в нашей стране. Более того, в этом отношении район имеет мировое значение.

Значение наличия таких грандиозных энергетических ресурсов должно быть осознано до конца: *Ленско-Байкальский район рано или поздно будет огромным промышленным центром, который будет стягивать сырье для переработки с огромного пространства прилегающих вокруг него территорий Восточной Сибири, Якутии, Монголии и, быть может, Китая.*

Для осознания ближайших возможностей промышленного порядка в Ленско-Байкальском районе необходимо перейти к рассмотрению прочих видов природных богатств края и, в первую очередь, недр.

Гораздо легче в отношении горных богатств края перечислить, чего в районе нет, чем то, что есть. Поэтому приходится перечислить лишь важнейшие.

Золото. Золотоносные районы Ленско-Байкальского края покрывают площадь около 320 000 км², т. е. около 21% общей площади края. Главнейшими золотоносными районами являются:

- 1) Витимско-Олекминская система (центр Бодайбо);
- 2) Восточно-Забайкальский район;
- 3) Баргузинская тайга;
- 4) Чикойский район;
- 5) Прочие более мелкие районы края.

Полиметаллы. Забайкалье представляет интереснейший пример группировки месторождений золота и ряда так называемых «цветных металлов» — серебро, свинец, цинк, мышьяк, медь, вольфрам, молибден, висмут, олово. Громаднейший район, охватываемый этим месторождением, совершенно справедливо ставится в настоящее время ВСНХ в первую очередь под промышленную разведку.

После приступа к работе на Риддере (на Алтае), несомненно, очередь принадлежит Нерчинскому серебро-свинцовому району. Оловянные месторождения близ ст. Оловянная Забайкальской железной дороги — единственное место в Союзе, где есть надежда добывать олово. Вольфрамитовые месторождения: Букука, Белуха, Большой и Малый Соктуй, Алданда, Шерлова гора, Дульдурга, Харанор — единственные в Союзе промышленные месторождения *вольфрама*, имеющего в числе других назначений и военное. Попутно получаются *висмут*, имеющий санитарное значение, и *цветные камни*.

Молибден имеет назначение, подобно вольфраму, для получения специальных сортов стали. Наиболее надежные в Союзе месторождения его находятся в Ленско-Байкальском районе. Попутно с молибденом может быть получена *сурьма*. *Марганец* отмечается на западном берегу Байкала и в других местах. *Медные руды* встречаются в разных местах Ленско-Байкальского края. *Ртутные руды* — в форме киновари имеются в Нерчинско-Заводском районе. *Слюда* — калийная слюда на р. Маме (к северу от Байкала), представляет большой промышленный интерес и так называемый флогонит на южном берегу Байкала.

Железные руды в виде магнитного железняка встречаются в многочисленных месторождениях. Промышленное значение имеют следующие железорудные районы:

1) Николаевско-Заводский, 2) Петровско-Заводский (Курбинский). Месторождения эти подлежат дальнейшему изучению в связи с предположениями о реорганизации существующей архаической металлургии района в современное предприятие для обслуживания Восточной Сибири и Дальнего Востока железом, а также в предприятие, изготавливающее специальные сорта вольфрамовой, молибденовой, марганцевой и, быть может, хромовой и никелевой стали.

Асбест имеется в месторождениях к югу от оз. Байкала, имеющих крупное промышленное значение.

Соль. Соленосная полоса в западной части Ленско-Байкальской области имеет обширное распространение. С этой полосой связаны существующие соляные источники и недавно открытое месторождение каменной соли около с. Усолья Иркутской губернии. Развитие эксплуатации соли в Ленско-Байкальском крае имеет громадное значение для всей Восточной Сибири и Дальнего Востока, так как восточнее соли в промышленном количестве нет. Для правильной постановки камчатской и амурской рыбопромышленности развитие соледобычи и ее удешевление имеют огромное значение.

Глауберова соль и *сода* — запасы их исчисляются в порядке сотен миллионов пудов. Глауберова соль добывается в Селенгинском озере для Верхнеудинского стекольного завода. *Цезий, рубидий, осмий* встречаются на Борщевском хребте; запасы, по-видимому, достаточные для разработки.

Иридий, осмий находятся в золотых россыпях в бассейне р. Селенги. *Радиоактивные руды* отмечаются в районе оз. Байкала и Забайкалье. *Фарфоровая* и *огнеупорная глины* имеются в промышленном масштабе по р. Белой в Иркутской губернии. Они эксплуатируются для Хайтинской фарфоровой фабрики.

