

Н. Н. КАЗАНСКИЙ

**ПОБОРНИК ОСВОЕНИЯ ВОСТОЧНЫХ РАЙОНОВ СИБИРИ НИКОЛАЙ
НИКОЛАЕВИЧ КОЛОСОВСКИЙ**

Освещается деятельность Н. Н. Колосовского — выдающегося ученого, одного из основателей советской экономической географии, решающей проблемы освоения восточных районов СССР в 1-й половине-середине XXв. Разработанные Н. Н. Колосовским новые научные направления в исследованиях территориальной организации производительных сил — экономическое районирование, территориальные производственные комплексы, энергопроизводственные циклы, комплексное развитие производства и транспорта — получили признание и распространение в мировой науке.

This paper outlines the activity of N. N. Kolosovsky, one of the founders of Soviet economic geography, in development of the eastern regions of the USSR in the 1st half-middle of the 20th century. The novel scientific areas pioneered by N.N. Kolosovsky in his investigations of territorial organization of productive forces: economic regionalization, territorial production complexes, energy-production cycles, and integrated development of production and transport, have gained recognition and acceptance in the science worldwide.

Минувший XX век войдет в историю как век героических свершений России. На этом пути были периоды падения и воскрешения русской цивилизации. В сложнейших межгосударственных отношениях проявились усилия русского народа в деле установления мира на Земле. Важная роль выпала на долю русских ученых, обеспечивавших экономический базис стратегических сил победы в Великой Отечественной войне, и в минувшее 60-летие ее окончания следует вспомнить о них.

Одним из таких корифеев русской науки был профессор Московского государственного университета Николай Николаевич Колосовский, большая часть творческой жизни которого связана с изучением и использованием ресурсов различных районов России. Он заслужил добрую память потомков своими идеями в региональной экономике и экономической географии, многие из которых реализованы в практической жизни общества при активном участии их разработчика. Однако его заслуги недостаточно известны широкой общественности. Например, немногие вспомнят, что на земле Королевы Мод в Антарктиде одна из вершин этого далекого южного материка, открытая и нанесенная на карту советской антарктической экспедицией 1961 г., носит его легендарное имя. Настоящей статьей хотелось бы обратить внимание на подвижнические, судьбоносные для России дела Н. Н. Колосовского, способствовавшие и победе в войне, и сохранению Российского Отечества.

Николай Николаевич Колосовский родился 19 сентября (1 октября) 1891 г. в Нижнем Новгороде в семье служащего Нижегородского ярмарочного управления. Его дед по матери был производителем строительных работ у известного подрядчика Мичурина. Детство Колосовского прошло на Волге среди скромных, но инициативных русских людей. В 1908 г. он успешно окончил Нижегородское реальное училище и поступил в Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщений, готовивший в то время инженеров широкого профиля. Студенческую практику проходил на Урале в качестве начальника партии по изысканию трассы железной дороги Кизел—Бисер.

Сложен путь Николая Николаевича в науку. Всю жизнь он считал себя инженером. После окончания института в 1916 г. по распределению Военного министерства был

направлен в Забайкальский округ путей сообщения на строительство стратегических дорог, а к 1918 г. уже возглавлял дорожный отдел Лено-Байкальского округа путей сообщения в Иркутске. Под его руководством разрабатыва-

© 2007 Казанский Н. Н.

157

лось технико-экономическое обоснование строительства дорожной сети некоторых районов Восточной Сибири. Здесь же в 1919 г. появился его первый печатный труд «Справочная книга для изысканий и постройки грунтовых и шоссейных дорог» [1].

В связи с началом строительства Ангаро-Ленского тракта (Заярск—Усть-Кут) он побывал в Братске и Падуне, увидел большие ангарские пороги. Знакомство со столь яркими по природным особенностям и потенциальным возможностям хозяйственного освоения районами Сибири произвело на него неизгладимое впечатление, и мечтой его жизни стало раскрытие этих возможностей на благо будущего процветания России.

