

Экономико-географические предпосылки перспективного плана

При громадном пространстве нашей страны, неравновеликом значении отдельных ее частей в строе и развитии народного хозяйства, при определяющем значении немногочисленных центров сосредоточия промышленности и зон сельскохозяйственной продукции, при больших различиях в плотности населения и т. п., — задача равномерного распределения планового воздействия в пространстве лишена целесообразности и ничтожна по своим результатам. Поэтому искусство планового руководства требует оценки отдельных географических участков планового фронта, выбора наиболее ответственных точек и концентрации на них внимания и сил государства.

Д. И. Менделеев в 1906 г. определил, что центр поверхности России находится „между Обью и Енисеем в Енисейской губернии, немного южнее г. Туруханска“, центр же населенности по переписи 1897 года — в Тамбовской губернии, на северо-восток от Козлова и на запад от Моршанска.¹ Центрографическая лаборатория имени Д. И. Менделеева в настоящая момент выяснила, что центры и поверхности и населенности СССР переместились. А именно: центр поверхности находится сейчас около г. Томска; центр же населенности (по переписи 1926 г.) переместился к г. Маркштадту.

На перемещение обоих центров повлияло, разумеется, отторжение в результате мировой войны 1914—1918 гг. наших западных территорий с значительной плотностью населения. Однако, независимо от этого фактора на перемещение центра населенности оказала существенное влияние миграция населения СССР за истекшие годы на восток, юго-восток и юг. Волна переселенчества, двигавшаяся за истекшие 30 лет в этих направлениях, в общем подтверждает предположение Д. И. Менделеева как о движении центра населенности навстречу с центром поверхности, так и вообще о перемещении хозяйственной жизни страны на восток и юго-восток.

Чтобы ориентироваться в путях и направлениях развития отдельных частей территории Союза, в наиболее характерных свойствах этих частей и наиболее важных задачах планового характера, стоящих перед ними, — прибегнем к следующей графической операции (см. картограмму). От современного центра поверхности (г. Томск) проведем параллель: на восток — до пересечения с береговой линией Тихого океана и на запад по той же параллели, несколько не доходя г. Тобольска, с тем, чтобы у этой точки параллель поднять тремя коленами приблизительно по уступам северо-восточной границы Уральского района (по сетке Госплана 1921 г.) и на уровне приблизительно 62° северной широты продолжить ее до пересечения с границей Финляндии (северная часть Ладожского

¹ Д. И. Менделеев, „К познанию России“. Спб., 1907, стр. 141—142.

озера), как это видно из картограммы. Этой линией условно можно разделить весь Союз на два сектора: южный — обжитой, с значительной плотностью населения и оседлый за исключением некоторых его частей (Казакстан, Калмыкия, часть Башкирии) и северный — неосвоенный почти на всем своем протяжении за исключением узких полос, идущих по течению главных рек и по двум находящимся здесь линиям железных дорог (Архангельской и Мурманской), необжитой, с чрезвычайно низкой плотностью населения, ведущего, как правило, кочевой образ жизни, связанный с северными промыслами (оленоводство, охота, пушной и рыбный промыслы).

Пересечем проведенную параллель меридианом, идущим от берегов Северного полярного моря до границы Танну-Туинской республики несколько восточнее центра поверхности и совпадающим, примерно, с 95° восточной долготы от Гринвича (см. картограмму).

Этой секущей (между бассейнами Енисея и Хатанги) территория Союза будет разделена на новые две части: восточную, находящуюся в зоне влияния экономики стран Тихого океана, и западную, входящую в орбиту влияния Европы. Рейсы Северного морского пути, с одной стороны, Колымские и первый опыт Ленских морских рейсов — с другой, — вот те две крайние, но далеко еще не совпадающие точки проникновения с запада и востока в северную часть этих двух делений Союза.

Произведенное деление Союза на четыре части позволяет нам сразу же произвести значительные пространственные ограничения в содержании планового строительства, внося в него в то же самое время необходимую четкость и определенность.

