ПЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(**ПГУПС-ЛИИЖТ**)

#### Кафедра: «Экономика транспорта»

Курсовая работа по экономической географии транспорта на тему:

«Дальневосточный экономический район тяготения Сахалинской железной дороги»

### Выполнил: студент 1 курса Проверил: Халонин А.А.

Группы БУК-306

Самойленко М.Н.

Санкт-Петербург

2003г

**Оглавление**

**Оглавление** *2*

**Введение** *3*

**Раздел 1**

*1.1.1.* Особенности экономико-географического положения района и его административно-территориальный состав *4*

*1.1.2.* Характеристика крупнейших городов *5*

*1.2.* Характеристика населения района *6*

*1.3.* Экономическая оценка природных условий и ресурсов *9*

*1.4.* Лесные и водные ресурсы района, их хозяйственное использование *10*

*1.5.* Структура и размещение ведущих отраслей хозяйства *12*

*1.6.* Сельское хозяйство района *17*

*1.7.* Развитие экономического района в перспективе *18*

**Раздел 2**

*2.1.* Железнодорожный транспорт *24*

*2.2.* Речной транспорт *41*

*2.3.* Морской транспорт *42*

*2.4.* Автомобильный транспорт *42*

*2.5.* Трубопроводный транспорт *42*

*2.6.* Воздушный транспорт *42*

**Раздел 3**

Расчет густоты железнодорожной сети по областям, входящим в район тяготения *43*

**Раздел 4**

Составление экономико-географической карты района и картосхем района тяготения железной дороги *приложение 1,2*

**Заключение** *44*

**Список литературы** *47*

**Введение**

В противоречивом процессе становления новой социально-экономической системы в нашей стране все большее значение приобретает природный фактор развития общества, государства, отдельного человека.

Исторически Россия прирастала не лучшими по европейским меркам землями. Большая часть ее территории представляет собой пространство с экстремальными условиями, в которых осуществить самовоспроизводство жизни человека почти невозможно. Во многих регионах условия формирования затрат, цен, спроса и предложения качественно различаются, динамика становления рыночных отношений существенно дифференцирована.

Однако эта проблема в политике реформ до сих пор не учитывается. Центр продолжает политику преобразований по одной модели вне зависимости от исходного состояния социохозяйственных систем регионов, их готовности к рыночным преобразованиям. Такое однообразие подходов яв­ляется крупным методологическим просчетом стратегии и политики ре­форм. Российским регионам было "отказано" в историческом творчестве поиска рыночной модели для страны в целом.

В переходный период, когда логика общего развития определена весьма приблизительно, территориальное многообразие возможных форм преобразований является необходимым условием для выявления наиболее рациональных методов рыночных преобразований и построения новой социально-экономической системы. Исходной задачей эконо­мической реформы является сделать Россию как государство, общество и нацию более развитой, а значит, и более богатой страной. Очень важно также то обстоятельство, что, исключая регионы из процесса "исторического творчества", в политике реформ не используют фундаментальный фактор ускорения процессов нового системообразования. Вместо прохождения пере­ходного периода в максимально короткие сроки наша страна вынуждены будем находиться в этом весьма неэффективном состоянии неопределенно долгое время.

Дальний Восток относится к числу проблемных регионов, где экономические реформы и становление рыночной системы хозяйствования идут достаточно сложно. Противоречия между реализуемой общей моделью реформ и спецификой социохозяйственного комплекса здесь наиболее обострены. Поэтому проблемы и перспективы социально-экономического развития Дальневосточного экономического региона волнуют не только население данного региона, но и жителей всей России, а также целый ряд тихоокеанских государств, которые заинтересованы в сотрудничестве.

Целью данной курсовой работы является рассмотрение состояния и перспектив развития Дальневосточного экономического региона, при этом будут решены следующие задачи: анализ особенностей географического положения, природно-ресурсного потенциала, трудовых ресурсов, рассмотрение структуры и размещения производственных сил по территориям и комплексам и отраслям, анализ экономических связей, экологической обстановки и перспективы развития Дальнего Востока.

### Раздел 1

*1.1.1.* Дальний Восток – это более 6,2 млн.км² территории, что составляет 36,4% российской земли, на которой проживает 7,3 млн. человек, или 5% всего населения России. В его состав входят десять субъектов Федерации: Республика Саха (Якутия), Еврейская автонономная область, Чукотский автономный округ, Приморский и Хабаровский края, Амурская, Магаданская, Сахалинская и Камчатская области с Корякским автономным округом. Дальний восток омывается морями Тихого и Ледовитого океанов, распростерся от заснеженных тундр Чукотки до рисовых плантаций Приморья.

Дальневосточный экономический район граничит с Восточно-Сибирским районом России и государствами Юго-Восточной Азии – Китаем и Кореей.