В конце 1920 г. Н. Н. Колосовский был отозван в Москву и назначен заведующим секцией путей сообщения Горного совета ВСНХ. На него возлагалось решение вопросов налаживания транспортных связей с горнопромышленными районами первоочередного освоения (Бодайбо, Содон, Баскунчак и др.), а также изучение Урало-Кузнецкого проекта, разработанного Томским обществом инженеров и поступившего на рассмотрение ВСНХ. В 1921 г. Колосовский участвовал в работе Восьмого электротехнического съезда, рассматривавшего план ГОЭЛРО. Здесь он познакомился с И. Г. Александровым и Л. Л. Никитиным, которые привлекли его к работе по экономическому районированию, проводившейся вновь образованной Государственной плановой комиссией (Госплан).

В Госплане Н. Н. Колосовский руководил организацией и проведением съездов по экономическому районированию и изучению производительных сил Сибири и Дальнего Востока — в Новосибирске (1923 г.), Чите (1924 г.), Томске и Хабаровске (1925 г.), и способствовал систематизации и обобщению всех материалов, изданных затем Госпланом в двух томах. В 1925 г. Колосовский представил председателю Госплана доклад о задачах развития Сибири и Дальнего Востока с анализом хозяйственных проблем этих регионов и предложением системы ведущих проектов освоения Сибири — Урало-Кузнецкого комбината, Транссибирской сверхмагистральной, Ангаростроя, очагового освоения Сибирского Севера. В его докладе также впервые сформулирована главная задача территориальной организации производительных сил страны в самом общем виде — сдвиг производства на восток СССР. Хотя смелые формулировки по этому вопросу вызвали критику со стороны многих специалистов-плановиков, в дальнейшем они были в основном приняты в пятилетнем плане и стали общепризнанными.

При составлении первого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР Н. Н. Колосовский осуществлял общее руководство работами по планированию развития производительных сил Урала, Сибири и Дальнего Востока, много занимался проектированием и практическим воплощением планирования Урало-Кузнецкого комбината (УКК) и магистральной Транссибирской железной дороги. Эти исследования нашли выражение не только в пятилетнем плане развития народного хозяйства, но и во многих его печатных трудах того периода. Внимание ученого было сосредоточено на основной части идей экономического районирования страны, выдвинутых ранее Госпланом, — организации районов как целостных производственных комбинатов с известной специализацией, с распределением хозяйственных функций между государством и регионами при централизации государственного плана.

Много внимания и сил Николай Николаевич уделял в это время планированию УКК,

слабыми сторонами которого были обеспечение транспортных связей по перевозке кузнецкого коксующегося угля на Урал (на расстояние свыше 2000 км) и неподготовленность местной рудной базы Западной Сибири. Отдельные работники Госплана и ВСНХ, местных плановых органов (А. М. Гинзбург, С. В. Бернштейн-Коган, Я. Б. Диманштейн, К. Г. Воблый и др.) выступали против создания УКК. Так, проф. Я. Б. Диманштейн полностью отрицал целесообразность широкого развития металлургии на Урале. В 1927 г. в «Трудах комиссии по металлу при Госплане УССР» [2] он утверждал, что не только УралоКузнецкий проект, но и всякая концепция создания на Урале металлургии, работающей на сибирском топливе, представляется бесконечно вредной как непроеизводительная растрата национального капитала.

По поручению руководства Госплана Н. Н. Колосовский выехал в Кузбасс для ознакомления с положением дел. После возвращения в Москву им было выдвинуто предложение о комбинации потоков сырьевых ресурсов Магнитки и Кузбасса — двухстороннего потока кузнецкого угля и магнитогорской железной руды по реконструированной сибирской железнодорожной магистрали с использованием местных угольных месторождений на Урале и железной руды Кузбасса только как страховых. Эффективность функционирования проектируемых заводов на основе этих связей подтвердили расчеты Е. В. Михальцева [3], что окончательно развеяло сомнения и обеспечило развертывание строительства. Решение по этому вопросу приведено в постановлении ЦК ВКП(б) от 15 мая 1930 г. [4] и повторено в резолюции XVI съезда ВКП(б), состоявшегося в июне-июле 1930 г. Через пятнадцать лет, во время Великой Отечественной войны и оккупации Украины заводы УКК приняли на себя снабжение западных районов страны не только металлом и углем, но и разнообразной продукцией развернутых здесь многих эвакуированных оборонных предприятий.