Остановимся, прежде всего, на северной необжитой части. Можно утверждать, что эта большая по пространству половина Союза как в настоящий момент, так и в ближайшем будущем, останется вне сферы концентрированных плановых мероприятий, несмотря на громадные свои лесные богатства. Важнейшей задачей по отношению к северной половине Союза в течение ближайшего времени должно быть производство разведок и изысканий как для определения наиболее интересных объектов хозяйственной эксплуатации, так и для выяснения способов транспортного подхода к их эксплуатации. В частности, здесь можно отметить такие задачи, как овладение лесами бассейна Онеги при помощи Лаче-Кубинского водного соединения или ответвления от Мурманской жел. дор.; овладение лесами бассейна Мезени путем соединения его с Архангельском лесовозной дорогой; южный подход к верховьям Сев. Двины (Кострома или Кинешма — Котлас с дальнейшим продолжением на Ухту при благоприятном результате разведок на нефть); овладение лесами и угольными месторождениями бассейна Печеры либо водным соединением Камы с Печерой, либо железнодорожной линией (Уфа — Пермь — Печера); снятие лесных грузов Тобола соединением его с жел.-дорожной сетью Урала (Тавда — Тобольск) и улучшение связи с Тобольским севером; овладение лесами Енисея проведением жел.-дор. линии Томск или Ачинск — Енисейск; сюда же, наконец, надо отнести и первую серьезную попытку хозяйственного сближения с громаднейшим бассейном р. Лены путем соединения его с Сибирскими жел. дор. (наиболее, видимо, обоснованный для этого путь — соединение Усть-Кута на р. Лене со станциями Тулуном или Тайшетом Сибирской жел. дор.). До осуществления этих транспортных проблем для подавляющей части северной половины Союза (за исключением бассейна Сев. Двины) рациональна для внутреннего рынка только эксплуатация таких высокотранспортабельных по своей ценности природных богатств, как золото, исландский шпат, платина, меха и т. п.); малоценные же, но массовые грузы широ-

Экономико-географические сектора СССР



кого потребления по необходимости будут вне сферы хозяйственной эксплуатации.

Перейдем теперь к восточной половине Союза, в особенности же к юго-восточной его части, расположенной к востоку от 95° восточной долготы и к югу от 57—58° северной широты (см. картограмму). Наиболее характерными особенностями этого сектора Союза являются: чрезвычайная удаленность его от центров государственной и хозяйственной жизни Союза и его основного ядра населения; чрезвычайно низкая плотность населения в особенности при сравнении ее с такими перенаселенными и в то же время сопредельными странами, как Китай, Япония, Корея; ничтожное количество капиталов, вложенных в народное хозяйство этого сектора, при обилии капиталов, ищущих применения в сопредельных странах — С.-А. С. Ш и Японии; громадные потенциальные богатства, скрытые в недрах (золото, серебро, цветные металлы, алюминий, уголь, нефть, железо и проч.), расположенные на поверхности (лес, перспективы посевов риса, соевых бобов, пшеницы, пушной зверь и проч.) или находящиеся в водах Дальнего Востока (рыба, тюлени и пр.) при продовольственном, топливном и металлическом голоде Японии и отчасти Китая. Не удивительно, что такое соотношение хозяйств этого восточного сектора Союза и Тихоокеанских стран создает положение крайне неустойчивого равновесия и требует самого серьезного к себе внимания и весьма быстрых и концентрированных мероприятий.

Данная нами характеристика по существу уже определила собой цикл этих мероприятий. К ним относятся: мероприятия по резкому повышению плотности населения путем массового переселения с устройством хозяйств, которые в самый краткий срок могли бы дать значительную товарную продукцию сельского хозяйства; крупные вложения капиталов в первую очередь в рыбную, лесную, нефтяную, угольную и друг. отрасли горнодобывающей промышленности и, наконец, ряд транспортных мероприятий для вывода грузовых потоков, освоения новых территорий, снабжения населения и улучшения рыночных связей.

Эта общая схема мероприятий подлежит дальнейшему уточнению по двум основным районам этого сектора — Лено-Байкальскому и Дальне-Восточному — в соответствии с особенностями географического расположения этих районов, природными ресурсами и близостью к сопредельным странам.

