

УДК 334.76

Н. Колосовский

БУДУЩЕЕ УРАЛО-КУЗНЕЦКОГО КОМБИНАТА

В работе, которая носит подчеркнуто дискуссионный характер и по-прежнему актуальна, представлен один из первых подходов в мировой науке к проблеме формирования межрайонных производственных комплексов. Рассмотрены проблемы «вертикального» и «горизонтального» комбинирования, агломерации производства и экономического районирования, вопросы целеполагания при разработке и реализации столь масштабных инвестиционных проектов, как Урало-Кузнецкий комбинат.

Урало-Кузнецкий комбинат, комбинирование, экономическое районирование, магистрализация транспорта, перспективное планирование.

ВВЕДЕНИЕ

В планировании Урало-Кузбасского комбината участвуют не только работники плановых органов страны, но и тысячи передовых рабочих, ученых, техников, экономистов. Планирование становится делом всего рабочего класса с несомненным выигрышем в импульсе и темпах. Это, меняя формы плановой работы, делает совершенно обязательным на известных этапах опыт обобщения накопленного материала. Иначе говоря, одновременная организация плановых работ в центре и на местах — таков необходимый путь. Для работы должен быть использован весь наш огромный опыт планового строительства, научный багаж мировой техники и должна быть продумана

© Колосовский Н., 2009

Колосовский Н. Будущее Урало-Кузнецкого комбината. М. — Л.: Гос. соц.-эк. изд-во, 1932. 136 с.

По мнению редакции, наиболее интересными разделами данного издания являются: введение, с. 5—9; глава II, с. 25—29; глава V, с. 110—134; заключение, с. 134—136. — *Примеч. ред.*

отчетливая методология работ. При этом необходимо учесть, что метод плана ГОЭЛРО содержит еще неиспользованные методологические резервы для планирования социалистического строительства.

В основе плана ГОЭЛРО лежит тройственная технико-экономическая и организационная предпосылка, обладающая внутренним единством: электрификация, магистрализация транспорта, экономическое районирование. Существует мнение, что более или менее завершенное административно-политическое переустройство территории Союза на основе краевой (областной) системы уже является завершением социалистической теории экономического районирования.

Между тем это только фундамент для дальнейшей реконструкции хозяйства СССР с переходом на систему территориальных социалистических комбинатов, охватывающих народное хозяйство целых экономических районов (экономический район Урала, Средняя Азия, южный горнопромышленный район Украины и т. д.) с одновременной централизацией их в масштабах всего народного хозяйства СССР.

По вопросу о комбинировании — этой части вопроса об экономическом районировании — приходится слышать много неверных толкований. По незнакомству с вопросом многие товарищи склонны сознательно или бессознательно проводить знак равенства между нашими территориальными или районными энергетическими комбинатами и буржуазными примерами комбинатов. Вопросы так называемого «вертикального» и «горизонтального» комбинирования, веберовская «агломерация», проблема «весотеряющих слагаемых производств» занимает много места в дискуссиях по этому вопросу. Между тем капиталистическая система загоняет процесс комбинирования в узкие рамки конкуренции и производства сверхприбыли. Она задерживает развитие производственных сил и не дает возможности развернуться плано-вому комбинированию. Как во всех областях капиталистического хозяйства, и в вопросе о комбинировании господствует анархия производства.

Следует учесть, что процесс комбинирования и размещения предприятий в капиталистических странах содержит элементы плановости лишь в границах ограниченных групп предприятий, охваченных одной монополистической группировкой. В отношении же всего народного хозяйства комбинирование и размещение протекает стихийно и в отношении технической стороны производства, и в территориальном отношении. Прихотливой мозаикой разбрасываются по стране предприятия монополистических компаний, вырывая из общего комплекса природных производительных сил страны те объекты, которые в данный момент интересуют данное предприятие, вырывая из общих запасов трудовых ресурсов данного района или привлекая из других мест такое количество населения, какое нужно только сегодня. Зада-

ча комплексного планомерного использования производительных сил целых районов, тем более совокупности районов, не говоря уже о планомерном использовании трудовых ресурсов целых районов, лежит за пределами возможностей капитализма, в то время как плановое социалистическое хозяйство ставит эти задачи во главу угла. Комбинирование технологических процессов для капиталистических предприятий и их групп с неизбежностью может охватывать лишь узкий круг процессов, ограниченный рамками владений хозяев и «сферами их влияния» на стороне. Часть технических возможностей для капиталистической страны нельзя реализовать потому, что это требует охвата единой технико-экономической системой более широкого круга предприятий района, чем это допускает диапазон работы монополистической группы. Другая часть технических возможностей по комбинированию не может быть реализована, так как это «невыгодно», т. е. не приносит дополнительных прибылей владельцам, или даст новую продукцию, появление которой нежелательно для монополистического предприятия по другим мотивам. Закономерности комбинирования и размещения, открываемые буржуазными экономистами, и создаваемые на этой основе теории комбинирования и размещения с неизбежностью отражают уродливую, ограниченную и стихийную природу развития этих сторон жизни капитализма.