Этот, очень далекий от полноты, перечень полезных ископаемых Ленско-Байкальского края дает картину многочисленных горнопромышленных возможностей края; к реализации этих возможностей и в прошлом, и в настоящем едва приступлено, ибо то, что сделано, заведомо, можно сказать, ничто перед тем, что должно быть сделано.

Необходимо поставить промышленное изучение горных ресурсов по широкой программе с доведением исследований до стадии, позволяющей развернуть промышленное использование выявленных возможностей.

Удаленность лесных массивов Ленско-Байкальского района от внешних рынков не позволяет ставить сырьевую лесоразработку на экспорт в широком масштабе. В сыром виде рядовой лес возможен к вывозу лишь в ограниченном размере в Маньчжурию. В настоящее время наибольший интерес представляет начавшийся из Иркутской губернии экспорт *авиалеса* (до 150 000 куб. фут.). Авиалес Иркутской губернии побил всех конкурентов на

московских рынках и имеется также на территории Бурято-Монгольской Республики.

Кроме того, возможны поставки так называемого *резонансового леса*. Этими начинаниями ограничивается ныне экспорт сырого леса, если не считать небольшого экспорта строевого леса в Маньчжурию и в Западную Сибирь. При развитии лесоразрабатывающей и лесохимической промышленности значение лесных ресурсов края должно возрасти.

Но следует заметить, что при осуществлении прямой железнодорожной связи Верхнеудинска с Пекином картина будет совершенно другая: Ленско-Байкальский район явится поставщиком леса для безлесного Китая, с его многочисленным населением.

Сельскохозяйственные фонды Ленско-Байкальского края представляются в следующем виде: из общей площади Ленско-Байкальского края в 139 500 000 десятин действительно освоенная существующим населением площадь составляет всего 2 077 000 десятин. Площадь, возможная для колонизации, определяется цифрой — как крайний минимум в 12 000 000 десятин, т. е. позволяет очень значительное увеличение населения края.

Ввиду плохих транспортных условий в большей части области производство зерна еще долго будет обязательным для населения для собственных нужд — главным образом, ржи и ячменя; но производство пшеницы не имеет будущего ввиду конкуренции Западной Сибири, имеющей значительно более благоприятные естественные условия.

Будущее области, главным образом, в скотоводстве как дающем транспортную продукцию.

Сельскохозяйственную территорию Ленско-Байкальского края на будущее следует представлять в виде громадного скотного двора, соприкасающегося на Севере со скотоводческими массивами Якутии, а на Юге со скотоводческой же Монголией.

Рассматриваемая под таким углом зрения территория срединной, континентальной Азии является громаднейшим будущим скотоводческим массивом Мира. Скотоводческое сырье уже сейчас — основной ресурс края.

Колонизационная емкость и фонды края, ранее учтенные, с точки зрения земледельческой, несомненно, должны быть сильно раздвинуты в сторону их увеличения.

После осознания естественных ресурсов края, отличающихся своим многообразием и масштабами, поражает несоответствием с ними современный скромный уклад хозяйства Ленско-Байкальского района.

Современная посевная площадь основного массива края (Иркутской и Забайкальской губерний и Бурято-Монгольской Республики) составляет в настоящее время 651 тыс. дес. (против 826 тыс. в 1917 г.).

Общее количество голов скота составляет:

	1917	1924	% от 1917 г.
Лошадей	907 600	700 200	77
Рогатого скота	1 997 600	1 360 600	68
Овец	1 592 800	1 071 700	67
Свиней	570 200	290 900	51
Коз	297 200	201 100	70

Общий облик сельского хозяйства Ленско-Байкальского района носит пестрый характер. Имеются хозяйства чисто земледельческие, хозяйства промежуточного типа и хозяйства чисто скотоводческие. Сельское хозяйство Бурято-Монгольской Республики также неоднородно. Если у иркутских бурят хозяйство довольно близко подходит к типу хозяйств русских, то у бурят забайкальских, особенно в восточных частях, хозяйство носит табунно-скотоводческий характер, приближающийся к монгольскому.

Сельское хозяйство Ленско-Байкальского района имеет невысокую степень товарности. Хорошей иллюстрацией этого положения является факт ввоза в пределы Ленско-Байкальского района до одного миллиона пудов мяса ежегодно (данные Иркутского Губисполкома), несмотря на то обстоятельство, что количество голов скота на одну душу населения на территории Ленско-Байкальского района больше, чем в наиболее скотоводческих районах Западной Сибири.

Главная причина отсталого положения сельского хозяйства — грандиозные расстояния, как до европейских экономических центров, так и до портов Тихого океана (расстояние по железной дороге от Иркутска до Москвы — 4871 верста, от Иркутска до Владивостока через Амурскую железную дорогу — 3728 верст; то же через Китайско-Восточную — 3036 верст).