В частности, учитывая, что около оз. Байкал мы имеем главное для всего этого сектора сосредоточение энергетических ресурсов (Прииркутский угольный бассейн, иркутские богатыри и энергия р. Ангара) вместе с большими природными богатствами (железо, алюминий, цветные металлы, глины, кварцевый песок, лес, бадан, сырье животного происхождения и проч.) и в то же время, принимая в расчет отдаленность этого района от емких рынков потребления как Запада, так и Востока, а равно и безопасное положение на случай международных осложнений, необходимо этот район сделать в будущем большим индустриальным центром, дающим транспортную продукцию, удовлетворяющую как потребности Союза, так и сопредельных стран Дальнего Востока. Наоборот, в Дальне-Восточном крае следует развивать в первую очередь сельское хозяйство и некоторые отрасли добывающей промышленности с ориентацией их на массовый экспорт.

Только путем описанных комбинированных мероприятий, проводимых с твердой последовательностью сосредоточенными усилиями Союза, можно будет через некоторый период времени создать достаточно мощный дальневосточный «упор», дающий устойчивое равновесие нашего восточного сектора с сопредельными странами.

Остановимся теперь на западной половине Союза и в особенности на том его юго-западном секторе, который расположен на запад от 95° восточной долготы и на юг от 62°—63° для Европейской и от 57°—58° северной широты для Азиатской частей Союза (см. картограмму).

Юго-западный сектор Союза, ориентируясь в международном отношении на страны Атлантического океана, занимая около четверти всей территории СССР с почти 97% всего населения, в хозяйственном отношении является наиболее дифференцированной частью Союза. Обладая наибольшими капитальными ценностями и наиболее плотными межрайонными связями, — как в прошлом и настоящем, так и в обозримом будущем, этот сектор будет наиболее активной в хозяйственном и общественном отношении частью Союза, требующим вследствие этого наиболее интенсивного планового строительства.

Заселенность этой части Союза, значительная исследованность ее и хозяйственная дифференцированность, как продукт длительного исторического развития, требуют значительно большего уточнения важнейших его экономико-географических факторов, чем это можно было допустить по отношению к северной и восточной частям Союза.

Из этих факторов надлежит, прежде всего, отметить неравномерную плотность населения отдельных географических участков, связанную с историей внутреннего заселения западной половины Союза и с основными занятиями его населения. На этой территории имеется три центра древнейшего заселения и цивилизации: Средняя Азия, в частности Узбекистан; Закавказье и предгорья Северного Кавказа и, наконец, так называемая Киевская Русь. Однако, ни народы Средней Азии, ни народы Закавказья не имеют значения в смысле их распространения на территории Союза. На протяжении длинного ряда веков, по разным историческим причинам они оставались без движения в месте своего пребывания и образовали в настоящий момент два небольших центра значительного уплотнения населения. Перейдя нормальные пределы тех средств существования, которые дает имеющейся здесь (особенно в Закавказьи — в Западной Грузии) уровень развития производительных сил, эти два участка вступают в сферу аграрного перенаселения.

Иную историю имеет Киевская Русь, как древнейший центр заселения Великой русской равнины. Под напором степных восточных кочевников население Киевской Руси пришло в движение уже в XII веке нашей эры и, подпираемое со степей востока и юга кочевниками, не имея возможности двигаться на достаточно заселенный уже предыдущими миграциями запад, а потом и север (Новгород-Псковский район) население Киевской Руси вынуждено было двинуться через непроходимые — Брынские и Муромские — леса на северо-восток в Волжско-Окское междуречье и отсюда дальше тонкими ручейками на север и восток, где оно столкнулось с движением населения, шедшего из Новгород-Псковского района. Если север и восток как в удельный, так и в последующие периоды нашей истории оставались в силу природных и климатических условий редко заселенными, то Замосковье или Волжско-Окское междуречье в XVI веке оказалось настолько густо заселенным, что перешло уже на трехполье и стало новым (после Киева и Новгород-Пскова) центром населенности. Начиная со середины XVI века, благодаря успешным военным действиям против татар, занимавших степь и лесостепь Великой русской равнины, население Московской Руси начало сползать на юг (ЦЧО), юго-восток (Среднее Поволжье) и отчасти на восток и северо-восток, создавая окружающий с трех сторон Замосковье первый колониционный

пояс. Но в то время как движение на северо-восток и север носило весьма ограниченный характер, движение на юг и юго-восток, в период с середины XVI по середину XVIII века, носило характер широкого колонизационного потока, быстро заселившего всю лесостепь. Это заселение еще ускорено было движением населения из правобережной лесостепи Украины в левобережную и дальше на территорию Курской и Воронежской губерний.