158

В замечательной книге этого периода «Будущее Урало-Кузнецкого комбината» [5] уже проявились особенности географического подхода Н. Н. Колосовского — районных форм изучаемых комбинатов с целью достижения экономии в производстве за счет сокращения потерь в энергетике, на транспорте, в сырье, трудовой энергии, оборудовании, а также необходимом для производства времени. Этот подход использован Николаем Николаевичем и в 1934 г., когда по приказу наркома тяжелой промышленности Г. К. Орджоникидзе он был назначен председателем комиссии, а затем главным инженером по разработке проекта размещения предприятий комбината «Ормедзолото» (ныне Медногорский медно-серный комбинат) и комбинирования их с другими предприятиями Орского промышленного района. Работа Николая Николаевича получила высокую оценку, что означало и подтверждение состоятельности его научных подходов.

В 1930 г. проф. И. Г. Александров обратился к Н. Н. Колосовскому с предложением принять участие в работах по изучению проблемы Ангары в качестве консультанта. Николай Николаевич в ответном письме сообщил, что с большим удовольствием принимает это предложение. «Работая давно над этой темой в Госплане, — писал Колосовский, — я бы очень желал углубить и расширить те предположения, которые наметились у меня в прошлом». Согласие было тем более объяснимо, что при составлении первого пятилетнего плана (1928 г.) Колосовский добился включения в него пункта о необходимости исследований по проблеме Ангаростроя.

Систематическое изучение Ангарской проблемы началось с 1930 г., после образования Бюро по комплексным исследованиям и проектированию гидроэнергетических установок в бассейне р. Ангары (Ангарское бюро) в Государственном институте по проектированию электростанций НКТП СССР, главным инженером которого был назначен И. Г. Александров. Большую роль в привлечении

научных сил к этой проблеме сыграли 1-й Краевой научно-исследовательский съезд Восточной Сибири, организованный крайисполкомом с целью рассмотрения вопросов развертывания индустриализации края, и Совещание ученых АН СССР по Ангаро-Енисейской проблеме, проведенное по инициативе И. Г. Александрова 5—6 марта 1932 г. В обсуждении этой проблемы приняли участие многие известные ученые — В. А. Обручев, А. Е. Ферсман, В. Н. Сукачев, В. М. Малышев, М. М. Тетяев, В. Н. Артемьев, Н. Н. Асеев, М. А. Шателен, Г. Ю. Верещагин, М. И. Сумгин и др.

Весной 1931 г. Н. Н. Колосовский перешел на работу в Бюро в качестве заместителя главного инженера. Он принял активное участие в разработке комплексного проекта первой очереди Ангаростроя — Байкальско-Черемховского энергопромышленного комплекса. Программой работ в 1931—1935 гг. предусматривались полевые и камеральные исследования, касающиеся производительных сил Прибайкалья. Итоги этих работ представлены в 28 томах, где рассматривались и общие вопросы развития производительных сил Восточной Сибири.

После скоропостижной кончины И. Г. Александрова (1936 г.) на долю Н. Н. Колосовского пришлось наиболее тяжелый заключительный этап работы и защита проекта на экспертной комиссии Госплана. Глубокое убеждение в значимости скорейшего создания в Прибайкалье индустриальной базы для восточной части СССР заставило его обратиться в высшие государственные органы. Еще в октябре 1935 г. он обратился с письмом и докладной запиской к Генеральному секретарю ЦК ВКП(б) И. В. Сталину по проблеме Ангаростроя, в которых отмечал спад интереса к вопросу об использовании производительных сил Прибайкалья.

Экспертная комиссия Госплана завершила работу в мае 1936 г., высоко оценив комплексный подход проекта. Специальным постановлением одобрен выбор первоочередного объекта строительства — Байкальской гидроэлектростанции. Однако технического проектирования и строительства объектов не последовало.