Промышленность Ленско-Байкальского района по сибирским масштабам довольно значительная. По подсчетам Иркутского Губисполкома, общая валовая стоимость продукции истекшего года по промышленности определяется для района в 32 млн руб., что составляет около 150% по отношению к общей валовой стоимости промышленности Западной Сибири, при количестве населения почти в 3 1/2 раза меньше, чем в Западной Сибири. Таким образом, даже в настоящее время Ленско-Байкальский район имеет определенный промышленный облик, что составляет его отличие от Западной Сибири.

Следующая таблица указывает соотношение между различными видами добывающей и обрабатывающей промышленности¹:

¹ По данным Иркутского Губисполкома.

Место производства	Горнодобывающая промышленность	Обрабатывающая промышленность	Всего	%
Иркутская губерния	11 299 436	6 944 736	18 244 172	56,8
Бурято-Монгольская АССР	311 856	1 283 699	1 545 455	4,8
Забайкальская губерния	2 348 344	9 975 054	12 323 398	38,4
Всего за 1923—1924 г. сумма ценностей в рублях	13 959 636	19 153 389	32 113 025	100
То же в %	43,47	56,53	100	—

Особенно замечательно преобладание *обрабатывающей* промышленности (56,5%). Это коренное отличие Ленско-Байкальского края от Дальнего Востока, имеющего уклон в сторону сырьевой промышленности.

Необходимо отметить, что общие условия хозяйства зарубежной Монголии родственны условиям Ленско-Байкальского района. Несмотря на то, что Монголия имеет большое количество скота, выражающееся общей цифрой в 31 762 тыс. голов, товарная продукция монгольского скотоводческого хозяйства сравнительно невелика. По последним данным, возможные свободные к вывозу избытки монгольской шерсти определяются: для овечьей шерсти — 650 тыс. пуд., верблюжьей — 45 тыс. пуд., козьей — 100 тыс. пуд., или в переводе на мытую — 540 тыс. пуд.

Хозяйство Монголии также близко к натуральному типу.

Приведенный выше обзор не дает еще полной картины значительности этого района для союзного строительства в Восточной Азии. Между проблемой Ленско-Байкальского края и современным общим положением в Восточной Азии существует огромная связь. Если бы проблему Ленско-Байкальского края приходилось решать изолированно от экономических и политических вопросов международного порядка в пределах только экономики Союза, можно было бы, быть может, несколько задержать хозяйственное объединение края и приступ к укреплению хозяйственных позиций Союза на этом плацдарме. Но само географическое положение края таково, что нет возможности этот вопрос решать так, как в отношении, например, к Нижневолжской или Центрально-Черноземной области. *Проблему хозяйственных взаимоотношений с Монголией, Маньчжурией, Китаем, проблему освоения и укрепления якутского Севера, проблему укрепления нашего Дальнего Востока в хозяйственном и политическом отношении приходится решать, опираясь на Ленско-Байкальский район, как основной хозяйственный плацдарм.* Географические условия и транспортная удаленность этих частей совершенно не способствуют обслуживанию этих отдаленных окраин из западного сибирского центра. *Требуется особый центр, могущий быстро расти на базе материальных богатств края.*

Для доказательности этих положений необходимо остановиться хотя бы на кратком обзоре сопредельных территорий Дальнего Востока: Маньчжурии, Китая, Монголии.

Проблема Дальнего Востока. Рост хозяйства нашего Дальнего Востока за последние годы объясняется тем стимулирующим влиянием, какое оказывало на него развившееся во время мировой войны хозяйство стран Тихого океана. Сырьевые ресурсы Дальнего Востока: лес, рыба, уголь, нефть, пушнина и т. д. — все более вовлекаются в тихоокеанский товарооборот.

Экспорт леса на *тихоокеанские* рынки достиг (главным образом в Японию) в 1924 г. цифры 22 млн футов.

Рыбопромышленность дает общий улов в 11 500 000 пудов на сумму до 40 000 000 рублей, поступающий, главным образом, на *тихоокеанские* (больше японские) рынки.

Уголь и нефть Сахалина сданы в концессию *японцам*, уже ранее в порядке оккупации разрабатывавшим их для своих нужд.

Уголь Сучанских копей кроме поставки Уссурийской железной дороге вывозится в Маньчжурию и пытается выйти на *шанхайский* и *сингапурский* рынки.

Полиметаллы Тетюхинского месторождения до войны в сыром виде вывозились в Германию. Ныне сданы в концессию прежнему владельцу.

Владивостокский порт и Уссурийская железная дорога работают, главным образом, по транспорту для маньчжурских хлебных грузов.