Важнейшей особенностью экономико-географического положения Дальневосточного экономического района является большая удаленность от основного экономического потенциала России, что ставит перед районом задачу ослабления зависимости экономики от поставок из западных районов и требует необходимости комплексного развития хозяйства.

Широкий выход к Тихому и Ледовитому океанам, пересечение морских и сухопутных путей в страны Тихоокеанского бассейна позволяют интенсифицировать внешнюю торговлю и участвовать в международном разделении труда.

В межрайонном разделении труда Дальний Восток выделяется производством цветных металлов, алмазов, слюды, добычей рыбы и морепродуктов, лесной и целлюлозно-бумажной промышленностью, судоремонтом и пушным промыслом. В сельскохозяйственном производстве район специализируется на выращивании сои, риса и оленеводстве. Все отрасли рыночной специализации основаны на использовании местных природных богатств. Дальний Восток играет важную роль в морских и внешнеторговых связях России. На экспорт Дальний Восток поставляет каменный уголь, нефть, лес, пушнину, рыбу.

Практика хозяйствующих субъектов осуществлять инвестиции и их способность платить налоги в настоящее время прямо связаны. Межрегиональные различия в формировании доходов субъектов Российской Федерации, входящих в Дальневосточный экономический район, приведены ниже.

Группу регионов, имеющих хорошие условия для мобилизации финансовых ресурсов, образуют: Республика Саха (Якутия), Приморский и Хабаровский края. По источникам формирования финансовых ресурсов эта группа разделяется на две подгруппы. Приморский край – развитой аграрный район с высокой плотностью населения и повышенной долей населения, проживающего в сельской местности. В территориальный бюджет здесь поступают значительные суммы подоходного налога. Однако администрация края ограничена в маневре собираемыми ресурсами из-за повышения расходов над доходами: доход требуется постоянно направлять на финансирование социальных программ и социальные выплаты. При этом полное финансирование этих выплат можно обеспечить только при своевременном получении значительных сумм по линии трансфертов из федерального бюджета.

В других субъектах Федерации, входящих в эту группу (Республика Саха – Якутия и Хабаровский край), доходы бюджета формируются, в основном, за счет собственных источников – налоговыми поступлениями от высокодоходных производств экспортной ориентации. В связи с этим они имеют хорошие возможности маневра бюджетными средствами и дополнительного заимствования у высокорентабельных отраслей хозяйства.

В группу регионов, имеющих ограниченные условия для формирования финансовых ресурсов, входят Амурская и Сахалинская области. В этих областях освоение запасов сырьевых ресурсов, эксплуатация которых могла бы обеспечить мобилизацию необходимых средств, требует значительных инвестиций.

Группу регионов, на территории которых в настоящее время отсутствуют крупные отрасли и предприятия – источники формирования финансовых средств, образуют Магаданская и Камчатская области и Чукотский АО.

Группу субъектов Федерации, не располагающих возможностями для мобилизации финансовых ресурсов из-за небольших размеров и неразвитости отраслей материального производства, образуют Корякский автономный округ и Еврейская автономная область.

*1.1.2.*

#### АНАДЫРЬ

Город (с 1965) в Российской Федерации, центр Чукотского авт. Округа, порт на берегу Анадырского зал. 16,5 тыс. жителей (1992). Пищевые предприятия. Краеведческий музей. В районе добыча угля, золота; оленеводство, рыболовство.

#### БЛАГОВЕЩЕНСК

Город (с 1858) в Российской Федерации, центр Амурской обл., порт на р. Амур, при впадении р. Зея. Железнодорожная станция. 241 тыс. жителей (1992). Машиностроение (производство оборудования для горнорудной и золотодобывающей промышленности; судостроительный и другие заводы; производство электроприборов и др.), деревообрабатывающая, легкая, пищевая промышленность. 4 вуза. 2 театра. Краеведческий музей. Основан в 1856 как Усть-Зейский военный пост.

#### ВЛАДИВОСТОК

Город (с 1880) в Российской Федерации, центр Приморского края, порт на Тихом ок., в бухте Золотой Рог и вдоль восточного побережья Амурского зал. Конечный пункт Транссибирской железнодорожной магистрали. 648 тыс. жителей (1992). Машиностроение (в т. ч. судостроение и судоремонт); производство оборудования для рыбной, деревообрабатывающей и др. промышленность. Владивосток – база рыбного промысла; добыча морепродуктов. Дальневосточное отделение РАН, 8 вузов (в т. ч. Дальневосточный университет). 3 театра. 3 музея, в т. ч. картинная галерея. Основан в 1860.

#### МИРНЫЙ

Город (с 1959) в Российской Федерации, Якутия, на р. Ирелях (приток Вилюя). 39,4 тыс. жителей (1992). Возник в 1955 в связи с открытием и разработкой месторождений алмазов (кимберлитовая трубка «Мир»). Предприятия стройматериалов, пищевые и др.; металлообработка. Научно-исследовательский и проектный институт алмазодобывающей промышленности.