В декабре 1940 г. Н. Н. Колосовский снова обратился с письмом в ЦК ВКП(б) — о строительстве объектов Байкало-Черемховского энергопроизводственного комплекса. В январе 1941 г. рассмотреть этот вопрос было поручено академикам И. П. Бардину и Б. Е. Веденееву. В середине марта оба эксперта дали положительное заключение, однако осложнение международной обстановки перед началом Великой Отечественной войны не позволило развернуть это строительство.

С 1936 по 1946 г. Н. Н. Колосовский работал в АН СССР — сначала как консультант Президиума, затем как руководитель группы технико-экономических исследований Совета по изучению производительных сил (СОПС), созданной решением Президиума АН СССР для реорганизации СОПСа (август 1937 г.) с целью преодоления односторонней геологической направленности его работ и внедрения технико-экономического подхода ко всей проблематике исследований. Госплан СССР настаивал на развертывании научных работ, выводы которых можно было бы использовать при подготовке пятилетних планов развития народного хозяйства. Плановиков прежде всего интересовали анализ территориальных сдвигов в размещении отдельных отраслей народного хозяйства, изучение территориальных взаимоотношений и развития транспортной сети, оценка итогов изучения и формирования экономических районов.

159

В 1937 г. Н. Н. Колосовский разрабатывал программные вопросы исследований, частично отразившиеся в специальной статье «Размещение производительных сил СССР и задачи Академии наук» [6]. В 1938 г. вместе с акад. С. Г. Струмилиным и Л. Л. Никитиным он руководил работой научных бригад СОПСа по анализу итогов первой и второй пятилеток, касающихся размещения отдельных отраслей производства и

сложившихся транспортно-экономических связей в стране. Результаты исследований были переданы Госплану для подготовки соответствующих предложений к XVIII съезду ВКП(б) и для включения их в третий пятилетний план.

В дальнейшем технико-экономическая группа Н. Н. Колосовского выполняла отдельные поручения Госплана и министерств в порядке научных консультаций по различным вопросам, например — о строительстве Ленской железной дороги и мостового перехода на Ангаре; о развитии производительных сил Поволжья в связи с намеченным строительством гидроузлов на Волге и др. В то же время в специальной записке, направленной в Госплан, Н. Н. Колосовский, обобщая проведенные исследования, обосновывал необходимость уточнения системы экономических районов на новом этапе развития страны. После проведения XVIII съезда ВКП(б) в 1939 г. Президиум АН СССР принял решение о том, что вопросы дальнейшей разработки проблем экономического районирования страны должны сосредоточиться в Институте экономики АН СССР, старшим научным сотрудником которого стал Николай Николаевич.

В 1939 г. на очередных выборах членов в АН СССР была выдвинута кандидатура проф. Н. Н. Колосовского, однако рассмотрение этого вопроса на заседании комиссии по выборам Экономического отделения было прервано, а затем и отложено по отводу кандидатуры Николая Николаевича Мартыновым, и.о. секретаря парткома СОПСa, «по политическим и деловым качествам». Причиной отвода стало клеветническое утверждение о том, что Николай Николаевич входил в состав сибирского правительства А. В. Колчака. Так партийная прослойка СОПСa реагировала на предложения беспартийного профессора по совершенствованию исследований в области территориальной организации производительных сил.

В самом начале Великой Отечественной войны Н. Н. Колосовский оказался востребован на Урале. По просьбе вице-президента АН СССР акад. И. П. Бардина 8 августа 1941 г. он выехал в Свердловск, а через четыре дня в качестве старшего научного сотрудника Уральского филиала АН СССР участвовал в подготовке заседания Комиссии Совета по изучению производительных сил АН СССР (29 августа), организованной по инициативе президента АН СССР В. Л. Комарова в связи с мобилизацией ресурсов Урала на нужды обороны. Н. Н. Колосовский был введен в состав этой комиссии и назначен руководителем (позже совместно с акад. В. Н. Образцовым) транспортно-энергетической группы, на долю которой выпала сложная задача — в кратчайшие сроки помочь преодолеть критическую ситуацию, сложившуюся на железных дорогах Урала.