Исчерпание колонизационных возможностей первого пояса и значительное скопление в нем населения, с одной стороны, условия крепостного периода — с другой, заставили население южной и юго-восточной части первого колонизационного пояса двинуться дальше на юг (Новороссия), юго-восток (Дон, Северный Кавказ, Нижнее Поволжье) и восток (Самарская и Оренбургская губ., отчасти Западно-Сибирская низменность), занимая уже типическую степь и создавая, таким образом, второй колонизационный пояс. Наконец, в пореформенной России движение населения идет, главным образом, на восток, достигая дальне-восточных окраин и спускаясь узкими лентами от главного Сибирского тракта на юг и север.

Такова в самых грубых чертах историческая схема заселения Союза. Как ни далеки от нас факты, связанные с историей заселения Союза, но отголоски их живы и до сих пор и представляют собой весьма важные факторы экономико-географического порядка, с которыми нельзя не считаться при построении перспективного плана и развертывании планового хозяйства.

Отметим, прежде всего, что с этой исторической схемой движения населения, как и с рядом других причин, коренившихся в природных условиях и занятиях населения, связано не только превращение Волжско-Окского междуречья из сугубо земледельческого района (XVI в.) в резко выраженный индустриальный. С ними связано также и такое развитие его индустрии, благодаря которому она, воздействуя на собственное сельское хозяйство, достигла наиболее высоких квалифицированных форм и еще на долгое время будет „повивальной бабкой“ в деле индустриализации других районов. Также точно сравнительно старое заселение первого колонизационного пояса, исторически сложившееся разделение труда между ним и центрально-промышленным районом, бедность ископаемых в лесостепной зоне и др. причины сделали то, что южный и юго-восточный секторы первого колонизационного пояса вместе с прежней Киевской Русью представляют собой в настоящий момент длинный „язык аграрного перенаселения“, тянущийся от границы с Галицией через право- и левобережную лесостепь Украины, Центрально-Черноземную область до Пензенской, Ульяновской, частью Нижегородской губерний и заканчивающийся в Чувашской и отчасти Татарской республиках (см. картограмму). Если сопоставить между собой такие показатели, как плотность с.-х. населения, обеспеченность хозяйств скотом и посевами, доходность и товарность хозяйств всей этой полосы, — не трудно видеть, что при значительных колебаниях в плотности населения (от 55 до 100 и выше) благодаря различию в системе сельского хозяйства и степени его интенсификации и индустриализации, весь этот „язык аграрного перенаселения“ нуждается в односторонних по существу мероприятиях, повышающих емкость территории и доходность сельского хозяйства (как равно в Закавказьи и в Средней Азии).

Если хозяйственное развитие второго колонизационного пояса, связанное с улучшением транспортной связи с центром и господством здесь культуры ценных „белых“ хлебов (яровая и озимая пшеница), поставило

под удар сельское хозяйство первого пояса с его культурой серых хлебов и вызвало здесь то перенаселение и „оскудение“, с которыми еще долго придется бороться, — то выступающая на арену хозяйственного оборота продукция сельского хозяйства (в частности, пшеница) третьего колонизационного пояса (Зап. Сибирь и Казакстан) ставит в ближайшую очередь вопрос о районировании сбыта этих конкурирующих между собой зон. Отсюда вытекает необходимость такой организации транспорта, при которой: а) продукция степи Украины, Сев. Кавказа и особенно Поволжья могла бы найти себе дешевый выход на экспорт через порты Черного моря и б) продукция Западной Сибири и Казакстана могла бы быть направлена по дешевым тарифам на снабжение потребляющей полосы, а в случае излишков и через порты северных морей. Конечно, эти перспективы сельскохозяйственной продукции степей не говорят, что уже сейчас имеет место наплыв ее, значительно превышающий потребление Союза и провозную способность ее транспортной сети (это верно только для выхода из Сибири и некоторых участков Сев.-Кавк. и Южн. ж. д.). Наоборот, первоочередной задачей по отношению к степям второго и третьего колонизационного поясов пока еще является задача значительного количественного увеличения ее продукции путем механизации обработки земли (тракторы) и дальнейших процессов с.-х. деятельности. Тем не менее, соотношение объемов товарных масс второго и третьего колонизационного поясов уже в настоящий момент таково, что необходимо приступить к организации указанного выше районирования сбыта.

