

## Туркестано-Сибирская железная дорога и развитие промышленности Сибкрая

Основной целью сооружения Туркестано-Сибирской железной дороги является развитие в Туркестане в максимальной степени культуры хлопка. Это освободит союзную хлопчатобумажную промышленность от иностранной зависимости в сырье и будет способствовать активности нашего внешнеторгового баланса.

Проведение Туркестано-Сибирской железной дороги, связывающей юг Сибирского края с столь контрастным ему Туркестаном, будет иметь огромное значение для экономического развития как территорий, которые она прорежет, так и сопредельных с ними областей, в том числе и Сибкрая; ее проведение является в особенности важным фактором для развития промышленности края.

Установка, принятая в основу генерального плана развития народного хозяйства Сибкрая,<sup>1</sup> заключается в развитии вывоза обработанных продуктов (фабрикатов) вместо существующего преобладания вывоза необработанного сырья. В этом отношении индустриально отсталые Средняя Азия и сопредельные с ней восточные страны уже в силу своего географического положения, в особенности с проведением Туркестано-Сибирской железной дороги, являются как бы естественными рынками развивающейся сибирской промышленности. Самый факт проведения названной железной дороги обязывает к форсированному строительству и развитию в Сибкрае как ряда отдельных промышленных предприятий, так и целых отраслей промышленности. Влияние и значение новостройки было учтено при составлении генплана развития народного хозяйства Сибкрая. Задачей настоящей статьи является выявление значения новостройки для развития сибирской промышленности и связанных с этим мероприятий.

Основным моментом для достижения поставленной цели, т.е. максимального засева туркестанских полей хлопком, является снабжение Средне-Азиатских областей дешевым сибирским хлебом вместо ныне доставляемого экспортными районами, а именно—Поволжьем, Сев. Кавказом и сев. частью Ташкентской жел. дороги,—значительно более дорогого (экспортного) хлеба.<sup>2</sup> Снабжение Туркестана хлебом будет производиться преимущественно не пшеницей в зерне, а согласно вышесказанной общей установке генплана Сибкрая, мукой, т.е. в форме наиболее рентабельной для Сибкрая и наиболее транспортабельной. При вывозе пшеницы,

<sup>1</sup> Термин „Генеральный план развития народного хозяйства Сибкрая“, употребляемый автором, относится к перспективной работе, произведенной под этим названием Сибирской краевой плановой комиссией. Эта работа в Госплане СССР еще не обсуждалась. Ред.

<sup>2</sup> Для сравнения стоимости сибирского и поставляемого вышесказанными районами хлеба мы укажем, что в первом полугодии 1926/27 г. заготовительная себестоимость одной тонны пшеницы составляла в Поволжье 68 р., в Сев. Кавказе—64 р., а в Сибири—54 р.

переработанной в муку, получается значительная экономия на транспорте благодаря тому, что избегается провоз 5% сора и 20% малоценных отходов (отрубей). Стоимость перемола благодаря наличию дешевых энергетических ресурсов в Сибкрае будет ниже, чем в Туркестане, даже при условии одинаковой зарплаты и одинакового технического уровня оборудования мельниц.

Потребность Туркестана в хлебе к 1930/31 г. исчисляется в 360 тыс. тонн.<sup>1</sup> Из этого количества Сибкрай должен доставить 100 тыс. тонн, остальное количество доставят районы новостройки (210 тыс. тонн) и южная часть Ташкентской жел. дороги с линии Арысь-Фрунзе (50 тыс. тонн). Это количество хлеба более, чем в достаточной степени покрывается товарными остатками округов, тяготеющих к Алтайской линии, размеры которых уже к 1930/31 г. для Бийского и Барнаульского округов исчисляются в 310.000 тонн и для Рубцовского округа в 210.000 тонн, т.е. всего в 520.000 тонн. Для транспортирования муки по направлению Средней Азии генпланом Сибкрая проектируется постройка на юге двух мельниц с годовой пропускной способностью по 80 тыс. тонн зерна каждая. Одна мельница намечена к постройке в первое пятилетие генплана на ст. Алейской в Барнаульском округе, а вторая— в Рубцовском— в второе пятилетие генплана. Обе эти мельницы удовлетворяют предъявляемый Туркестаном спрос на муку. Сумма капитальных вложений в обе вышеназванные мельницы составит около 7 млн. руб.