Таким образом, ныне наш Дальний Восток находится в известной экономической зависимости от рынков Тихоокеанского побережья.

Кроме того, характерной чертой современного хозяйства ДВО является сырьевой характер его промышленной продукции.

Следующие примеры характеризуют современное состояние главнейших сторон нашей хозяйственной работы на Дальнем Востоке.

1. Всю годовую продукцию *рыбопромышленности* Дальнего Востока (включая Камчатку) оценивают, примерно, в 40 млн зол. рублей. Доля участия Госрыбопромышленности, кооперации и частного капитала в процентах к общей аренде выражается следующими цифрами:

Во внешних водах	1923	1924
Японцы	90,5	77
Русские частные рыбопромышленники	6,9	11
Кооперация	2,6	5
Госпромышленность	—	7

Во внутренних водах	1923	1924
Японцы	0,0	0,0
Русские частные рыбопромышленники	44,0	40,0
Кооперация	35,0	25,1
Госпромышленность	21,0	34,9

Число рабочих на рыбных промыслах Дальнего Востока по национальностям распределялось так:

Год	Русские	Корейцы	Китайцы	Японцы	Всего
1913	11 894 (40%)	2095	145	16 026	30 160
1914	10 172 (40%)	2125	104	13 006	25 507
1922	5808 (17%)	3008	2549	23 477	34 822
1923	5917(19%)	2827	1004	21 535	31 303

Обращает внимание подавляющее преобладание японской рыбопромышленности во внешних водах (главным образом на Камчатке), представляющих главное рыбопромышленное значение. На самом деле влияние японского капитала еще более, так как русские предприятия отчасти финансируются японцами. По количеству рабочей силы симптоматично преобладание желтого труда. Участие русской рабочей силы упало более чем в 2 раза по сравнению с 1913 г.

Русская рыбопромышленность пока сосредоточивается на приготовлении дешевых сортов рыбы, главным образом, для японского рынка. Для кардинального изменения рыбопромышленности в желаемую для нас сторону требуется упорная и осторожная работа.

В последнее время произведена попытка более организованного подхода к рыбопромышленности с нашей стороны путем организации двух крупных рыбопромышленных обществ — «Дальморепродукт» и «Окаро». Однако эти два предприятия не обладают достаточными средствами для правильной постановки работы. «Окаро» (Охотско-Камчатское акционерное рыбопромышленное общество), приступив к работе в этом году, сразу же принуждено было заключить договор с японской фирмой «Тайхоку-Гио» о запродаже исключительно ей своих уловов с Усть-Камчатских промыслов в течение трех лет, за что получило нужный кредит для работы и плавучие средства для ведения лова.

Весьма показательно то обстоятельство, что вскоре после образования «Окаро» две крупные японские фирмы «Ничиро» и «Тайхоку», ранее конкурировавшие между собой, объединились в синдикат. *Субсидия японского правительства рыбопромышленникам была увеличена.*

В последнее время на Дальнем Востоке обсуждается вопрос о слиянии двух предприятий «Окаро» и «Дальморепродукт» в одно. *Но следует заметить, что без большого увеличения средств нового предприятия, без постройки специального флота, рефрижераторов, собственных консервных заводов и т. д., словом, без широкого подхода к делу реорганизации нашей рыбопромышленности с затратой крупных средств, попытки укрепления русской рыбопромышленности заведомо не дадут благоприятных результатов.*

2. *Лесной экспорт* на Дальнем Востоке стал развиваться лишь в последние годы, в связи с повышенным спросом японского рынка на лесоматериалы, в частности, на осиновую чурку для спичечного производства, на лес для производства целлюлозной массы и строевой лес. Общая сумма экспорта за 1924 г. достигла цифры 22 млн фут³, из них трестом «Дальлес» экспортировано 9 млн фут³, частными лесопромышленниками и кооперацией 13 млн фут³. Работа Дальлеса в 1923—1924 г. протекала в тяжелых условиях. К 1-му января с. г. у Дальлеса оказался нереализованный остаток, примерно, в 14 млн фут³. Причины затрудненного положения треста «Дальлес» двоякого порядка. С одной стороны — на внешних рынках, в Шанхае и Японии американскими фирмами и японцами были снижены резко цены, в силу чего Дальлес не смог вовремя реализовать свою продукцию. С другой стороны — несомненно, имелась налицо и некоторая неорганизованность самого «Дальлеса».

Эта неорганизованность имеет тем большее значение, что конкуренты Дальлеса на Тихоокеанском рынке организованы в объединения, как производственные, так и торговые.