#### ПЕТРОПАВЛОСК-КАМЧАТСКИЙ

Город в Российской Федерации, центр Камчатской обл., на восточном берегу п-ова Камчатка. Порт в Авачинской губе Тихого ок. 272,6 тыс. жителей (1992). База рыболовецкого флота. Судостроительная верфь; судоремонтный, судоремонтно-механический, рыбоконсервный заводы и др.; производство стройматериалов. 3 вуза. Институт вулканологии РАН. Театр. Краеведческий музей. Основан в 1740; в 1822-1924 – Петропавловский порт.

#### ХАБАРОВСК

(*До 1893 Хабаровка*), город (с 1880) в Российской Федерации, центр Хабаровского кр., порт на р. Амур. Железнодорожная станция. 612 тыс. жителей (1993). Машиностроение и металлообработка (заводы: «Дальэнергомаш», «Дальдизель», станкостроительный, кабельный и др.), нефтеперерабатывающая, легкая, пищевая промышленность; производство стройматериалов; химико-фармацевтический завод. 8 вузов. 3 театра. 4 музея. Основан в 1858 как военный пост (назван по имени Е.П.Хабарова).

#### ЧИТА

Город (с 1851), в Российской Федерации, центр Читинской обл., при впадении р. Чита в р. Ингода. Железнодорожная станция. 370 тыс. жителей (1990). Машиностроение и металлообработка (заводы: машиностроительный, автосборочный, станкостроительный и др.), деревообрабатывающая, мебельная, легкая, пищевая, стройматериалов промышленность. Добыча угля. ТЭЦ. 3 вуза. 2 театра. Краеведческий и художественный музей. Известен с 1653, в 1826-30 место заключения декабристов; в 1920-22 столица Дальневосточной республики.

*1.2.* Численность населения Дальнего Востока — 7,6 млн. человек. Городское население составляет около 76 %. Дальний Восток — самый малонаселенный район страны. Средняя плотность 1,1 человек на 1 км2. По территории района население размещено крайне нерав­номерно. Наиболее высокой плотностью — 12,1 человек — выделя­ется Приморский край. Довольно густо населена южная часть Сахалина. В то же время в Республике Саха, Магаданской и Камчатской областях плотность населения составляет лишь 0,3— 0,8 человек на 1 км2. Население отличается пестротой националь­ного состава. Подавляющее большинство населения — русские. Живут здесь также украинцы, татары, эстонцы, латыши, литов­цы, евреи и большая группа коренных народностей — коряки, ительмены, эвенки, алеуты, чукчи, эскимосы

Освоение Дальнего Востока в период индустриализации и непродуманная при этом национальная политика вызвали ост­рые демографические проблемы. Разрушение среды обитания малочисленных народов поставило их на грань вымирания. По­этому в настоящее время стоит задача всемерного содействия возрождению среды обитания этих народов, создания благопри­ятных социальных условий для их нормальной жизни и возрож­дения традиций. Как и в других районах России, на Дальнем Востоке в начальный период становления рынка возникла проблема занятости, появились безработные, что связано в первую очередь с конверсией оборонного комплекса. Обострились социальные проблемы.

Трудовые ресурсы Дальнего Востока в течение десятилетий формировались за счет притока на крупные стройки квалифи­цированных кадров из других регионов России, главным обра­зом из европейской части страны. Развитие отраслей тяжелой промышленности и военно-промышленного комплекса требова­ло в основном мужскую рабочую силу. Поэтому возникла про­блема женской занятости, которая остается проблемой и поны­не. В условиях становления рыночных отношений при спаде производства и конверсии оборонного комплекса растет безра­ботица и среди мужского населения, в том числе и квалифици­рованных кадров. Особенно этот рост характерен для небольших городов и рабочих поселков, в частности, новых поселений на трассе БАМа, куда в свое время приехали строители магистрали, а сейчас же сферы приложения их труда нет. Обострившиеся проблемы трудовых ресурсов региона требуют их решения на федеральном уровне.

В территориальном отношении производство и население тяготеют к южным, более или менее благоприятным в климатическом и транспортном отношении районам. Здесь расположены практически все предприятия ма­шиностроения, оборонного комплекса, черной, нефтеперерабатывающей, лесной и деревообрабатывающей промышленности, железные дороги, крупные транзитные порты общероссийского значения. Здесь же сосредото­чены и основные наиболее крупные города региона. Численность населения в южных краях и областях составляет 5 млн. человек, или две трети всего населения Дальнего Востока. Северные территории, которые в большинстве своем являются абсолютно дискомфортными и экстремально дискомфорт­ными, имеют очаговый тип заселения. Население тяго­теет к местам добычи определенных природных ресурсов и транспортным узлам. Отраслевая моноспециализация таких очагов и незначительные размеры поселенческих систем вокруг них не позволяют осуществлять здесь более или менее полное воспроизводство человека. Многие подобные территории за рубежом осваиваются ограниченно на основе специфических подходов (временное население, вахтовая организация производства ).