Качественная противоположность капиталистической системы от социалистической делает неприменимыми многие выводы капиталистического комбинирования в условиях социалистического строительства. Плановое социалистическое хозяйство в значительной мере изменяет и качественно и количественно комбинированные производственные формы, расширяя и углубляя последовательный охват всех сторон экономического района, в котором возникает социалистическое комбинированное производство. По освоению нами заграничного технического опыта на базе комбинатов будет происходить быстрый дальнейший уже самостоятельный технический процесс советской техники, который уже в настоящее время частично приводит к выработке новых технических и организационных форм.

Наш современный комбинат по примеру заграничных образцов часто охватывает лишь группу производств, локализованных на небольшом пространстве. Правда, электрическая часть комбината в наших условиях обычно связывается с более широким кругом производств целого района, пользуясь электропередачами. Иногда проектируется передача газового топлива на значительные расстояния при помощи трубопроводов и объединение этим способом теплового хозяйства более широких групп. Но комбинированное использование сырья, полуфабрикатов, отбросов и отходов, трудовых ресурсов и оборудования применяется у нас в сравнительно узких пределах предприятий и их групп, сосредоточенных вблизи друг от друга. Комбинирован-

ные районные методы использования труда еще недостаточно разработаны. Одновременно с этим уже теперь мы применяем широкий плановый охват целых экономических районов, увязывая проектировку отдельных предприятий. Вперед — переход на производственное технологическое комбинирование хозяйства целых районов. В самом деле, направление технического и организационного развития наших современных предприятий толкает на дальнейшее дробление производственного процесса и на обособление специализированных производств, на дальнейшее укрупнение масштабов этих производств, на применение принципов кооперации производственных заводских единиц. Растут стремления свести к минимуму потери сырья, ввести в разработку более «бедные» виды сырья с менее концентрированным содержанием полезного вещества путем полезного использования всех других составных частей, содержащихся в данном виде сырья. Выдвигаются требования более полно использовать все формы энергии, дать равномерное использование труда всего населения (в том числе и сельскохозяйственного) в течение всего года. Изучаются методы наиболее полного и рационального использования всего оборудования и сооружений в течение года. Одновременное осуществление всех этих требований на известном этапе должно приводить при проектировании к затруднениям в случае сосредоточения предприятий на ограниченном пространстве. Теоретически несомненно для каждого конкретного случая существует предельная степень концентрации комбинирующихся предприятий, дальше которой концентрация становится невыгодной. Наступает момент, когда комбинат начинает превращаться в неудобное сожительство предприятий, теряющее и экономический и технический смысл. Наконец, теоретически может получиться в проекте уродливое нагромождение предприятий, т. е. проект локального комбината может приводить к самоотрицанию комбинирования. Эта диалектика развития комбинатов подлежит учету, когда мы переходим на практике к комбинированным формам проектирования предприятий. Проектируя любой локальный комбинат уже сейчас, мы должны учитывать возможности удобного расширения каждой составляющей его части и усложнения состава. При этом указанные опасности от чрезмерной концентрации производств в одном месте могут не наблюдаться сейчас, но появляться в перспективе. Иначе говоря, каждый проектируемый нами локальный комбинат должен проверяться на «гибкость», «эластичность» частей при возможном расширении производства. В затруднительных случаях выход из положения — это переход от локальных комбинатов на комбинирование технологических процессов в масштабе целых районов. Этот переход предполагает более равномерное, но не произвольное распределение производств по территории. Это такая внутренне связанная система, которая дает наибольший эффект при использовании

сырья, энергии, транспорта во всех его видах, трудовых ресурсов и оборудования. Принципиальное значение этой проблемы для целей социалистического строительства ясно без пояснений.