Владивостокский порт в настоящее время работает в значительной мере на экспорт хлебных грузов из Северной Маньчжурии. Маньчжурский хлебоэкспорт составляет до 80% грузооборота Уссурийской железной дороги и до 90% грузооборота Владивостокского порта. Общий валовой доход от этих операций порта, Уссурийской железной дороги и т. д. составляет около 7 000 000 рублей. Таким образом, работа по маньчжурскому хлебоэкспорту имеет существенное значение в народнохозяйственном балансе ДВО. Южно-Маньчжурская железная дорога ведет в последнее время борьбу за отвлечение возможно большего количества хлебных грузов (главным образом, бобов, бобовых жмыхов, бобового масла) от Владивостока к порту Дайрен (бывш. Дальний).

Общее количество хлебных излишков, вывозимых из Северной Маньчжурии, определяется в настоящий момент кругло в 120 млн пуд. Из этого количества ныне около 40 млн следует на Владивосток и около 80 млн пуд. направляется на Дайрен. Это соотношение не вполне нормально, так как по условиям расстояний большинство грузов должно было бы направляться

во Владивосток. Но благодаря организованности японского капитала, работающего по экспорту на Дайрен, нормальное соотношение ныне нарушено. Попытки Китайско-Восточной дороги, имевшие место недавно, направить большую долю экспорта на Владивосток, пока успеха не имели. Больше того, общая сумма экспорта на Владивосток в этом году, по-видимому, несколько меньше, чем в прошлом году¹. Повышение тарифов на 2 копейки на пуд на Дайренское направление, произведенное недавно Китайско-Восточной железной дорогой, имело следствием то, что японцы начали выплачивать экспортеру рефакции до 10–15 коп. на пуд. Совсем в недавнее время японцами получена концессия на проведение железной дороги от Тоананьфу — Цицикар. Эта линия при ее окончании сильно ослабит Китайско-Восточную железную дорогу в ее работе по вывозу хлебных излишков с западных участков Китайско-Восточной железной дороги. Наконец, имеются сведения на получение японцами концессий на постройку железной дороги, связывающей Гириин с корейским портом Кенг-Шен. Эта линия должна вредно отразиться на работе восточного участка Китайской железной дороги и порта Владивостока.

Нужно отметить, что конкурент нашей Китайско-Восточной железной дороги — японская Южно-Маньчжурская железная дорога является огромным сложным комбинированным предприятием. Дорога имеет 101 дополнительное предприятие. Самыми крупными из них являются — Фушунские каменноугольные копи, Анзанский металлургический завод, электрические станции, центральная лаборатория, институт керамики, опытные поля, доковые предприятия и механические ремонтные мастерские. Система возникновения и начала работ на многих новых предприятиях тесно связывается с деятельностью центральной лаборатории Южно-Маньчжурской дороги в Дайрене. Это громадное и совершенно особое предприятие дороги совершило за свою короткую жизнь весьма большую работу. Благодаря ей создано более полусотни разнородных новых организаций, фабрик, различных производств, дающих дороге грузы и увеличивающих доходность. В настоящее время центральная лаборатория расходует 200 тыс. иен в год, поступления же за произведенные исследования не превышают 25 тыс. иен. Характерным для деятельности лаборатории является то, что все ее опыты ставятся в таком масштабе, что полностью выполняют любой процесс производства, как он должен проходить в нормальном промышленном предприятии. Четыре электрические станции, не считая станции Фушунского завода, являются центрами электрической энергии для таких важных промышленных и торговых пунктов, как Дайрен, Мукден, Чань-Чунь и Аншан. Мощность дайренс-

¹ За последние месяцы еще не получено официальных данных.

ких установок равняется приблизительно 11 тыс. кВт. Мукденская станция — 1200 кВт, Чаньчуньская — 200 кВт и Андунская — 3000 кВт. В мастерских Южно-Маньчжурской железной дороги можно не только ремонтировать паровозы и вагоны, но и делать совершенно заново все то, что может потребоваться для дороги и ее многочисленных дополнительных предприятий.

Затраты по отдельным предприятиям всего организма Южно-Маньчжурской железной дороги таковы:

Устройство железной дороги	189 616 304 иен	или 37,2%
Мастерские железной дороги	11 068 325	2,2
Пароходство	3 559 874	0,7
Порт	37 064 308	7,9
Кони	121 056 784	23,9
Электрические предприятия	15 237 405	3,0
Газовые заводы	5 434 140	1,1
Отели	2 370 222	0,5
Полоса отчуждения	40 863 288	8,1
Различные устройства	46 074 005	9,1

По последним отчетам доход Южно-Маньчжурской железной дороги определяется кругло в 170 млн иен и расход — 135 млн иен.