Наиболее крупным и, следовательно, важнейшим объектом вывоза из Сибкрая по Туркестано-Сибирской жел. дороге является лес. В районе новостройки имеются значительные лесные массивы, в пределах Семипалатинской губ.—1.540.000 га и в Джетысуйской губ.—1.430.000 га. Леса последней расположены почти исключительно в горах, мало устроены и исследованы, низкого качества; они имеют лишь местное значение (дрова) и для вывоза в Туркестан в качестве стройлеса не подходят. Что касается лесов Семипалатинской губ. (Усть-Каменогорский, Бухтарминский, Заисанский и Семипалатинский уезды), то размер сметного отпуска леса в 1925 г. по годичной лесосеке равнялся 33,6 млн. куб. метр. строевого поделочного леса. Потребление внутреннего рынка Казахской республики равно 11,2 млн. куб. метр. Следовательно, для вывоза остается 22,4 млн. куб. метр. Учитывая, что потребительский рынок Туркестана предъявит в 1930/31 г. требование на ввоз по Туркестано-Сибирской ж. д. строительного леса не менее, чем 42 млн. куб. метр., вывоз леса, приходящийся на долю Сибкрая, надлежит исчислить минимально в размере 19,6 млн. куб. метр.; это при условии реальности сметной программы отпуска леса вышеперечисленных уездов Семипалатинской губ. Рассчитывать в дальнейшем на Урал, который до сих пор является основным поставщиком леса в Средней Азии, не приходится. Вопрос заключается не только в меньшей конкурентоспособности уральской древесины сравнительно с сибирской, заготовка которой обходится дешевле, а также и провоз которой, после проведения Туркестано-Сибирской ж. д. (Новосибирск—Семипалатинск—Фрунзе—Ташкент), будет обходиться дешевле Уральской (Свердловск—Челябинск—Ташкент). Дело в том, что последний должен в максимально возможной степени покрыть дефицит юга СССР в древесине. Уже в настоящее время, несмотря на непомерно длинный кружной путь, который приходится проходить ввозному в Туркестан сибирскому лесу и связанную с этим дороговизну провоза (в общем на 6,1 коп. на куб. метр. дороже чем с Урала), он пробивает себе путь на туркестанский рынок.

<sup>1</sup> Исчислено в зерно.

Потребность Средней Азии в лесе не может быть удовлетворена при настоящем состоянии лесной промышленности Сибкрая, которая удовлетворяет всего лишь 44% предъявляемого в настоящее время спроса на деловую древесину. Генплан Сибкрая, учитывая это положение, а также наличность целого ряда условий, благоприятствующих расширению лесной промышленности края, намечает постройку целого ряда новых лесозаводов. При построении плана этого строительства были учтены также в полной мере как нужды Средней Азии в сибирском лесе, так и самой новостройки. Общая сумма капитальных вложений по генплану составляет 21.978.000 руб. и валовая продукция в натуральном выражении увеличится с 278.418 куб. м до 2.108.000 куб. м пиломатериалов; в первое пятилетие намечено капитальных вложений на сумму 11.852.000. Какая часть этой суммы капитальных вложений пойдет на обслуживание вывоза по направлению к Средней Азии, вычислить можно только абстрактно, так как специально для транзита в Среднюю Азию лесозаводы строиться не будут и древесина будет вывозиться туда с того или иного завода в зависимости от оперативных соображений. В исчислениях надлежит исходить из производительности одной рамы, примерно, в 1.400.000 куб. метр. и величины капитальных вложений, приходящихся на одну раму в 150.000 руб. К 1940/41 г. снабжение сибирской лесопродукцией средне-азиатского рынка намечается в 84 млн. куб. метр. пиломатериалов.

Необходимо подчеркнуть, что в связи с истощением лесов Алтая непереносимым условием выполнения намеченного генпланом развертывания лесной промышленности в размерах, позволяющих удовлетворить требования средне-азиатского рынка, является, в первую очередь, вскрытие северных лесных районов, проведением намеченных генпланом лесовозных линий: в первом пятилетии линии Томск—Енисей и в третьем пятилетии линии Татарск—Тымь.

Кроме муки и обработанного леса, столь важного для строительства, в особенности ирригационного, средне-азиатский рынок будет потребителем целого ряда других фабрикатов сибпромышленности. В первую очередь мы коснемся возможностей сбыта продукции нашей металлпромышленности, химической промышленности и угольной („Урало-Кузнецкая проблема“).

Для выявления емкости рынков, которые открываются для продукции сибирской металлпромышленности (Тельбесского завода) с проведением Туркестано-Сибирской жел. дороги, необходимо определить границы территории распределения влияния (сбыта) Тельбесского и Уральских (Магнитогорского) заводов. Они будут определяться разницей издержек производства (себестоимостью) и величиной транспортных расходов. Себестоимость тельбесского чугуна, главным образом, благодаря его более удачному географическому положению относительно угля, будет ниже себестоимости чугуна Магнитогорского завода; по исчислениям урало-кузнецкого проекта разница составляет 6 р. 17 к. на тонну чугуна. Это даст возможность тельбесскому чугуну продвинуться далеко вглубь Средней Азии, делая его очень конкурентоспособным по отношению к уральскому. Относительно второго из указанных моментов, т.е. транспортного (стоимости провоза), надлежит исходить из предположения, что из существующих нескольких вариантов проекта железнодорожного строительства в интересующих нас направлениях, наиболее вероятным является осуществление проектов, предусматривающих соединение в кратчайших направлениях Тельбесского и Магнитогорского завода с Туркестаном. Это будут жел.-дор. линия Магнитная—Карталы—Бреды—Орск, сокращающая выход магнитогорского чугуна в Туркестан почти на 1.100 км, и линия Куз-