Вторым фактором экономико-географического порядка, имеющим весьма существенное значение для экономики очерченного выше юго-западного сектора Союза (см. картограмму), является наличие в нем „языка пустыни“, идущего навстречу движению населения из второго в третий колонизационный пояс и непосредственно примыкающего к юго-востока к „языку аграрного перенаселения“.

На территории Союза имеются два очага пустыни и примыкающих к ним громадных областей засухи и недостаточного увлажнения. Один — северный — центром своим имеет г. Верхоянск и распространяется громадной, вытянутой в широтном направлении полосой от Чукотского полуострова до Кольской, занимая, таким образом, весь север (тундру и часть тайги) Азиатской и Европейской частей Союза; второй очаг — юго-восточный — расположен на юго-восток от Аральского моря и, охватывая своим влиянием почти весь Казакстан, протыкает свое жало в Поволжье, а в засушливые годы тянется через весь степной юг Европейской части Союза, доходя до Карпат (см. картограмму).

Многолетняя изогнота в 300 мм годовых осадков смыкается с „языком аграрного перенаселения“ в юго-восточном углу Воронежской губернии; изогнота же в 350 мм во многих пунктах соприкасается с ним.

Нет нужды доказывать, что совпадение зоны влияния „языка пустыни“ со вторым колонизационным поясом, с „благодатным югом“, где далеко еще не исчерпаны сельскохозяйственные возможности и емкость территории, с зоной распространения пшеницы юго-западного сектора, губительное влияние „языка пустыни“ на полеводство и животноводство южных степей, периодически вызывающее неурожай и голод, которые в свою очередь нарушают финансовое и экономическое равновесие Союза, — что все эти обстоятельства требовали в прошлом и будут требовать в будущем самого настойчивого внимания к себе. Они будут требовать таких радикальных и в то же время сосредоточенных мероприятий планового характера, которые если и не уничтожат вовсе, то, по крайней

мере, должны будут значительно обезвредить историческое зло этого участка нашего сельского хозяйства. Нельзя сказать, чтобы этому злу мы уделили должное внимание; надо признать, что нами не найден еще секрет борьбы с «языками пустыни». Будет ли это широкая и в то же время выгодная ирригация, или мероприятия экономического, агро- и лесотехнического порядка или же сложная система мероприятий комбинированного порядка, ясно одно, что юго-восточный язык пустыни — фактор настолько важного и по своим последствиям значительного порядка, что без преодоления его возможность планового хозяйства не будет обеспечена.

Третьим фактором, имеющим весьма существенное значение для планового строительства Союза является пространственный разрыв, или точнее, ряд разрывов между месторождениями главных природных богатств (и прежде всего черными и цветными металлами, как основы современной техники) и энергетическими ресурсами (и прежде всего углем и нефтью), между исторически сложившимися индустриальными центрами и местонахождениями индустриального сырья, между центрами гущенных рынков потребления и производства предметов широкого потребления и т. п.

Остановимся вкратце на этом разрыве, в особенности на характеристике объема, структуры и географическом размещении природных энергетических ресурсов, в виду их определяющего значения для народного хозяйства. Насколько велико это значение, видно из того, что механическая работа всего населения земного шара не превышает 7% мощности существующих механических двигателей; лучшим же показателем степени развития материальной культуры современных стран может служить отношение мощности механических двигателей к работоспособности населения.

Доля энергетических ресурсов Союза в мировых запасах составляет около 10% при 14% территории и около 8% населения земного шара. Таким образом, наши запасы приближаются к средней мировой и как-будто с этой стороны не внушают тревоги.