Таким образом, налицо картина интенсивной колонизаторской деятельности Японии в Южной Маньчжурии и стремление ее распространить сферу своего влияния и на Северную Маньчжурию — район экономического тяготения Китайско-Восточной железной дороги. Можно думать, что борьба за фиксацию сельскохозяйственного экспорта из Северной Маньчжурии на Дайрен представляет интерес не только как чисто коммерческая операция, но является частью общего плана закрепления за Японией разного рода сырьевых баз на побережье Тихого океана и в Китае.

Вопрос о желтом труде. Кроме моментов политико-экономической борьбы на Дальнем Востоке наша хозяйственная работа весьма осложняется вопросом о желтом труде. Дешевизна китайских рабочих рук — один из важнейших экономических факторов, влияющих на экономику нашего Дальнего Востока. Следующие примеры чрезвычайно показательны: 1) Имеются сведения о том, что партия щетины, закупленная в СССР, была отправлена в Лондон, где и продана; дальше эта партия была отправлена для сортировки вручную в Шанхай и из Шанхая снова доставлена в Лондон. 2) В г. Харбине бывают случаи, когда лесопильные заводы стоят, так как вручную китайцам пилить оказывается дешевле. 3) В Северной Маньчжурии есть случаи, когда уголь из шахт поднимается на поверхность в мешках вручную с глубины в 30 сажен с помощью китайцев. Это оказывается дешевле механических подъемников.

Так как Дальний Восток в настоящее время и на ближайшее будущее является связанным с рынками Тихого океана, то следует предвидеть стремление у покупателей закупить у нас именно сырье, а переработку его производить где-то вовне с помощью дешевого китайского труда. С нашим сырьем на тихоокеанских рынках мы не являемся монополистами, не можем диктовать цен и принуждены по ним равняться. Следовательно, мы не вольны в высоте номинальной заработной платы. Отсюда, следовательно, заинтересованность наших госпредприятий в поддержании реальной заработной платы на известной высоте и удешевлении до возможного минимума стоимости предметов широкого потребления. Отсюда существование стремлений у наших госпредприятий на Дальнем Востоке к получению разрешений центральной власти на ввоз предметов широкого потребления из-за границы, где они стоят дешевле. Возможны также теоретически тенденции к расширенному пользованию желтым трудом, так как все это ставит наши предприятия в условия, более близкие к условиям, существующим на китайских и японских предприятиях.

Дальний Восток самостоятельно не может служить опорной базой Союза в Восточной Азии. Наоборот — следует предпринять меры к подтягиванию экономики Дальнего Востока и общему укреплению хозяйственного положения всего Дальнего Востока, причем меры по укреплению хозяйства Дальнего Востока должны сводиться к следующему:

1) Создание торгового флота на Дальнем Востоке. 2) Создание хозяйственной базы в Петропавловске на Камчатке в дополнение к основной базе во Владивостоке. 3) Создание мощного треста для работы по эксплуатации природных ресурсов Камчатки. 4) Колонизация Дальнего Востока и преобразование Амурской и Уссурийской железных дорог в транспортно-колонизационный комбинат по типу Мурманской железной дороги. *Основной мерой должно являться создание Ленско-Байкальского объединения, которое будет служить мостом к Дальнему Востоку и необходимой хозяйственной тыловой базой.*

Хозяйственные тенденции Китая и Монголии также должны быть учтены, особенно имея в виду, что Китай за последнее время быстро идет по пути капиталистического развития. Прилагаемые к докладу диаграммы дают представление о темпе этого роста.

Покойным вождем нового Китая доктором Сун-Ятсеном¹ разработаны широкие планы развертывания хозяйственной жизни Китая. Наибольшее значение для нас представляет программа, выдвинутая Сун-Ятсеном в первую очередь, предусматривающая создание в Печилийском заливе нового

¹ См.: Сун-Ятсен. Капиталистическое развитие Китая.

«Большого Северного Порта», долженствующего быть важнейшим портом Китая, с масштабами в будущем равными Нью-Йорку. От этого порта по плану Сун-Ятсена проектируется магистральная железнодорожная линия, идущая на Долоннор и далее следующая на Запад по северной окраине Гоби вдоль районов Монголии, могущих служить целям колонизации. Основная линия идет на запад до пункта Урумчи, откуда даются ветки в долину рек Или и в Тибет. От основной линии дается ряд ветвей. Первая отходит от Долоннора к Хайлару и севернее упирается в реку Амур. Вторая идет от Долоннора на гор. Читу. Третья идет через Ургу на Верхнеудинск. Четвертая идет на Улясутай и далее в Урянхайский край и пятая идет на Кобдо и Бийск.