Урал, Западная Сибирь, Казахстан приняли более половины эвакуированных предприятий, в связи с чем нагрузка на магистральных направлениях и отдельных транспортных узлах Уральской железной дороги резко возросла. Так, только в районе Тагильского узла к декабрю 1941 г. прибыло свыше 10 тыс. вагонов с оборудованием 40 заводов, в том числе 14 крупных, из западных районов страны. Задача группы Колосовского — в течение сентября-октября 1941 г. разработать предложения по усилению транспортных связей Среднего Урала. В ноябре в Комиссию были представлены две работы: «Железнодорожный транспорт Урала: неотложные мероприятия военного времени» и «Тагильский железнодорожный узел: рекомендации в связи с военными условиями». Содержавшиеся в них предложения позволили нормализовать положение на уральских железных дорогах.

Президиум АН СССР «за напряженную успешную работу» объявил благодарность Николаю Николаевичу Колосовскому. 10 апреля 1942 г. вышел указ о присуждении Сталинской премии I степени по экономическим наукам коллективу ученых за работу «О развитии народного хозяйства Урала в условиях войны». В числе награжденных был

и Н.Н. Колосовский.

В Уральском филиале АН СССР Николай Николаевич проработал до марта 1943 г. Здесь им была выполнена еще одна работа: «Дальний транспорт углей из Кузбасса на Урал и в Европейские районы СССР. 1942-1943 гг.: Мероприятия военного времени и послевоенные задачи» [7]. По свидетельству коллег Колосовский пользовался большим уважением в научных кругах, его также часто приглашали в обком для консультаций по вопросам развития различных отраслей народного хозяйства. В благодарность за труды городские власти Свердловска присвоили Н. Н. Колосовскому почетное звание — «Стахановец науки по городу Свердловску» [8].

Возвратясь в Москву, Колосовский завершил начатую на Урале работу «Транспорт Казахстана — перспективы развития железнодорожной сети ... и первоочередные мероприятия». 1 октября 1944 г. он был на год откомандирован в Гидроэнергопроект Министерства внутренних дел для изучения использования гидроэнергетических ресурсов Енисея и Ангары.

160

После окончания Великой Отечественной войны Н. Н. Колосовский — профессор географического факультета Московского университета им. М. В. Ломоносова. Преподавать в вузах он начал с 1927 г. В Институте народного хозяйства им. Г. В. Плеханова читал лекции по размещению производительных сил СССР, по проблеме Урало-Кузнецкого комбината и экономическому районированию страны, а с 1931/32 учебного года по приглашению создателя советской экономико-географической школы Н. Н. Баранского — на кафедре экономической географии СССР географического отделения МГУ. В 1935 г. решением ВАКа ему присвоена степень доктора географических наук и звание профессора.

Еще до войны, а главным образом после ее окончания Н. Н. Колосовский разрабатывал курс лекций по экономическому районированию — плод его многолетней работы в плановых и научных учреждениях страны и его непосредственного участия в проектировании районных промышленных комплексов СССР. Лекции Н. Н. Колосовского стали настоящей школой для сотен будущих географов. Его научное направление нашло признание в среде крупнейших ученых. По его программе курс экономического районирования читали и в других университетах страны.

Николай Николаевич торопился создать обобщающий труд, в котором систематически были бы изложены разработанные им принципиальные основы теории экономического районирования. Основные особенности его подхода к этой проблеме можно кратко свести к следующему.

1. Экономическое районирование есть конкретная географическая форма существования производительных сил в действительности. Оно развивается по общественно-историческим законам, т. е. диалектически, через борьбу противоречий. Это явление общественной жизни имеет место не только при капитализме и социализме, оно существовало и в предыдущих общественно-экономических формациях, например при рабовладельческом строе.

2. Основой географического районообразующего процесса является комплексное развитие производительных сил, суть которого сводится к подбору взаимообусловленного сочетания предприятий различных отраслей производства в определенных пространственных пределах. Вводится в науку новое понятие: «производственно-территориальное сочетание — комплекс» производительных сил — такое экономическое (взаимообусловленное) сочетание предприятий в одной промышленной точке или в целом районе, при котором достигается определенный экономический эффект за счет удачного (планового) подбора предприятий в соответствии с природными и экономическими условиями района, с его транспортным и

экономико-географическим положением [9].