нецк—Барнаул, сокращающая путь выхода тельбесского чугуна на юг на 492 км. Реальность этого предположения подтверждается тем, что проект постройки жел.-дор. пути от ст. Магнитной до ст. Карталы и от ст. Карталы до ст. Орск частично уже осуществлен, а проект постройки жел.-дор. линии Кузнецк—Барнаул имеет крупное общесибирское значение. Эти два момента определяют охват тельбесским чугуном рынков части Казакстана, Джетысуйской губернии, Туркменистана, Узбекистана, Таджикистана, Киргизии и проникновение его по Средне-Азиатской ж. д. до берегов Каспийского моря. Из внешних рынков к тельбесскому чугуну тяготеют Зап. Китай (провинция Синь-Цзянь) и Монгольский Алтай, а при посредстве Средне-Азиатской жел. дор.—Афганистан и Персия.

Что касается рынков железа, то, основываясь на тех же данных, которые выше приведены для определения будущих рынков тельбесского чугуна, и учитывая исчисляемую урало-кузнецким проектом средневзвешенную разницу себестоимости тельбесского и магнитогорского железа в 6 р. 95 к., зона рынков тельбесского железа несколько расширяется и доходит почти до Аральского моря. Емкость рынков Средне-Азиатских республик и Казакстана, учитывая также недопотребление прошлых лет, которое будет особенно интенсивно изживаться во второе пятилетие периода генерального плана, определяется в чугуне (тыс. тонн):

1930/31 г. 1935/36 г. 1940/41 г.

Для Средней Азии	291,7	543,3	475
„ Казакстана <sup>1</sup>	70,6	153,3	220

Емкость внешних рынков тельбесского металла ничтожна и составляет не более 3% всей намечаемой к 1940/41 г. продукции сибирской металлургии (833 тыс. тонн).

Однако, использовать открывающиеся с проведением Туркестано-Сибирской жел. дор. возможности, Тельбесский завод сумеет лишь частично, вследствие диспропорции между намечаемым генпланом Сибкрая размером развития сибирской металлургии (833 тыс. тонн) и емкостью тяготеющих к ней рынков (1.616 тыс. тонн); в том числе Сибкраевого 648,6 тыс. тонн, ДВК, Бур.-Монг. и Якутской АССР—241,6 тыс. тонн, а Казакстана и Средне-Азиатских республик 41,7 млн. пуд. Следовательно, потребность Сибкрая и лежащих восточнее его по Сибирской магистрали рынков может быть удовлетворена сибметаллургией лишь на 90%. Принимая во внимание установку, принятую Госпланом СССР при построении генплана на развертывание металлургии до полного удовлетворения потребностей Союза, надо признать экономически целесообразным ограничиться в срок генплана возложением на сибирскую металлургию снабжения лишь самой Туркестано-Сибирской ж. д. и части Казакстана грубо ориентировочно, в размере 133 тыс. тонн.

Коксобензолная промышленность предоставит к вывозу в Среднюю Азию столь необходимой ее дехканам (для удобрения) сульфат-аммоний (серноокислый аммиак), являющийся на ряду с чилийской селитрой наиболее употребительным из азотистых туков. Размер возможного вывоза к 1940/41 г. определяется ориентировочно, в 5.650 тонн. Размер возможной потребности в нем Средней Азии значительно превышает это количество даже при размере посевных полей 1926 г.,<sup>2</sup> т.е. в 498,5 тыс. дес. и исходя из так называемой „слабой“ нормы—88 кг на 1 гектар.

<sup>1</sup> Приводимые данные относятся только к той части Казакстана, которая является потребителем тельбессметалла.

<sup>2</sup> Узбекская ССР—414,6 тыс. га, Таджикская АССР—7,6 тыс. га, Туркменская—75,5 тыс. га, Казакская—50,6 тыс. га; итого 548,3 тыс. га.