Итак, пространственная, районная форма наших комбинатов — вот та особенность, которая в перспективе имеет для нас решающее значение. Преодолевая пространственное разобщение природных ресурсов при помощи районной организации энергетики с ее формами электропередач, иногда трубопроводов, создавая наивыгоднейшие сочетания природных производственных сил в виде экономических районов, создавая внутри районов наивыгоднейшие узкоспециализированные предприятия, частью расположенные в непосредственной близости друг от друга, частью распределенные среди аграрных социалистических предприятий и объединенные между собой в общий районный комбинат при помощи правильно организованного районного транспорта и энергетики, мы можем достигнуть действительно невиданной экономики в производстве за счет сокращения потерь на энергии, транспорте, сырье, трудовой энергии, оборудовании и за счет сокращения времени, потребного на производство. Идя этим путем, мы непосредственно подходим к преодолению противоположностей между городом и деревней.

Изложенный подход является для автора руководящим началом при составлении настоящего опыта изложения общего замысла УКК, как он ему представлялся на основании всего материала, имевшегося к моменту составления работы.

Изложение представлялось правильным начать с исторического обзора по проблеме, предполагая, что только этим путем можно было показать читателю, что весь ход нашего строительства на Востоке не допускает узкого подхода к проблеме только как к проблеме сочетания уральской руды с кузнецким углем.

Дело заключается в том, что мы исторически уже подошли к весьма сложной задаче, к социалистическому переустройству всего народного хозяйства Востока.

Изложению вопросов о природных ресурсах посвящена специальная обширная глава, так как ресурсные предпосылки, очевидно, для общей концепции комбината имеют решающее значение. Следует оговориться, что эта глава не носит «справочного» характера, а поэтому и не исчерпывает материала, хотя основные вопросы освещены достаточно полно. Ее задача — дать предпосылки для следующих глав, а также для выяснения проблемы энергетического районирования.

Центральной главой настоящей работы является глава об общей схеме комбината.

На настоящем этапе работ над всей проблемой еще трудно придавать

жесткость календарным заданиям по развитию отдельных отраслей комбината. Совершенно очевидно, что работа над планом 2-го пятилетия для всего СССР и углубленная работа по техническому и экономическому проектированию самого комбината внесет целый ряд поправок.

Значительное место в общей схеме посвящено транспорту, экономически разрешающему вопрос об объединенном использовании природных ресурсов на обширной территории комбината и его отдельных экономических районов.

Идея магистрализации транспорта и его электрификации является здесь основной. Себестоимости транспортирования по территории комбината, очевидно, совершенно необходимы для учета при организации энергетики и, следовательно, производства в отдельных подрайонах комбината. Вместе с тем одновременно освещаются общие вопросы железнодорожного строительства в смежных частях Сибири, Дальнего Востока, Средней Азии и т. д., для которых заводы УКК будут служить поставщиками рельс и подвижного состава. Это подготавливает для дальнейшего разработку вопроса о межрайонных отношениях УКК с другими районами.

Вопросы об энергетике, металлургии и химии являются основными вопросами. Здесь существуют еще затруднения при изложении из-за отсутствия в настоящее время ряда материалов технико-экономического характера. Поэтому часто приходится ограничиваться постановкой вопроса.

Данные пояснения должны быть достаточными для уяснения самой сущности настоящей работы, которая ни в коей мере не является еще планом УКК. Последняя работа настолько огромна, что не может быть выполнена одним лицом; она является прерогативой великого рабочего, технического и планового коллектива нашей страны.

<...>

ГЛАВА II СОВРЕМЕННЫЕ ЗАДАНИЯ ПО УКК И ИХ АНАЛИЗ

1. Решения XVI партсъезда о 2-й угольно-металлургической базе

Из обзора истории развития идеи УКК и опыта построения пятилетнего плана восточной части Союза видно, что предшествовавший период советской истории, включая первые годы пятилетки, может быть понимаем как период массового осознания значения урало-кузбасской проблемы и как период грандиозных подготовительных работ по ее осуществлению. Высокая степень зрелости и подготовленности вопросов позволила XVI съезду партии принять директиву о форсированном развитии строительства комбината в связи с об-

щими задачами перестройки экономики всего Союза. XVI съезд следующим образом формулировал свое решение: «Съезд поручает ЦК в дальнейшей работе по социалистической индустрии СССР сосредоточить усилия партии на осуществлении следующих основных задач: всемерное развертывание тяжелой промышленности как основной базы социалистического строительства (черная, цветная металлургия, производство электрической энергии, топливо, машиностроение, химия); создание в ближайший период времени новой мощной угольно-металлургической базы в виде УКК (резолюции съезда по политическому и организационному отчету ЦК ВКП(б) раздел II)». Таким образом, гигантская задача по созданию Урало-Кузбасса поставлена съездом на первом месте среди основных задач индустриализации СССР. Это решение было дополнено рядом других указаний съезда и решений ЦК.