3. Для познания природы формирования производственно-территориальных комплексов и установления типологических характеристик районов выявлены 8 генерализованных энергопроизводственных циклов, каждый из которых представляет устойчиво существующую совокупность производственных процессов для того или иного пространственного сочетания энергии и сырья. Анализ сочетания циклов по районам с привлечением количественных показателей представленных в них технологических процессов позволяет определить особенности взаимосвязей комплексов, а также индивидуальные черты каждого из них.

4. Исследование взаимозависимости экономического развития районов в стране представляет возможности решения транспортной проблемы. Разработка системы новых путей требует рационального экономического районирования производства и транспортных связей по районным комплексам, четкого разграничения местных и дальних межрайонных перевозок, а также четкого учета географической конфигурации их направлений. Необходима, таким образом, классификация транспортных сетей по районному производственному признаку с учетом намечаемой специализации и комплексности районного хозяйства [9].

5. Для определения экономической эффективности районирования предложена методика технико-экономических расчетов, включая и основные источники ее получения — качество природных ресурсов, районное сочетание ресурсов, энергетические районные сочетания, производственное комбинирование и производственный комплекс, районирование сбыта и транспортировки продукции.

6. Вопросы экономического районирования страны должны занять важное место в системе научных предплановых исследований, обеспечивающих систематическое изучение перспектив развития производительных сил отдельных районов и системы районных комплексов. Важной государственной задачей является необходимость научного обоснования хозяйственных задач для каждого районного комплекса, особенно для территориальных комплексов, формирующихся в районах нового освоения.

Будучи заместителем директора научно-исследовательского Института географии МГУ Н. Н. Колосовский много времени и сил отдавал организации научного географического изучения страны, и в короткое время здесь сформировался центр комплексных исследований. Педагогическая и научная деятельность Николая Николаевича в университете способствовала развитию комплексного направления в советской географической науке, решению важнейших методологических вопросов экономической географии и экономического районирования, разработке методики географических исследований.

161

Большую педагогическую и научно-организационную деятельность в МГУ Н. Н. Колосовский совмещал с решением научных и практических задач государственного значения. Он активно участвовал в экспертизе Госплана СССР, в проведении конференции АН СССР по изучению производительных сил Иркутской области (1947 г.), организации секции по научной разработке проблем транспорта АН СССР, в создании Института комплексных транспортных проблем АН СССР и др. В 1946 и 1950 гг. общим собранием Академии наук Н. Н. Колосовский избран членом Совета по изучению производительных сил АН СССР. Активную роль Николай Николаевич сыграл в организации Московского филиала Всесоюзного географического общества, а в 1946 г. был первым председателем его Бюро отделения экономической географии.

В феврале 1953 г. на пленарном заседании Московского филиала ВГО Н. Н. Колосовский выступил в докладе «Научные проблемы экономического

районирования», который привлек внимание научной и плановой общественности Москвы. По просьбе работников Госплана СССР обсуждение назревших вопросов экономического районирования страны было решено продолжить на расширенном заседании Бюро отделения экономической географии с приглашением ученых и плановых работников. Оно состоялось 4 декабря 1953 г. на географическом факультете МГУ, где был заслушан доклад Н. Н. Колосовского, ставший его последним публичным выступлением. Во время бурных прений, в которых принимали участие многие ученые и работники аппарата Госплана, у Николая Николаевича случился сердечный приступ. После продолжительной болезни 25 ноября 1954 г. Николай Николаевич Колосовский скончался.

Как отметил в выступлении на траурном митинге видный советский гидроэнергетик, автор проектов многих гидроэлектростанций в СССР и за рубежом П. М. Дмитриевский, лучшим памятником неутомимой работе Николая Николаевича по обоснованию сибирских энергопромышленных комплексов будут вечные гидроэнергетические гиганты Ангарского каскада.

Ученики и последователи Н. Н. Колосовского вели большую работу по распространению его идей по совершенствованию регионального планирования. Прежде всего длительное время продолжали издаваться труды Николая Николаевича, которые ему не удалось опубликовать при жизни. В 1969 г. вышла монография «Теория экономического районирования», переведенная затем на французский и английский языки. Всего после ухода из жизни Николая Николаевича опубликовано 17 его работ, и интерес к его трудам продолжал расти, поскольку сущность открытий, сделанных им в науке, намного опередила уровень его современников.