Однако, это «как-будто» при ближайшем анализе не выдерживает критики. Это, прежде всего, можно усмотреть из соотношения отдельных видов ресурсов энергии, каковое по исчислению Л. К. Рамзина¹ представляется в следующем виде:

Запасы энергии	Уголь	Нефть	Торф (с прирост.)	Дрова	Солома	Ветер	Вода	Итого
Мировые	75,1	0,1(5)	3,6	4,6	0,5	11,1	5,8	100
СССР	50,8	0,6	26,7	8,1	0,9	8,9	4,0	100

Из этого сопоставления видно, что поскольку определяющее значение в энергетических ресурсах имеет ископаемый уголь, постольку соотношение запасов энергии, приведенное в этой таблице, для СССР менее благоприятно, чем для мирового хозяйства. Это особенно наглядно видно при переводе угольных запасов на 1 душу населения: при душевой обеспеченности в Союзе, равной 3.030 тонн, Канада имеет 89.000 тонн, С.-А. С. Ш. — 25.400, Польша — 5.170, Германия (в новых границах) — 4.070 и т. п. Благоприятное положение СССР заключается в высокой по сравнению с средним мировой доле нефти и торфа.

¹ Л. К. Рамзин. «Энергетические ресурсы СССР», Москва 1925, стр. 7; более поздние данные см. в книге В. Вейд, «Производительные силы мирового хозяйства»: т. I, М. 1927 г., стр. 45—47.

Действительная же слабость нашего энергетического хозяйства заключается в размещении основных видов их в пространстве. Это видно, прежде всего, из следующей таблицы размещения общих запасов угля (верхняя цифра обозначает мрд. тонн условного топлива, нижняя — процентное отношение):¹

Донецкий бассейн	Подмосковн. бассейн	Кузнецкий бассейн	Припуртук. бассейн	Минусинск. бассейн	Казахстан	Всего
68,17	8,33	330,0	52,1	6,0	4,95	474,38
14,4	1,8	69,6	11,0	1,3	1,0	100

Таким образом, энергетический центр Союза находится очень близко от центра его поверхности в Кузнецком бассейне. Общие запасы угля в Азиатской части Союза достигают 84% и на долю Европейской, следовательно, приходится лишь около 16%. Между тем, продукция цензовой промышленности (по данным 1925/26 г.) составляет для Европейской части Союза 91,2%, а для Азиатской всего лишь 8,8% (а без Закавказья даже 4,4%).

Таким образом, географическое размещение угольных запасов Союза прямо противоположно размещению его промышленных предприятий, если брать деление Союза на основные его части: Азиатскую и Европейскую. Но если даже не брать грубое деление Союза по континентам, а более точное по районам, то все же лишь Украина окажется в относительно благоприятном сочетании угольного месторождения с индустриальным центром; три же остальных района (ЦПО, Ленинградская область и Урал) исторической культуры промышленности должны считаться с пространственным отрывом от них высоко калорийного угольного топлива.

Также точно и месторождения нефти на 84,5% всех запасов Союза сосредоточены на Кавказском перешейке, при чем остальные 15,5% также размещаются вдали от внутренних рынков потребления (9,1% Эмба—Урал, 3,4% Сахалин и 3% в остальных пунктах). Изучая далее географию лесных массивов, видно, что на долю Азиатской части последних приходится около 80%, на долю Северной посылы Европейской части Союза, в значительной мере еще недоступную (как, например, бассейн Печеры) приходится еще 14% всей площади и лишь 6% лесных массивов приходится на обжитую и транспортно-доступную территорию, близкую к рынкам промышленного и бытового потребления.

Значительно более благоприятно, по крайней мере для северных индустриальных районов, расположение торфяных запасов; но зато мало благоприятны для них источники водной энергии, имеющей на русской равнине слишком малое падение.

Подводя итоги этой краткой характеристике географии энергетических ресурсов в сопоставлении с центрами индустрии, можно сделать следующий вывод: ресурсы энергии расположены на окраинах, часто весьма отдаленных и трудно доступных; между тем, немногочисленные наши промышленные пятна и емкие рынки топливного потребления расположены либо в центре, либо в местах, весьма удаленных от источников энергий. Из этого общего правила можно сделать исключение только для Украины и Кавказа.

Из описанного расположения источников энергии вытекает и нерациональный характер структуры нашего топливного потребления, что видно из следующей таблицы (по данным топливной группы Комиссии

¹ «Запасы углей в СССР», Ленинград, 1927 г. Изд. Геолог. Ком.