Население Дальнего Востока имеет некоторые специфические характеристики. Одна из главных - временность пребывания в регионе значительной части людей. На Севере доля временного населения составляет 2/3, на юге - до 1/3 его численности. Временный и постоянный житель - это разные типы людей, отличающиеся многими чертами производственного и социального поведения. Статистика и отдельные локальные исследования свидетельствовали, что на северных территориях доля образованных и вы­сококвалифицированных кадров раньше была выше, чем в среднем по Рос­сии и на юге Дальнего Востока. Но как только изменилась экономическая ситуация, начался их отток ускоренными темпами. Северные регионы поте­ряли не просто больше населения, но и все прежние преимущества, связан­ные с более высокой квалификацией кадров. Поэтому реформа в регионе идет на деформированной и ослабленной человеческой базе. Социологиче­ское изучение населения Охотского района, находящегося в одной микро­зоне с г. Магаданом, показывает, что из оставшегося населения 1/3 часть нацелена на выезд, еще 1/3 - остается только по причине отсутствия средств на выезд. Численность технической интеллигенции с высшим образованием исчисляется единицами, а 2/3 молодежи считают, что они обязательно выедут из района, исключая Республику Саха (Якутию), где за счет коренных жителей удалось сдержать резкое падение профессионально-квалификационного уровня населения, северные территории Дальнего Востока потеряли боль­шую часть своего трудового потенциала. Повсеместно не хватает директоров, бухгалтеров, экономистов, инженеров, механиков, учителей в школах и врачей в медицинских учреждениях.

Человек на Дальнем Востоке везде, а на Севере в особенности, является в основном "государственным человеком". Это связано с массовым огосу­дарствлением экономики региона в прошлом, развитием ее под эгидой при­оритетности решения политических задач. И сегодня положение человека сохраняется таким же. Государственный бюджет остается существенным источником доходов населения, а в процессе реформы его значение еще бо­лее усилилось.

Уровень жизни населения на Дальнем Востоке ниже, чем в среднем по России, особенно в северных территориях региона. По социальным показателям Дальневосточный экономический район уступает большинству районов России. Долгое время держится высокий уровень безработицы. Продолжительность жизни населения ниже на 4-5 лет, а у коренных жителей на 8-10 лет, чем в среднем по России из-за суровых климатических условий. Детская заболеваемость в северных территориях в 2-2,5 раза превышает аналогичные показатели в среднем по России. С каждым годом снижается рождаемость и увеличивается смертность, что ведет к обострению демографических проблем.

В регионе ощущается большая нехватка больниц, поликлиник, высококвалифицированного медицинского персонала и необходимого оборудования. Особенно остро эта проблема стоит в отдаленных районах, где местное население вынуждено преодолевать большие расстояния до районных и областных центров в необходимости медицинской помощи. Аналогичная ситуация и в сфере образования.

 Вместе с тем показатели темпов роста розничного товарооборота торговли, включая общественное питание на Дальнем Востоке выше, чем в среднем по России.

На Дальнем Востоке имеются благоприятные условия для развития рекреационного обслуживания: развития туризма, санаторно-курортного лечения. Но в настоящее время данная сфера не получила должного развития.

Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья на 1996-2005 гг., утвержденная 15 апреля 1996 г. Правительством РФ, включает мероприятия по обеспечению высокодоходной занятости, закреп­лению населения, поддержанию достойного уровня жизни с учетом услож­ненных условий жизнедеятельности. Должна быть усовершенствована сис­тема региональных социальных компенсаций.

Расходы на выплату по районным коэффициентам, надбавкам за стаж, северным льготам и повышенные затраты на транспорт и содержание жилищно-коммунальной сферы предлагается компенсировать государствен­ным предприятиям - в форме субсидий из федерального бюджета, а пред­приятиям и организациям частной и смешанной форм собственности - в форме налоговых льгот. Отток части населения из районов Крайнего Севе­ра неизбежен, но в Программе предусмотрены мероприятия по упорядоче­нию этого процесса, которые позволят максимально сократить экономиче­ские и психологические потери за счет организованного содействия пересе­лению в основном в южные районы Дальнего Востока. Природные ресурсы северных территорий должны осваиваться параллельно с созданием в юж­ной зоне тыловых баз и постоянного жилья для работающих на северных предприятиях вахтовым методом.