В конце 1950-х гг. в СССР продолжался поиск путей совершенствования управления народным хозяйством. Во время реформ Н. С. Хрущева отраслевой принцип управления был заменен территориальным (105 совнархозов), долгосрочные проблемы отделены от текущего планирования. Долгосрочные планы разрабатывались в научных подразделениях АН СССР, а для координации таких исследований был создан специальный орган — Госэкономсовет Совета Министров СССР.

Большую роль в реализации идей Н. Н. Колосовского по государственному планированию сыграл созданный в 1955 г. Институт комплексных транспортных проблем (ИКТП) АН СССР, в разработке основных направлений научных исследований которого много сделал ученик Колосовского И. И. Белоусов, ставший после защиты докторской диссертации (1959 г.) его директором. В этом институте сложился коллектив отраслевиков и регионалистов, объединившихся для поиска путей научного прогнозирования пропорционального развития транспорта и производства. Итоги проведенных исследований обобщены в монографии «Транспорт и формирование районных производственных комплексов». В 1960 г. по итогам исследований состоялся доклад И. И. Белоусова на Президиуме АН СССР. В решении Президиума, одобрявшего общее направление исследования, рекомендовалось усилить координацию работы по данной проблеме между ИКТП, СОПСом и другими экономическими институтами АН СССР.

В 1961г. ИКТП был передан в ведение Госэкономсовета, который принял решение создать в институте специальный отдел развития транспорта экономических районов. Этот отдел довелось возглавить автору этих строк. На отдел была возложена разработка гипотез комплексного развития транспорта и производства, прежде всего в восточных районах СССР. В исследованиях по этой проблеме широкое распространение получил метод районных производственных комплексов и энергопроизводственных циклов, в свое время предложенный Н. Н. Колосовским. В отделе сложился коллектив регионалистов из экономистов, географов и транспортников. Установление основных

параметров формирования на востоке СССР районных производственных комплексов, с учетом опыта развития западных экономических районов, позволило обосновать главные задачи в области транспортного строительства. Результаты исследований изложены в отдельных выпусках по каждому экономическому району и обобщены в коллективной монографии «Транспортные проблемы восточных районов СССР».

162

В 1963 г., после очередной реорганизации системы управления народным хозяйством, перспективное планирование вновь сосредоточилось в Госплане СССР, и там была предпринята попытка добиться эффективного сочетания отраслевого и территориального планирования. В связи с этим возник отдел территориального планирования и размещения производительных сил, возглавляемый М. Г. Первухиным. На работу в этот отдел приглашались многие видные регионалисты и экономико-географы, в том числе из упомянутого отдела ИКТП. В его коллектив вошли и ученики Н. Н. Коло-совского — В. Ф. Павленко (зам. начальника отдела), С. П. Иванов (начальник сводного подотдела), В. С. Варламов (зам. начальника подотдела по РСФСР), Н. Н. Казанский (начальник подотдела по Сибири), П. Е. Семенов (начальник подотдела размещения производительных сил), Ю. Н. Палеев (начальник подотдела народонаселения).

В 1970-е гг. в ходе реформ А. Н. Косыгина удалось внедрить комплексный подход в территориальное планирование и предплановые научные исследования по размещению производительных сил. На Всесоюзном экономическом совещании (1968 г.) М. Г. Первухин отметил необходимость внедрения комплексного подхода при территориальной организации хозяйства и, в частности, важность уточнения состава экономических районов.

Работа отдела территориального планирования в Госплане СССР первоначально сводилась к составлению сводных планов экономического и социального развития союзных республик, затем составлялись схемы развития и размещения производительных сил по экономическим районам и Генеральная схема по стране в целом на ближайшее будущее и на перспективу. Под руководством акад. Н. Н. Некрасова работа Совета по изучению производительных сил была перестроена в направлении обеспечения эффективной увязки деятельности многих проектных и научных организаций, в связи с чем пришлось решать многие методологические и методические вопросы нового научного направления — региональной экономики.