В этих решениях даны исчерпывающие указания об общих контурах строительства. В частности, в решениях от 15/V 1930 г. даны совершенно определенные директивы по черной металлургии Урала как в отношении судьбы старых заводов древесного чугуна, так и в отношении строительства новых заводов.

В отношении реконструкции старых заводов очень важно предложение сосредоточить усилия на реконструкции только шести древесноугольных заводов (Белорецкий, Надеждинский, Златоустовский, Миньярский, Аша-Балашовский, Чусовской) и лишь в ограниченных размерах реконструировать старый Нижнесалдинский завод минерального чугуна.

Древесноугольная плавка должна при этом направляться по линии качественного и высококачественного металла. Таким образом, с одной стороны, в корне пресекались все существовавшие попытки реконструировать безнадежно устаревшие многочисленные старые древесноугольные заводы с явной растратой народных средств и убытками для народного хозяйства, а с другой, — прекращалось хищничество в деле использования дорогого древесноугольного чугуна. В этом же постановлении дается директива о направлении строительства Магнитогорского, Бакальского и Тагильского заводов и о новых разведках для дальнейшего расширения базы черной металлургии на Урале, а также ряд других конкретных указаний о путях развития металлургии Урала, в том числе и об использовании углей Кузбасса и о срочном решении судьбы кизеловского угля как металлургического топлива.

В приведенном постановлении XVI съезда в краткой, но чрезвычайно выпуклой и широкой по содержанию форме дается задание для урало-кузбасского строительства. УКК — это вторая угольно-металлургическая база Союза. Иначе говоря, речь идет не о разрешении местных хозяйственных задач нашего Востока, а о разрешении общесоюзных задач, в частности, по углю и металлу. В резолюции XVI съезда «о выполнении пятилетнего плана

строительства» это еще раз отмечено: «Одобрив решения ЦК от 15/V 1930 г. в отношении Урала, съезд подтверждает, что индустриализация страны не может опираться в дальнейшем на одну южную угольно-металлургическую базу. Жизненно необходимым условием быстрой индустриализации страны является создание на Востоке второго основного угольно-металлургического центра СССР путем использования богатейших угольных и рудных месторождений Урала и Сибири».

2. Комбинированные формы урало-кузбасского строительства

Урало-кузбасское строительство — это «комбинат». Едва ли можно преувеличить принципиальную важность этого определения, данного съездом.

В восстановительном периоде, впервые приступив, наряду с восстановлением, к частичной реконструкции промышленности, советское государство преобразовывало старое, капиталистическое наследие, по единым «отраслевым» производственным планам, ломая и уничтожая все перегородки частных хозяйств. Таков, например, путь переустройства Донбасса, Азнефти и других.

Отдельные существовавшие «межотраслевые комбинаты» капиталистов в большинстве случаев раздроблялись на составные части. Это было совершенно правильно. Карликовые с точки зрения всего народного хозяйства комбинаты должны были быть разрушены как мешавшие правильному использованию производственных сил.

Для нас, в общей перспективе социалистического строительства, речь может идти о комбинатах совсем другого порядка и масштабов: о районных комбинатах (производственное, научно обоснованное сочетание хозяйства, целостных экономических районов) и о межрайонном комбинате комбинатов — едином народном хозяйстве всего Союза.

Таким образом, определение «комбинат» в приложении к строительству урало-кузбасского хозяйства должно означать требование перехода на иную, высшую ступень социалистического строительства в экономических районах Урала, Кузбасса, Западной Сибири и Казахстана.

3. Задания на вторую пятилетку

Основные контуры задания по Урало-Кузбассу и предъявляемые новые требования технического и социального порядка для предстоящей плановой работы даны в партийных директивах с совершенной определенностью.

В этих же решениях даны и в основном масштабы заданий по тяжелой промышленности: «Съезд одобряет решение ЦК ВКП(б) о доведении выплавки чугуна в 1932/33 г. не менее чем до 17 млн т, поставив эту задачу перед всеми партийными, профессиональными и общественными организациями как важнейшую народнохозяйственную задачу» (из резолюции XVI съезда о

выполнении пятилетнего плана). Очевидно, что, выполняя эту задачу по всему СССР, следует особо усилить при этом долю Востока. А это уже определяет масштабы и черной металлургии, и других отраслей тяжелой промышленности комбината не только на настоящее пятилетие, но и на будущее время.

4. Отраслевой и территориальный состав комбината

По вопросу об отраслевом составе комбината уже после XVI съезда возникали различные требования.