Характеристика территории и населения Дальневосточного экономического района приведена в **таблице 1.**

# Таблица 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Административно-территориальнаяединица | Территория | Численность населениятыс. чел. | В том числе население | Плотностьнаселениятыс. чел.1 ед. пл. |
| городское | сельское |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Республика Саха (Якутия) | 3103,2 | 1016,0 | 655,5 | 360,5 | 0,3 |
| Еврейская автономная область | 36,0 | 203,2 | 136,5 | 66,7 | 5,6 |
| Чукотский автономный округ | 737,7 | 87,3 | 60,9 | 26,4 | 0,1 |
| Приморский край | 165,9 | 2213,9 | 1727,2 | 486,7 | 13,3 |
| Хабаровский край | 788,6 | 1535,0 | 1240,7 | 294,3 | 1,9 |
| Амурская область | 363,7 | 1015,6 | 663,7 | 351,9 | 2,8 |
| Камчатская область | 170,8 | 370,7 | 317,0 | 53,7 | 2,2 |
| Корякский автономный округ | 301,5 | 31,7 | 7,8 | 23,9 | 0,1 |
| Магаданская область | 461,4 | 252,0 | 224,5 | 27,5 | 0,5 |
| Сахалинская область | 87,1 | 620,2 | 534,7 | 85,5 | 7,1 |
| Итого по району | 6215,9 | 7345,6 | 5568,5 | 1777,1 | 1,2 |

*1.3.* Природные ресурсы Дальнего Востока отличаются резкой контрастностью, что обусловлено протяженностью территории с севера на юг.

Большое значение для развития района имеют запасы полезных ископаемых. Межрайонное значение имеют руды цветных и редких металлов. Это один из важнейших золотоносных районов России. Месторождения рудного и россыпного золота сосредоточены в бассейнах рек Колымы (Сусуманский и Ягодинский ГОКи), Алдана, Зеи, Амура, Селемджи, Буреи, а также на Чукотке (прииск им. Билибина, рудник «Каральвеем», старательные артели) и на склонах Сихотэ-Алиня. Открыты и разрабатываются месторождения свинцово-цинк-оловянных руд в Приморском крае (Смирновске и Дальнегорске), оловянно-вольфрамовых руд (Шультинское и Валькумейское) в Чукотском автономном округе, оловосодержащих руд в Хабаровском крае (Хинганское), в Республике Саха, Магаданской области и др. Дальний Восток располагает большими запасами ртути. Основные месторождения расположены на Чукотке, в Якутии и Хабаровском крае. В Томмоте на Верхнем Алдане разведены уникальные месторождения слюды. Большое значение имеют месторождения алмазов северо-запада Республики Саха – «Мир», «Айхал», «Удачное». В Дальневосточном районе известны месторождения железных руд.

Главнейшими месторождениями железных руд являются: в Республике Саха (Якутия) – Таежное, Десовское, Тарынаховское, Горкитское с содержанием железа на уровне 26-28%; в Амурской области – Гаринское месторождение магнетитовых руд с содержанием железа 41,7%.

Располагает Дальний Восток и большими запасами топливных ресурсов, особенно каменным и бурым углем.

Крупные запасы угля расположены в Ленском бассейне, однако он сильно удален от освоенных территорий. На юге республики Саха расположен один из наиболее перспективных бассейнов коксующегося угля – Южно-Якутский площадью 25 тыс. км.², разведанные запасы составляют 3017 млн. т.

Наиболее изучен Алдано-Чульманский район, где разведаны Чюльмаканское, Нерюнгринское, Денисовское, Муастахское, Кабактинское месторождения. Основной угленосный пласт на Нерюнгринском месторождении (угли каменные) имеет мощность 10-60 м, ведется их открытая разработка.

Выявлены на территории Дальневосточного экономического района нефтегазоносные провинции: на Сахалине, Камчатке, Чукотке и в Магаданской области, но разрабатываются пока только месторождения нефти Оха и Тунгор на Сахалине. Нефть высокого качества, но ее не хватает для удовлетворения потребностей района. Газ обнаружен в Лено-Вилюйской нефтегазоносной провинции. Это один из важнейших перспективных газоносных районов, расположенный в западной части Республики Саха (Якутия), площадь 280 тыс.км². Выявлено девять газовых месторождений, из которых наиболее значительные – Средневилюйское, Усть-Вилюйское, Соболохское, Среднетюнгское, Мастахское. Продуктивные горизонты выявлены на глубине 1-4 км. На Сахалинском шельфе еще в 70-80 годах выявлены крупные месторождения углеводородов (Чайво, Одопту, Аркутун-Даги и другие) и до сих пор не введены в разработку значительные запасы нефти и газа при огромном рынке сбыта (Япония, Южная Корея, Тайвань). Общий их потенциал оценивается приблизительно в 2,5 млрд.баррелей нефти и 400 млрд.м³ газа.