Внедрение комплексного подхода при планировании народного хозяйства с более эффективным использованием сочетаний производственных ресурсов различных экономических районов способствовало устойчивому развитию экономики страны в целом. Так, за период «застоя» (1966—1985 гг.) национальный доход в стране вырос в четыре раза, промышленное производство — в пять, основные доходы — в семь раз [10]. Значительно усилилась роль Сибири в обеспечении экономического развития страны.

В 1980-е гг. созданы крупные региональные программы по использованию ресурсов Сибири. В 1981 г. утверждены задания по разработке «Комплексной программы развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса и формирования на его основе территориально-производственного комплекса на период до 1990 года и перспективу до 2000 года». Формирование этого ТПК позволило расширить нефте- и газодобычу на новых месторождениях Севера и развернуть строительство предприятий в сопутствующих отраслях (химическая, нефтехимическая, газоперерабатывающая, лесоперерабатывающая) и энергетике. Крупномасштабное строительство позволило завершить создание здесь главной нефтегазовой базы страны, выявить дополнительные крупные ресурсы природного газа, нефти и продуктов их переработки с целью экспорта, создать условия для газификации промышленных центров Южной Сибири.

Комплексный подход к использованию производительных сил Восточной Сибири особенно четко проявился в это время при частичном решении Ангаро-Енисейской проблемы. Завершилось строительство производственных объектов Братско-Усть-Илимского комплекса в Иркутской области, в Красноярском крае формировались Саянский и Канско-Ачинский ТПК. Это позволило на базе дешевой электроэнергии Братской, Красноярской, Саянской, Усть-Илимской гидроэлектростанций создать в составе этих комплексов крупные энергоемкие производства. В это время в Сибири созданы новые региональные системы предприятий, производящих конкурентоспособную на мировом рынке продукцию и формирующих сегодня более половины национального бюджета страны.

Научное обобщение практического опыта сочетания отраслевого и территориального подходов имеет большое значение для развития теории территориальной организации производительных сил. В его основе лежит поиск обеспечения эффективного взаимодействия не только отраслей народного хозяйства, но и сложившихся и развивающихся территориальных систем производства. Последние представлены различными предприятиями и объединениями, а их территориальные сочетания во многом определяют эффективность производственной деятельности каждого из них.

Будущее России так или иначе связано с исследованиями по выявлению новых региональных резервов территориальной организации производительных сил. При этом заслуживает внимания обобщение опыта применения концепции ТПК в территориальной организации производительных сил в нашей стране, предложенной Н. Н. Колосовским более 50 лет назад. Необходимо использовать его в новых условиях развития мировой экономики.

163

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Справочная книга для изысканий и постройки грунтовых и шоссейных дорог. — Иркутск, 1919.
 2. Диманштейн Я. Б. Проблемы районирования металлопромышленности в связи с условиями промышленного развития Украины и Союза. — Харьков: Госплан УССР, 1927.
 3. Себестоимость перевозки кузнецкого угля на Магнитогорский металлургический комбинат. — М.: Урал-план, 1929.
 4. Директивы КПСС и советского правительства по хозяйственным вопросам. — М.: Госполит, 1957. — Т. 2.
 5. Колосовский Н. Н. Будущее Урало-Кузнецкого комбината. — М.: Соцэкгиз, 1932.
 6. Колосовский Н. Н. Размещение производительных сил СССР и задачи Академии наук // Вестн. АН СССР. — 1938. — № 6.
 7. Колосовский Н. Н. Избранные труды. — Смоленск: Ойкумена, 2006.
 8. Новосельский К. Лучший знаток Урала // Наука Урала. — 1981. — № 38.
 9. Колосовский Н. Н. Производственно-территориальное сочетание (комплекс) в советской экономической географии // Вопросы географии. — М.: Географгиз, 1947. — Сб. 6.
 10. Байбаков Н. К. От Сталина до Брежнева. — М., 1998.
- Институт комплексных транспортных проблем, Москва
Поступила в редакцию 20 декабря 2005 г.

164