Были мнения, предлагавшие в состав комбината включить все хозяйство Урала и все хозяйство Сибири. Авторы, защищавшие эту точку зрения, указывали, что нельзя якобы провести четкой грани между отраслями хозяйства, непосредственно связанными с углем и металлом, и отраслями, косвенно вовлекаемыми в систему комбината. Госплан СССР остановился в противоположность этому мнению на ограничительном истолковании комбината и включил в его состав: уголь, электрическую энергию, черную (массовую и качественную) металлургию, цветную металлургию, основную химию и коксование, машиностроение, а также железнодорожный транспорт (транзитный — Урал — Кузбасс и внутрирайонный — на Урале и в Кузбассе). Кроме того, включены подсобные отрасли, необходимые для осуществления строительства и действия комбината (строительные материалы, связь, исследования и пр.).

В процессе дальнейшего развития комбината, по мере ввода в действие новых заводов тяжелой промышленности комбината и по мере хода социалистической перестройки деревни, ускоряемой под влиянием воздействия промышленного комбината, в состав комбината будут втягиваться все новые и новые составляющие звенья, частью из группы легкой промышленности, частью из группы сельскохозяйственного производства, перестроенного на социалистических началах. В конечном счете в результате более или менее длительного процесса мы будем иметь не комбинат тяжелой промышленности, а грандиозный межрайонный народнохозяйственный комбинат нескольких экономических районов ближнего Востока, тесно связанный с народным хозяйством всего Союза.

Отдельные работники по проблеме комбината, предлагающие уже сейчас распространить понятие комбината на все народное хозяйство Урала, Сибири, Казахстана, несмотря на внешний радикализм их взглядов, лишены чувства перспективы и истинного понимания объема задач, которые нужно последовательно осуществлять в жизни.

Районные народнохозяйственные комбинаты нельзя только «сочинять» в плановых учреждениях, хотя бы были известны все технические элементы производства и налицо было достаточное плановое умение. Народнохозяй-

твенные, районные комбинаты можно реализовать в жизни только в результате социалистического переустройства нашего общества, причем «комбинат» в современном понимании этого термина должен этот процесс стимулировать, идя впереди и включая в свою сферу все новые и новые области производства. Отсюда — ясные указания для плановой работы. Для конечного этапа строительства комбината, например 1942 г., следует проектировать комбинаты, как народнохозяйственные, районные комбинаты, с социалистическим характером всех отношений. Для 1931 г. и ближайших лет «комбинированность» будет относиться только к ведущим частям хозяйства, к энергетике и тяжелой промышленности вместе с электрифицированным транспортом.

Однако такие части комбината, как энергетика, транспорт, труд, будут связаны с гораздо более широкой сферой, чем область тяжелой промышленности комбината. В самом деле, электропередачи и электроцентралы будут всеобщим реконструктивным фактором; железнодорожный транспорт комбината будет реконструктивно воздействовать на более широкую сферу, чем сфера предприятий комбината; комбинированное использование труда в промышленности и в сельском хозяйстве явится одним из мощнейших факторов для процесса втягивания в орбиту комбината многочисленных сторон народного хозяйства.

В первую очередь нельзя забывать то огромное значение комбината, которое он должен играть в социалистическом переустройстве сельского хозяйства Сибири и Казахстана.

В отношении территориального состава комбината уже выработалось к настоящему времени достаточно определенное представление: к составу территории комбината относится в первую очередь все пространство Уральской горной страны, включая Башкирию и Орско-Оренбургский район Средне-волжского края, а также Кузнецко-Алтайско-Минусинский район Западно-Сибирского края. Пространства Западно-Сибирской низменности между Уралом и Кузбассом, включая Тобольский север, лесостепь и степь от Заволжья до Великого океана, включая Урал, Башкирию, Казахстан, Семипалатинский район, в настоящее время принято считать также связанными с развитием УКК.

При изучении вопросов распространения влияния комбината на другие части территории Союза становится ясным, что под особым влиянием комбината будут находиться хозяйства следующих районов: вся Восточная Сибирь и Дальний Восток, Средняя Азия, все Поволжье, Нижегородский край и северные районы РСФСР.

<...>

ГЛАВА V УРАЛО-КУЗБАССКИЙ КОМБИНАТ ВО ВТОРОМ ПЯТИЛЕТИИ

Работами над генеральным планом развития УКК, как они были изложены выше, вскрыты огромные возможности, которые открываются перед хозяйством Союза при широком использовании ресурсов ближайшего Востока. В этом их основная ценность. Следующим этапом работы должна была явиться надлежащая разработка плана на второе пятилетие и увязка проектировок по УКК с проектировками по другим районам СССР и всему Союзу в целом. Директивы по этим работам были даны в январе 1932 г. XVII партийной конференции (см. доклады тт. Молотова и Куйбышева и резолюции XVII партконференции).