Располагает Дальний Восток и запасами нерудного сырья: известняками, гранитом, мергелем, туфом, огнеупорными глинами, кварцевыми песками, доломитом, а также графитом, слюдой, солью и др.

*1.4.* Гидрографическая сеть района очень обширна и многоводна. Среди наиболее крупных можно выделить бассейны Лены, Амура. Лена-река длиной 4400 км, площадью бассейна 2490 тыс.км² берет начало на склонах Байкальского хребта в Восточной Сибири, впадает в море Лаптевых, образуя широкую дельту (около 30 тыс.км²). Амур-река образуется слиянием рек Шилки и Аргуни, течет по территории трех государств – России (Читинская, Амурская области, Хабаровский край), Китая и Монголии, впадает в Амурский лиман Охотского моря. Длина ее составляет 2824 км (от истока Аргуни 4440 км), площадь бассейна – 1885 тыс. км². По Амуру проходит часть границы России с Китаем. Среди других крупных рек можно выделить бассейны рек Яны, Индигирки, Колымы и т.д. Реки концентрируют в себе огромные запасы гидроэнергии, богаты ценными видами рыб, являются транспортными путями, в том числе и зимой, когда по льду прокладываются зимники.

Богат район и термальными водами, особенно на Камчатке. В 1966 г. на базе Паужетского месторождения геотермальных вод начала действовать первая в СССР Паужетская ГеоТЭС. Площадь месторождения составляет около 6 км², максимальная температура 228°С. С вулканической деятельностью связано происхождение гейзеров. Вода горячих источников содержит цинк, сурьму, мышьяк, имеет лечебное значение и открывает большие возможности для создания курортной базы.

Очень большое значение для экономики района имеют моря Тихого океана: Берингово, Охотское и Японское. Замерзая на сравнительно короткий период, они имеют рыбохозяйственное, зверопромысловое и транспортное значение. Здесь сконцентрированы крупнейшие в мире запасы лососевых рыб – горбуша, кета, нерка, кижуч, чавыча, голец; из морских промысловых рыб – сельдь, треска, навага; обитают тюлени, моржи, котики.

В районе Южно-Курильских островов сосредоточено 50% ресурсов морских водорослей (ламинарии и анфельции) Дальнего Востока. Анфельция используется для производства медицинского и пищевого агара.

Леса Дальнего Востока покрывают свыше 248 млн.га территории района, что составляет 32,5% от общероссийского показателя.

Лесные ресурсы Дальневосточного района приведены в **таблице 2.**

## Таблица 2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Субъекты РФ | Общая площадь лесного фонда, тыс.га | Леси-стость,% | Общий за-пас древе-сины накорню,млн.м³ |
| всего | из неепокрытаялесом |
| Республика Саха (Якутия) | 220685 | 134269 | 47,7 | 9229 |
| Еврейская автономная область | 2227 | 1553 | 44,2 | 174 |
| Чукотский автономный округ | 26126 | 5063 | 7,1 | 90 |
| Приморский край | 11880 | 11232 | 75,4 | 1769 |
| Хабаровский край | 58951 | 43596 | 61,4 | 4994 |
| Амурская область | 30658 | 21853 | 62,3 | 1954 |
| Камчатская область | 15008 | 8890 | 56,6 | 1194 |
| Корякский автономный округ | 0,0 | 0,0 | 35,1 | 573 |
| Магаданская область | 44076 | 16848 | 38,3 | 423 |
| Сахалинская область | 6080 | 4852 | 64,7 | 623 |
| Итого по району | 415691 | 248156 | 45,3 | 20450 |

В лесах произрастают лиственница, ель, пихта, кедр, широколиственные породы: дуб, ясень, клен.

Часть территории Дальневосточного экономического района, лежащая за 66°33' Северной широты, за Северным полярным кругом, относится к Крайнему Северу и включает зоны арктических пустынь, тундру, лесотундру и таежную часть. В административном отношении к районам Крайнего Севера отнесены Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ, Камчатская область с Корякским автономным округом, районы Сахалинской области, Хабаровского края, а также острова Северного Ледовитого океана, Берингова и Охотского морей.

В Республике Саха (Якутия) расположен один из полюсов холода Северного полушария – г. холода».

*1.5.* Валовой региональный продукт, создаваемый в Дальневосточном экономическом районе, составляет 6% от общероссийского уровня.

На долю трех субъектов Федерации, входящих в Дальневосточный экономический район (Республика Саха, Приморский и Хабаровский края), приходится от 68 до 54% валового регионального продукта, объема промышленной и сельскохозяйственной продукции.

Ведущее место среди отраслей рыночной специализации Дальневосточного района принадлежит цветной металлургии, которая представлена добычей олова, ртути, вольфрама, мышьяка, главным образом, в Республике Саха и Хабаровском крае.