Кроме сульфат-аммония предметом вывоза химической промышленности Сибкрая по Туркестано-Сибирской ж. д. будет пек, который имеет чрезвычайно важное значение для развития каменноугольной промышленности Средне-Азиатских республик и Казакстана, обладающих очень слабыми по крепости углями. Еще в довоенное время почти все копи Казакстана старались наладить производство брикетов. Первый такой опыт относится к 1893 г. (Мышенкова). Наиболее интересны успехи в этом деле организатора акц. общ. „Кизил Кия“ Н. Д. Батюшкова, которому удалось наладить фабрикацию вполне удовлетворительного по качеству брикета на английском пеке. В 1916 г. в виду невозможности получения пека из Англии производство брикетов фактически прекратилось и до сих пор более не возобновлялось. Наша краевая химическая промышленность сумеет полностью удовлетворить потребность в нем Туркестана и Казакстана, которую, ориентировочно, исходя из 250 тыс. тонн будущей добычи угля, надлежит определить в 15 тыс. тонн, т.-е. 6% веса брикетируемого угля.

Вывоз угля к 1940/41 г. намечается лишь в размере 50% потребности Туркестано-Сибирской ж. д., что составляет 83,3 тыс. тонн. Рынки Казакстана, Туркестана и остальные 50% потребности Туркестано-Сибирской ж. д. будут снабжаться местным углем.

Необходимо отметить, что намеченный генпланом к постройке во втором и третьем пятилетии крупный завод сельскохозяйственного машиностроения (в Новосибирске) на 20.000 сеялок и 25.000 уборочных машин имеет заданием удовлетворить также нужды Средне-Азиатских республик в этих изделиях. Это относится также и к заводу общего машиностроения, который частично начнет работать к моменту получения сибирского металла, т.-е. к началу второго пятилетия. Конечная мощность завода (к концу генплана) проектируется на выпуск продукции до 22,2 млн. руб. в год.

Чрезвычайно важным для нормального развития лесохимической промышленности Сибкрая является возможность вывоза продукции насаждаемой бумажной промышленности, которая представляет собой форму более рентабельной обработки малоценных лесов и отходов лесоперерабатывающих заводов. В своем дальнейшем развитии она будет опираться также на все увеличивающийся спрос сопредельных районов, доступ к которым открывает проведение Сибирско-Туркестанской ж. д. Генплан Сибкрая предусматривает частичное удовлетворение этой, только ныне возникающей отрасли промышленности потребностей Средней Азии и Казакстана.

Цементная промышленность, производство которой, согласно предположениям генплана Сибкрая, достигнет к 1940/41 г. 1.300.000 бочек, удовлетворит также потребности в цементе новостройки и прилегающих к ней районов.

Туркестано-Сибирская магистраль открывает новые рынки и для других отраслей сибирской промышленности, как спички, стекло и пр., но в виду их сравнительной незначительности мы на них подробно не останавливаемся.

Грузовое движение по Туркестано-Сибирской ж. д. будет в значительной степени односторонне; ее грузооборот характеризуется значительным преобладанием вывоза грузов в Туркестан над ввозом в Сибкрай. Это обязывает к проведению ряда мероприятий, увеличивающих вывоз грузов из Туркестана в Сибкрай. К ним, в первую очередь, принадлежит насаждение хлопчатобумажной промышленности в Сибкрае, которое и предусмотрено генпланом. Емкость сибирского рынка исчисляется, исходя из душевого потребления к 1930 г. в 9,6 фунт. хлопка в 53.237 тонн

хлопка. В ближайшее пятилетие, согласно генплану, намечена постройка хлопчатобумажных фабрик на 60.000 веретен, а на весь срок генплана— 300.000 веретен, работа которых потребует около 166 тыс. тонн хлопка в год. Основные капитальные вложения по хлопчатобумажной промышленности определяются в сумме около 80 млн. руб.

Большой спрос предъявит сибирская мыловаренная промышленность на хлопковое масло, которым до сих пор снабжало ее, главным образом, Закавказье.

В 1927/28 г. потребность мыловаренной промышленности, согласно контрольным цифрам Сибкрая, составит свыше 1.200 тонн хлопкового масла и 4.859 тонн изготавливаемого, преимущественно, из него саломасла. Выработка мыла все время увеличивается и потребление хлопкового масла к 1930/31 г., предположительно, увеличится сравнительно с 1927/28 г. на 50%. Этот спрос имеет особое значение для Туркестана, так как послужит толчком к дальнейшему интенсивному развитию масложитной промышленности. Сибирская же мыловаренная промышленность, обеспеченная наиболее подходящим для мыловарения хлопковым маслом получит крепкую сырьевую базу для своего дальнейшего развития. Эта обеспеченность в растительном масле дает возможность приступить к постройке при мыловаренном заводе СКС гидрогенизационного завода и тем самым радикально разрешит столь важный для нее вопрос сырьевого снабжения, что послужит к значительному снижению себестоимости ее продукции.

Гидрогенизационный завод намечен к постройке к 1930 г.; сумма капитальных вложений ориентировочно равна 1 млн. рублей.

Большое значение для сибирской промышленности будут иметь и другие виды туркестанского сырья, как овчины, шерсть для пимокатных заводов и пр., но даже ориентировочно определить их количественное выражение в настоящее время еще затруднительно.