Работу над планом второго пятилетия СССР в соответствии с данными указаниями предполагается закончить в конце 1932 г. Поэтому в настоящее время возможно дать только основные контуры и наметить основные дискуссионные вопросы.

1. Основные дискуссионные вопросы строительства УКК

Проблема создания 2-й всесоюзной угольно-металлургической базы решена, но вопрос о масштабах этого дела во втором пятилетии, очевидно, зависит от общесоюзных заданий на второе пятилетие. В настоящее время строятся заводы первой очереди — Магнитогорский, Кузнецкий, Тагильский, Синарский. Из подготавливаемых — Бакальского, Комарово-Зигазинского, Халиловского и II Кузбасского — наиболее далеко продвинулась проектировка первого. Темпы, введение в строительство всех трех заводов остаются, пока не приступили к самой стройке, очевидно, неопределенными. Совершенно неясен еще вопрос о строительстве дальнейших заводов.

Далее, если вопрос о дальнейшем сдвиге индустрии на восток в генеральной перспективе вплоть до вовлечения в процесс индустриализации ДВК может считаться обязательным, то для второго пятилетия вопрос о том, начинать ли строить Ангарострой и какими темпами — остается открытым. Если это строительство будет начато, очевидно, это отразится на системе железнодорожных связей второго пятилетия в пределах восточных частей УКК и их расположении, и отчасти на составе заводов УКК.

Если вопрос о развитии Кузнецкого и Карагандинского бассейнов может считаться совершенно бесспорным в масштабах, необходимых для удовлетворения спроса на уголь со стороны хозяйства районов УКК, то остается неясным спрос на уголь со стороны Поволжья, где начинается строительство Верхневолжских гидростанций и дискусируются проблемы Нижне- и Средневолжских установок.

Наконец, вопрос о сибирском сельском хозяйстве, очевидно, прямо зависит от того, сколько хлеба надо будет давать на Восток, на Ангарстрой и в ДВК и сколько в европейские районы, т. е. от вопроса о Поволжье.

Таковы в обобщенном виде немногочисленные, но важные вопросы, в большинстве случаев вопросы о межрайонных отношениях УКК и его соседей, которые, не колебля основного замысла УКК, могут дать при практическом осуществлении плана второго пятилетия достаточно существенные отклонения в деталях в ту или другую сторону.

Попытаемся вскрыть содержание каждой из поставленных межрайонных тем, которые в совокупности будут сильно зависеть от решения основного вопроса о путях реконструкции железнодорожного транспорта во втором пятилетии и вытекающих отсюда себестоимостях транспортировок грузов.

В самом деле, ясно, что при более низких себестоимостях перевозок и более организованном транспорте можно идти дальше в отношении специализации районов и обратно.

2. Транспортные предпосылки второго пятилетия по СССР

В течение 1930, 1931 и 1932 гг. НКПС проводятся срочные работы по постройке двух путей на выходах из Сибири, сопровождаемые смягчением уклонов, постройкой новых мостов и другими мерами подготовительного характера к созданию магистрализованного (а в будущем электрического) транспорта Сибирь — Урал — Москва для массовой, дешевой и быстрой перевозки восточных грузов. В настоящее время проводятся срочные работы по постройке специальной товарной магистрали Москва — Донбасс. В районе Москвы приступлено к строительству крупного электровозного завода для массового снабжения будущих электрических магистралей тяговым составом. Таким образом, к магистрализации и электрификации основных дорог готовимся сейчас ускоренными темпами.

Для второго пятилетия Оргбюро по электрификации при Госплане СССР намечает следующую схему основных электрических магистралей, вступающих в работу в течение второго пятилетия:

| | |
|---|---------|
| 1. Западная меридиональная магистраль: | |
| Мурманск — Ленинград — Москва — Харьков — Александровск | 3302 км |
| 2. Южная широтная горнопромышленная: | |
| Кривой Рог — Запорожье — Донбасс — Сталинград | 1200 км |
| 3. Сибирская магистраль: | |
| Москва — Нижний — Свердловск — Курган — Омск — Новосибирск — Анжер-ская | 3463 км |
| 4. Первая диагональная магистраль: | |
| Мариуполь — Миллерово — Саратов — Сызрань — Уфа — Челябинск — Курган | 2687 км |

| | |
|---|-----------|
| 5. Участок Южной широтной магистрали: | |
| Саратов — Оренбург — Орск — Акмолинск — Караганда — Семипалатинск в части от Орска до Семипалатинска и Кузбасса | 2338 км |
| 6. Участок второй диагональной магистрали: | |
| Казань — Уфа — Магнитная — Семиозерье в части от Уфы до Семиозерья | 982 км |
| Итого основных дорог | 13 972 км |
| Кругло | 14 000 км |
| Сверх того внутрирайонных жел. дорог (Кавказ, Урал, Кузбасс) | 4550 км |
| Беститульный резерв | 2450 км |
| Всего эксплуат. длина | 21 000 км |
| В т. ч. двухпутных дорог | 9 300 км |
| Итого развернутая длина электрических дорог | 30 300 км |