Получила развитие свинцово-цинковая промышленность, сосредоточенная в Приморском крае.

Практически все предприятия отрасли драгоценных металлов Якутии в настоящее время находятся в бедственном положении, основная причина – резкое увеличение себестоимости добычи золота, вызванное, в свою очередь, увеличением цен на использование в горном производстве материалов, запчастей, техники и энергоресурсов, а также увеличением налоговых сборов.

Другое положение в республике Саха с добычей алмазов. Алмазной промышленности России более 40 лет. В суровых условиях Западной Якутии алмазы добывает научно-производственное объединение «Якуталмаз». На его базе было создано АК «АЛРОСА». По объемам российского экспорта компания «АЛРОСА» занимает четвертое место среди других отраслей, опережая по этому показателю многие крупные нефтяные компании. «АЛРОСА» добывает 99,7% российских алмазов, ежегодная их добыча в стоимостном выражении приближается к 1,5 млн. долларов США, и продажа увеличивается на 100 млн. долларов в год. В 1997 г. основное производство сохраняло ритмичность работы и обеспечивало прирост добычи алмазов.

К ведущим отраслям рыночной специализации района относится рыбная промышленность. По улову рыбы и морепродуктов Дальний Восток занимает первое место среди экономических районов России. На его долю в 1997 г. приходилось 67% российского улова и 55% товарной пищевой рыбной продукции, включая консервы.

Главными районами рыболовства и морского промысла являются Охотское, Японское и Берингово моря и восточная часть Тихого океана. В последние годы суда Дальнего Востока ведут улов рыбы также в водах Индийского и южной части Тихого океана.

Особенно богата биологическими ресурсами акватория Курильских островов. Добывается рыба лососевых и других пород, а также крабы, трепанги, гребешки, креветки, осьминоги и др. По оценке, на континентальном шельфе в 200-мильной зоне Южно-Курильских островов возможна добыча до 2 млн. т морепродуктов стоимостью 1,5 млрд. долларов США, а при глубокой переработке она возрастает в 3-4 раза.

После 1991 г. ситуация вокруг Курил обострилась в связи с активизацией притязаний Японии на четыре южнокурильских острова. Япония оказывает экономическое и политическое давление на страны и фирмы заинтересованные в инвестициях в экономику Южных Курил. Иностранные суда занимаются браконьерским промыслом в экономической зоне, прилегающей к Курильским островам, нанося ущерб морским ресурсам России. С 1995 г. ведутся переговоры с Японией о сотрудничестве в рыболовстве в районе Южных Курил.

После принятия Федерального закона о зоне интенсивного экономического развития «Курилы» будут получены банковские кредиты и начнется накопление средств. Этот период может продлится 3-5 лет. Затем до 2010 г. будет создана и начнет развиваться особая экономическая зона «Курилы», а в дальнейшем – свободная экономическая зона, в которой будут осуществляться совместные проекты с фирмами Японии, КНР, США и других стран.

Крупные центры рыбопереработки Дальнего Востока расположены в Петропаловске-Камчатском, Усть-Камчатске, Невельске, Холмске, Корсакове, Южно-Курильске, Находке, Николаевске-на Амуре, Охотске и др.

Отраслями рыночной специализации являются также лесная, целлюлозно-бумажная и деревообрабатывающая промышленность. В вывозе древесины на Дальневосточный район приходится около 10% от общероссийского уровня. В регионе существует производство пиломатериалов, бумаги, картона, целлюлозы и древесно-волокнистых плит. Лесная промышленность развита, в основном, в Хабаровском и Приморских краях, в Амурский области и на Сахалине.

Как и во всей стране, лесная отрасль Дальневосточного экономического района находится в кризисном состоянии, и ее показатели по сравнению с началом 90-х годов уменьшились более чем в 4 раза.

Машиностроение имеет разнообразную структуру, однако, ведущими его отраслями являются судоремонт и производство энергетического оборудования. Машиностроительные заводы производят мостовые краны (Хабаровский край и Амурская область), торговое оборудование (Приморский край), металлорежущие станки (Хабаровский край), аккумуляторы и аккумуляторные батареи к автомобилям, кабели (Хабаровский край) и другую продукцию. Один из крупнейших машиностроительных центров – Хабаровск, насчитывающий 495 заводов. Экономические реформы, проводимые в стране, поставили Дальний Восток в целом и Хабаровский край, в частности, в сложные условия. Считалось, что главное дело региона – оборонное производство, а всем необходимым для жизни обеспечит государство. Дефицит энергоресурсов составляет сегодня 300 МВт. В 1996 г. разработана программа социально-экономического развития Дальнего Востока, которая получила статус президентской. Однако она не выполняется. Выйти из кризиса можно только при условии развития тех отраслей промышленности, которые по отношению к другим являются отраслями – заказчиками, а не подрядчиками. Машиностроение – отрасль-подрядчик, а лесодобывающая, если ей дать импульс развития, потребует строительства дорог и порта для отгрузки, выпуска техники для лесозаготовки, автомобилей для перевозки леса. При этом создаются новые рабочие места. Рыболовная отрасль станет заказчиком судов, возродит судоремонт, потребует перерабатывающего оборудования, холодильников. Так, что как бы ни было важно машиностроение, на него ставку в регионе в настоящее время не делают.