генерального плана Госплана СССР в ‰ за 1925/26 г.) запасов и потребления основных видов условного топлива:

	Уголь	Нефть	Дрова	Торф	Всего
Запасы	62,5	0,6	10,0	26,9	100
Потребление	54,8	17,6	22,9	4,7	100

Другими словами, при значительном недоиспользовании определяющего вида топлива — угля, а равно и при скромной доле потребления торфа (все же несравненно большей чем в мировом хозяйстве), мы сжигаем с громадной быстротой нефть и дрова.

Эта нерациональность топливного режима становится особенно наглядной, если от общего потребления по Союзу перейти к структуре потребления условного топлива по некоторым из районов:¹

Районы	Уголь	Дрова	Нефть	Торф	Всего
ЦПО	31,4	30,0	21,2	17,4	100
Ленинградский	44,5	38,6	14,6	2,3	100
Уральский	43,2	50,5	4,5	1,8	100
Нижне-Волжский	10,7	8,0	81,1	0,2	100
Западный район (с Белоруссией)	43,4	44,2	6,2	6,2	100

Как видно, три основных промышленных района РСФСР — ЦПО, Ленинградский и Уральский — до сих пор еще базируются преимущественно на потреблении древесного топлива; еще более это относится к Западному району, который уже в достаточной мере почувствовал истощение лесосек; Нижнее же Поволжье при всей близости его к Донецкому бассейну продолжает потреблять в подавляющей доле нефть.

Не останавливаясь, далее, на проблеме энергии; не производя аналогичного анализа в отношении географии черного и цветных металлов, качественной характеристики их месторождений и расположения их по отношению к топливу и центрам обработки; не касаясь географии пшеницы, ржи, животного сырья и отношения их к рынкам потребления и ряда других вопросов, демонстрирующих громадную роль „пространственных разрывов“ в экономике Союза, отметим еще раз, что решение этой, или вернее цикла этих проблем, должно играть самую существенную роль в деле планового руководства народным хозяйством СССР — вообще и того наиболее важного сектора его в частности, о котором сейчас идет речь. Такие задачи перспективного планирования, как задача всемерного использования местных энергетических ресурсов с трансформацией их в электрическую энергию, как задача приближения промышленности (особенно металлургии) к центрам нахождения топлива и сырья, придания „транспортальности“ сырью путем обработки его в полуфабрикат повышенной стоимости и т. п., — должны составить предметы главного внимания предстоящего планового строительства.

В заключение остановимся еще на одном факторе экономико-географического порядка, имеющем громадное значение как для народного хозяйства всего Союза, так, в частности, и для юго-западного его сектора. Мы имеем в виду дистанционный фактор, с которым уже столкнулись в значительной мере при анализе пространственных разрывов.

¹ Данные взяты из подготавливаемого к печати Ф. Г. Дубовиковым „Промышленного атласа“ и относятся только к пром.-техническому потреблению топлива, что ведет к преуменьшению доли древесного топлива.

Пространство, занимаемое юго-западным сектором, несмотря на то, что оно составляет всего лишь около четверти территории Союза, все же представляет собою очень большое препятствие для интеграции его хозяйства, развития интенсивного межрайонного сотрудничества и ликвидации тенденций отдаленных районов к созданию замкнутого „самоудовлетворяющегося“ районного хозяйства. Преодоление, поэтому, пространства, „сжатие“ его, если так можно выразиться, должно играть весьма важную роль в деле перспективного планирования.

Вообще говоря, эта цель может быть достигнута при помощи двух способов: или путем придания товару свойств „транспортальности“ первичной или окончательной обработкой его на месте производства, повышения, таким образом, его стоимости и понижения значения транспортной слагаемой (как, например, перемол пшеницы в муку, превращения руды в концентраты, угля в кокс и т. п.); или же путем такой организации транспорта, которая позволила бы перебрасывать большие массы товаров с увеличенной скоростью по удешевленным тарифам от места производства к рынкам сбыта.