Эта громадная железнодорожная сеть проектируется Сун-Ятсеном с колонизационными целями, и даваемые им финансовые подсчеты обосновывают выгодность этой сети с коммерческой стороны. Осуществление проектов Сун-Ятсена имеет громадное значение для экономики Китая, так как позволит разрядить чрезмерно уплотненное население Центрального Китая. Без проведения железной дороги переселение китайцев в глубь Монголии весьма затруднительно. Эти проекты в свое время Сун-Ятсеном были направлены Лиге Наций и всем правительствам мира, а также широко распропагандированы в Китае.

Получат ли эти проекты практическое осуществление — сейчас судить трудно. Но весьма вероятно, что начавшееся освободительное движение в Китае и культурное движение в Монголии сильно изменят хозяйственный облик стран, граничащих с юга с нашим Ленско-Байкальским районом. 10–15 лет могут внести значительные сдвиги в хозяйство Монголии и Китая. Это позволит шире развернуть эксплуатацию природных богатств Ленско-Байкальского края и наладить хозяйственное сотрудничество с соседями на базе правильного разделения труда.

По нашим предположениям, в Ленско-Байкальском районе должен быть создан большой промышленный комбинат на базе грандиозных энергетических ресурсов в районе. Многочисленные фонды различных природных ресурсов позволяют начать разворачивать по разнообразным вариантам его хозяйство.

Если исходить из предположений, что количество денежных средств, возможных к получению для осуществления Ленско-Байкальского комбината, будет в первое время сравнительно невелико, то можно намечать следующие составные части комбината в качестве необходимых его звеньев, имея в виду начальную стадию его развертывания:

1) Перерабатывающая промышленность на скотоводческом сырье (шерсть, кожа, волос, щетина, сало, мясо). Сырьевой базой для нее должна служить вначале Монголия, в дальнейшем сельское хозяйство самого Ленско-Бай-

кальского района, ориентируемого на скотоводство, и, быть может, Якутский район, также имеющий громадные скотоводческие возможности. Первые начинания в этом направлении должны быть скромны и ограничиться закреплением за Верхне-Удинским направлением экспорта всего монгольского скотоводческого сырья и, быть может, устройством простейших приспособлений для увеличения транспортабельности вывозимых продуктов (устройство шерстомоек, гидравлических прессов и пр.) и развитием существующих перерабатывающих устройств для местного монгольского и сибирского рынков. В дальнейшем совершенно отчетливо можно говорить о развертывании в Круго-Байкальском районе крупнейшего центра по переработке скотоводческого сырья для мировых рынков. Необходимо заметить, вместе с тем, что небольшие в первое время установки должны быть обязательно качественно совершенны и носить современнейшие формы. Выпускаемые ими готовые изделия должны быть весьма дешевы для облегчения снабжения ими населения, дабы тем самым сократить кустарную обработку сырья. Этим самым хозяйство Ленско-Байкальского района и Монголии, имеющее в значительной части натуральный характер, будет вовлекаться в товарооборот.

2) *Содово-сульфатное производство.* Оно существует в полукустарном виде и в настоящее время для обслуживания кожевенного, стекольного, мыловаренного производства. В будущем оно может быть развернуто до значительно более широких масштабов, соответственно развертыванию основных производств.

3) *Добыча каменной соли.* По расчетам Иркутского Губисполкома, себестоимость соли будет не более 15 коп. за пуд, если поставить разработку соли на вновь открытых месторождениях каменной соли близ г. Иркутска. Это будет иметь громадное значение для Восточной Сибири и Дальнего Востока, где не имеется надежных месторождений соли, и в особенности для камчатской рыбопромышленности, принужденной или покупать заграничную соль, или переплачивать сильно за крымскую соль, не вполне пригодную для засола рыбы. Соль может поступать также на рынки Японии.

4) *Стекольное производство* в малом масштабе существует в настоящее время. При дешевой энергии может быть развернуто до больших размеров на местном сырье.

5) *Лесная и лесобрабатывающая промышленность.*

В настоящее время наибольший интерес представляет начавшийся в Иркутской губернии вывоз авиалеса (до 150 000 фут³). Авиалес из Иркутской губернии побил всех конкурентов на московских рынках. В качестве побочного продукта получается вагонная рейка. При правильной эксплуатации лесов на 150 000 фут³ авиалеса приходится, по расчетам Иркутского Губисполкома, до 1 000 000 фут³ всякого рода остатков, долженствующих поступить в

использование для переработки. Деревообрабатывающая промышленность получит хорошую возможность дальнейшего развития при наличии дешевой энергии.