Создать внутреннюю сеть в Восточном Сибкрае — Иркутск — Киренск, Куйтуп — Пороги Ангары, Нерчинскую дорогу, Бурято-Монгольскую.

Создать ряд новых портов на ДВК: Совгавань, Де-Кастри, Ольга, Восточно-Сахалинский порт, Усть-Камчатский и Петропавловский порт, а также развить морской флот. Создать Ангарстрой 1-й очереди в виде Иркутской гидростанции, Черемховской тепловой станции с организацией здесь производства, машин и удобрений для Восточной Сибири и ДВК (дополнительно к изложенным ранее заданиям по алюминию и качественному черному металлу).

Создать в Восточной Сибири первый металлургический завод массового металла на 800 тыс. т в год к 1937 г. и начать подготовку для третьего пятилетия прочих энергетических и промышленных узлов по гипотезе Ангарстроя: Селенгинского (Бурято-Монгольского), Витимского и Больших Порогов на Ангаре.

На Дальнем Востоке необходимо создать внутреннюю железнодорожную сеть к портам: Хабаровск — Совгавань, Сахалинские дороги и подготовить дороги на Николаевск-на-Амуре с выходом на Сахалин. Необходимо реконструировать лесную промышленность, угледобычу, нефтедобычу, морские промыслы и решительно перестроить сельское хозяйство на основе ценных культур — рис, бобы, просовые, технические культуры. Важнейшей задачей также будет овладение подступами к регулированию водного хозяйства — ирригация, энергетика, лесосплав, борьба с наводнениями. Якутская железная дорога позволит вскрыть дремлющие богатства по цветным металлам, по золоту, лесу, рыбе и минеральному сырью. Весь план в совокупности свяжет Восток в одно целое и приблизит к базам УКК. Период генплана для Востока будет периодом осуществления основного строительства Ангарстроя и реконструкции Восточных районов.

Последние данные приводятся как характеризующие необходимое направление развития Восточной группы районов Советской Азии вне зави-

симости от тех сроков, которые могут быть установлены. Программа, даже выполненная, скажем, наполовину против приведенных показателей, будет означать радикальное изменение лица дальневосточных районов и будет завершением того сдвига на восток, ближе к основным источникам энергии и индустриального сырья, который был начат в первом пятилетии и успешно проводится в жизнь в формах строительства УКК.

При планомерном и умелом осуществлении этого грандиозного исторического процесса будет несомненно достигнуто огромное ускорение процесса накопления в союзном хозяйстве материальных ценностей, необходимых для построения коммунистического общества.

С созданием на основной оси нашего Союза Москва — Советская Гавань цепи индустриальных гнезд: Москва — Урал — Кузбасс — Ангарстрой — Дальний Восток генеральная реконструкция нашей страны будет завершена, победа коммунизма обеспечена.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Прошло больше двух лет со времени исторического решения XVI партсъезда о создании УКК. При наших темпах жизни это — громадный срок. За истекшее время усилия партии, правительства и широких рабочих и технических масс были сосредоточены на двух участках фронта: 1) на строительстве — *обеспечение большевистских темпов производства работ* 1931 и 1932 гг., создающих в УКК систему первых металлургических, машиностроительных и химических заводов, строительства электростанций, шахт, железных дорог, подсобных фабрик и сооружений; 2) в *области планирования работ по составлению развернутого перспективного плана* путем мобилизации на это дело широчайших слоев рабочей и технической общественности советской научной среды, исследовательских и проектирующих организаций и плановых органов.

| Показатели по Вост. группе районов: Восточная Сибирь, ДВК, Якутия для генеральных перспектив | Абсол. цифры | % от СССР |
|---|-----------------|-----------|
| Территория «средней» полосы трех районов, тыс. км ² | 2400 | — |
| Плотность населения по средн. полосе, чел. на 1 км ² | 6,2 | — |
| Энерговооруженность, кВт·ч на душу | 3500 | 223 |
| Добыча кам. угля, млн т | 80 | 16 |
| Энергоемкие производства, млрд кВт·ч в год | 45 | 60 |
| Массовый черный металл, млн т | 5 | 10 |
| Легирующие ферросплавы | — | 61 |
| Удобрения | — | 20 |
| Новые жел. дороги на второе и третье пятилетия, тыс. км | 20 | — |

Исключительный размах строительства, форсированные темпы и недостаток металла, машин, строительных материалов и технического опыта, — все это создает ряд трудностей на путях развития УКК. Отметим ряд уже достигнутых завоеваний нашей планирующей и технической мысли, имеющих принципиальное значение.