Первый способ не всегда может быть применим. Когда речь идет о необходимости переброски массовых грузов в их первичном виде, как, например, о переброске угля, леса, зерна, — то единственный путь борьбы с дистанционным фактором заключается в реорганизации транспорта. Смысл происходящего этим путем „сжатия“ пространства заключается в следующем: если стоимость перевозки угля, составляющую допустим $\frac{1}{100}$ коп. с пудо-версты, возможно понизить до $\frac{1}{300}$ коп. с пудо-версты, то с экономической точки зрения это будет означать не что иное, как приближение угольного месторождения к месту потребления в три раза. Другими словами, если бы удалось так реорганизовать жел.-дор. магистраль, соединяющую Москву с Кузнецким бассейном (около 4.000 км), то расстояние его от Москвы было бы экономически равновелико расстоянию Москвы от Донецкого бассейна (свыше 1.200 км). По отношению, скажем, к заволовской пшенице, если бы был найден такой же способ доставки ее к Ростовскому порту, это обозначало бы приближение Самарских степей к морскому порту на такое же расстояние, на котором сейчас находится запорожье и даже ближе.

Лучшим способом решения транспортной проблемы под углом зрения преодоления пространства является использование водных путей и водных соединений, которые при достаточном грузообороте и удачном направлении, дают возможность без особого труда понизить стоимость перевозки в несколько раз против существующих ж.-д. тарифов. Однако, связанность речных путей их естественным течением (в наших условиях течение рек расположено в меридиональном направлении, между тем как территория СССР вытянута в широтном направлении), сезонность работы нашего речного транспорта, обусловленная суровостью климата, и, наконец, ничтожное протяжение доступной морской береговой линии, — ставят перед плановым строительством помимо использования важнейшей водной магистрали (Волга—Дон—Азовское море) Юго-Западного сектора весьма важную задачу сверхмагистральной организации основных направлений железнодорожного транспорта. Этими основными направлениями надо признать путь, связывающий г. Москву, как экономический центр Союза с Сибирью (Сибирская сверхмагистраль), для переброски на Урал кузнецкого угля и в потребляющую полосу сибирского хлеба; и путь, соединяющий Ленинград и Москву с Донецким бас-

сейном, а также и одним из портов Черного моря, для переброски донецкого топлива на Север и к Керченским железорудным месторождениям. Если последний путь вызывает в последнее время некоторые сомнения, благодаря быстрому росту эксплуатации местных энергетических ресурсов в ЦПО и Ленинградской области и широко развертывающемуся здесь электростроительству, с одной стороны, и благодаря возможности подать в Поволжье уголь из Донецкого бассейна по Волго-Донскому каналу, с другой,—то сооружение Сибирской сверхмагистрали есть повидимому единственно возможный способ приобщения Западной Сибири к интенсивному хозяйственному сотрудничеству с европейскими районами Союза и преодоления того громадного расстояния, которое отделяет хозяйственный центр Союза от центра его поверхности и его энергетического центра.

Идея сверхмагистрализации основных транспортных направлений, поставленная на очередь дня еще планом ГОЭЛРО в 1920 г., до сих пор не начата осуществлением из-за размеров необходимых для этого затрат, с одной стороны, и неполной разработанности технической и экономической стороны этого дела—с другой. Однако, колоссальный рост транзита из Сибири через Урал, сооружение на Урале Магнитогорского металлургического завода, острая потребность в расширении продукции сельского хозяйства Сибирских степей,—несомненно ставят уже в порядок дня ближайшего перспективного плана вопрос о сооружении Сибирской сверхмагистрали. Если при этом техническая сторона сверхмагистрали (трасса, снижение уклонов, подготовка пути, введение мощных паровозов и подвижного состава, маршрутные перевозки, элеваторостроительство и т. п.) более или менее уже выяснена, то, к сожалению, экономическая сторона вопроса еще до сих пор страдает недоработанностью основных проблем. Поэтому проектная разработка сибирской сверхмагистрали, в частности, вопроса о комбинировании железнодорожного хозяйства с сельским, лесным и угольным, в целях перераспределения железнодорожных расходов (мысль выдвигаемая Е. Я. Шульгиным), с одной стороны, и вопроса о влиянии сверхмагистрали на сельское хозяйство европейских районов, особенно на Заволжье, для которого надо своевременно дать транспортный выход к Черному морю, с другой,—проектная разработка этих вопросов должна быть важнейшей задачей ближайшего периода нашего планового строительства.

Таковы те наиболее общие экономико-географические предпосылки, на которые должно быть, по нашему мнению, обращено самое тщательное внимание при первой попытке построить перспективный план.