6) Электроплавка специальных сортов стали на древесноугольном местном чугуна (районы Петровского, Николаевского месторождений). Для этих целей используется наличие в крае месторождений вольфрама, молибдена, марганца. Имеются указания местных работников на наличие в крае признаков никелевых и хромовых руд. Если это оправдается, Ленско-Байкальский район будет универсальным поставщиком всякого рода специальных сортов стали. В качестве побочных продуктов при добыче вольфрама получается висмут, необходимый для санитарных целей, и цветные камни.

7) Оловянная и серебро-свинцово-цинковая промышленность. Единственные в Союзе месторождения олова, представляющиеся благонадежными, находятся в Ленско-Байкальском районе. Небольшая часть олова будет использована для местных нужд, для выделки консервной жести и банок для мясоконсервного и рыбоконсервного дела с расчетом на снабжение как западносибирской консервной промышленности, так и рыбного дела Камчатки и Дальнего Востока. Прочая часть олова должна поступать для нужд Союза. Серебро-свинцово-цинковая промышленность возможна к развертыванию на Нерчинских серебро-свинцовых (весьма многочисленных) месторождениях. Возможно, что будет выгодно поставить в районе месторождений заводы для переработки сырой руды на концентраты и возить их в Круго-Байкальский район для выплавки металла на более дешевой энергии. Месторождения вполне заслуживают скорейшей постановки на них обстоятельных промышленных разведок.

8) Цементное дело. Оно существовало в дореволюционное время и теперь заслуживает того, чтобы быть восстановленным, считаясь с наличием прекрасного местного сырья и отсутствием цементных заводов в Восточной Сибири.

9) В Круго-Байкальском районе имеются крупные месторождения асбеста, которые могли бы быть также начаты разработкой.

10) Ряд других видов производств, целесообразность которых может быть выяснена в дальнейшем. Среди них заслуживает большого внимания эксплуатация хахарейских углей, имеющих до 85% летучих и могущих служить основой для получения нефтеподобных производных для химической промышленности. По данным местных работников, золистый кокс, получающийся в виде остатка при использовании углей, может служить в качестве флюса для доменной плавки.

Первые шаги по развитию промышленных электрических установок могут быть сравнительно скромны. Эти установки могут быть запроектированы

либо на одном из притоков Байкала, либо на черемховском угле. Гидравлические ресурсы притоков Байкала хороши тем, что установки на них имеют сравнительно небольшую мощность, так что процесс электрификации может быть разбит на этапы: по мере роста хозяйства можно включать одну за другой в общую сеть небольшие установки на горных речках, впадающих в Байкал. Энергия в районе делима, больших затрат сразу не требуется. Климатические условия на Байкале, ввиду присутствия больших масс воды, мягче, чем в сопредельных районах Восточной Сибири.

Для проведения в жизнь мероприятий по хозяйственному подъему Ленско-Байкальского района необходимо создание некоторого краевого объединения Ленско-Байкальского района с включением в него современных территорий Иркутской губернии, Забайкальской губернии и территории Бурято-Монгольской Республики. Без такового объединения сколько-нибудь крупные хозяйственные начинания в районе, неизбежно затрагивающие экономические интересы разных административных образований, будут очень затруднены, если не обречены на неудачу.

Районирование этой территории в обычном порядке встречает большие трудности ввиду наличия автономной Бурято-Монгольской Республики, затрудняющей образование краевого Исполкома обычного типа. Поэтому, если образование Краевого исполнительного комитета явится невозможным, желательны объединения типа, например, Средне-Азиатского с уполномоченным СТО во главе, с подчинением ему банковского аппарата, и объединением в его лице работы ведомственного и хозяйственного аппаратов центрального подчинения. Возможны также комбинации типа ЭКОСО.

Исходя из всех соображений хозяйственного, политического, национального и административного характера, на территории Восточной Сибири и Дальнего Востока должны быть организованы следующие административные и хозяйственные объединения:

1. *Ленско-Байкальский край* с центром в г. Иркутске в составе губерний Иркутской, Забайкальской и Бурято-Монгольской Республики.
2. *Дальневосточный край* в составе губерний Амурской, Приморской, Камчатской и острова Сахалина.
3. *Якутская АССР* в современных границах с некоторыми исправлениями их в южных частях по границе с Дальневосточным краем.

Можно надеяться, что начатая Дальревкомом в настоящее время работа по перспективному хозяйственному плану Дальнего Востока и разработка перспективных планов по Ленско-Байкальскому краю, начатая Иркутским Губисполкомом, дадут новые доказательства правильности предположений, по защищаемой нами схеме районирования Восточной Сибири.