Это, во-первых, разработка технических принципов для новой по техническим основам и мощности транспортной машины, — электрифицированного дальновозного массового, дешевого транспорта. Это даст нам орудие для победы над огромной протяженностью всей нашей страны; во-вторых — новая система и тип машиностроительных заводов, позволяющих подойти к проблеме более равномерного расселения металлической промышленности в стране; в-третьих — уточнение понятия о социалистическом районном комбинате народного хозяйства, вооружающего по-новому нашу плановую мысль в деле перегона капиталистической системы производства и создания технико-экономической базы для преодоления различия между городом и деревней.

Практический опыт пройденного этапа строительства настолько велик, что изложение и изучение его является темой для самостоятельной большой работы. Главными движущими силами в пройденном этапе работ были партия, комсомол, научный мир, рабочие и технические массы, печать, профсоюзы.

Все, кто непосредственно работает над планом УКК и над практическим строительством, знают об упорной большевистской борьбе парторганизаций УКК, о большой организующей работе комсомола на самых передовых позициях. Все, кто следит даже только по газетным сообщениям за УКК, знают о решительной перестройке работы научного мира на активную работу по приложению последних научных достижений к строительству УКК. Рабочие и технические массы не только непосредственно выполняют планы на местах, но выдвигают и осуществляют встречный план.

Итак, силы мобилизованы, материал накоплен огромный, но составление плана УКК на период 1933–1937 гг. в том виде и с теми требованиями, какие мы ставим сейчас, еще впереди. В самом деле, у нас уже выработаны прекрасные технические идеи по отдельным отраслям хозяйства и по организации отдельных производственных процессов. Отдельные работники и учреждения достаточно смело, толково и добросовестно работают в этом направлении, отыскивая новое, более совершенное и эффективное. Каждый день приносит и будет приносить все новые предложения в этой области. Растет изучение сырьевой базы комбината; кадастр пополняется новыми известными запасами сырья; растут знания о качестве этого сырья и методах его использования. Составлены плановые заявки на сооружение заводов и предприятий. Этот материал должен быть сведен в стройную планово-техническую систему организации производства и труда.

Заканчивая этими соображениями изложение проблем комбината, автор считает необходимым еще раз подчеркнуть, что синтетическая работа над перспективной технико-экономической схемой УКК, в сущности, только начинается. Изложенный очерк проблем УКК далеко не исчерпывает вопроса, являясь эскизом, в котором имеется целый ряд частей, требующих, с одной стороны, дополнений, которые еще не могут быть сейчас сделаны, так как не закончены подготовительные работы, с другой стороны, требующих более детального освещения отдельных частей.

По мнению автора, дальнейшие успехи синтетической перспективной работы над проблемами УКК связаны со следующими работами:

- 1) разработка проблем технической политики под углом зрения социалистического комбинирования;
- 2) составление балансов по всему УКК, в частности, энергетического, топливного, баланса металла, труда, перевозок, балансов сырья, важнейших полуфабрикатов, химических удобрений и изучение балансов под углом зрения возможного уменьшения всех затрат при одновременном увеличении эффекта;
- 3) разработка проблем связей УКК с другими районами СССР, иначе говоря, вопросы связи плана УКК с общим планом СССР и вопросы увязки основных масштабных заданий по УКК с планом всего Союза;
- 4) изучение проблем комбинирования предприятий с учетом общих требований новой технической политики и требований получения наибольшего эффекта;
- 5) изучение с.-х. проблем УКК как системы совхозных и колхозных предприятий и проблемы труда и населения;
- 6) проверка правильности запроектированного размещения предприятий УКК внутри территории УКК;
- 7) разработка методики технико-экономических расчетов для комбинированных систем хозяйства.

Громадный энтузиазм, подлинно большевистская борьба под руководством ленинской партии всех работников, работающих над проблемой УКК, служат гарантией того, что это величайшее строительство в истории человечества будет завершено в пролетарском Союзе.