Когда-то Комсомольск-на-Амуре называли форпостом обороны. Завозили в город лишь топливо и зерно, была создана развитая инфрастуктура. Из-за специфики промышленного потенциала Комсомольск-на-Амуре больше других пострадал от перехода к рыночным отношениям. Уменьшение обьемов производства на авиационных и судостроительных заводах поставило их в сложное положение, трудности усугубляются оторванностью от центральных городов России. Однако заводы пытаются работать в русле конверсии. Авиационное объединение приступило к выпуску гражданского самолета С-80; КИААПО – к сборке самолета-амфибии Бе-103, ориентированного на рынки стран ЮВА.

Амурские судостроители подключились к строительству оснований морских буровых вышек в рамках программы «Сахалин», начался выпуск судов – пакетовозов для Приморья и судов «река-море» для Амурского речного пароходства. Рассчитывать на иностранные инвестиции особо не приходится – владельцы капиталов требуют гарантии. Ими мог бы стать залог месторождений полезных ископаемых Хабаровского края, но этот вопрос до сих пор не решен.

В городе Советская Гавань такие предприятия, как АО «Морские ресурсы», «Совгаванский судоремонтный завод», «Якорь» и «Северный судоремонтный завод» - убыточны.

Будущее Советской Гавани связывают с увеличением мощности порта, который является российским конечным пунктом на пути сибирской и дальневосточной древесины, поставляемой в Японию и Корею. От специализации города как судоремонтного центра придется отказаться, но быть крупной рыбной базой Дальнего Востока, его мощным транспортным узлом ему уготовано самой судьбой. Именно поэтому было бы целесообразно создать на базе порта свободную экономическую зону, которая привлекла бы сюда значительные инвестиции.

Отраслью дополняющей территориальный комплекс Дальнего Востока, является топливная промышленность, представленная добычей угля, нефти и природного газа.

Основным поставщиком угля в регионе является Республика Саха (Якутия). Добыча угля в республике ведется на Нерюнгринском, Зыряновском и Кангаласском разрезах и шахтах Сангарская и Джибарики-Хая. С 1992 г. по 1997 г. объем добычи угля сократился с 12,6 млн.т до 10,4 млн.т, ри этом экспорт увеличился с 30 до 50%. Добычу угля на острове Сахалин осуществляет ПО «Сахалинуголь», в состав которого входят 13 шахт и 3 разреза, общей проектной мощностью 6 млн.т в год. В 1992 г. добыча составляла 4,4 млн.т Крунейшими предприятиями являются Углегорская, Ударновская, Доминская, Южно-Сахалинская шахты и разрез Лермонтовский, дающие более 50% общей добычи. К 1997 г. объем добычи угля сократился до 1,4 млн.т, т.е. почти в 3,5 раза, в результате закрылся ряд предприятий. Основными потребителями угля являются Сахалинская ГРЭС и Южно-Сахалинская ТЭЦ, на которые приходится около 90% потребляемого островом угля.

Сахалин – единственная нефтедобывающая база Дальневосточного экономического района. Разрабатываются пока только два месторождения на севере острова – Оха и Тунгор, которые вступают уже в завершающую стадию эксплуатации. Нефть является сырьем для производства флотского мазута и зимних сортов дизельного топлива. Добыча за 1992-1997 гг. практически не уменьшилась и составила 1,7-1,5 млн.т. Около 70% ее транспортируется по нефтепроводу Оха – Комсомольск на НПЗ в Комсомольск-на-Амуре; в небольших размерах нефть перевозится танкерами вдоль побережья острова внутренними потребителями, а также на экспорт (0,2-0,3 млн.т). Дальнейшее увеличение добычи нефти может быть связано с вводом в эксплуатацию шельфовых месторождений, где сосредоточено 11% запасов углеводородного сырья России. Разработка месторождений предполагается в рамках осуществления проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2» совместно с Японией и США. В результате реализации проектов «Сахалин 1 и 2» добыча нефти в регионе может возрасти с 1,5 млн.т до 30 млн.т, газа с 1,9 до 28 млрд.м³ в год. Это обеспечит полную загрузку дальневосточных НПЗ и снимает проблему обеспечения региона нефтепродуктами, а к 2005 г. позволит полностью его газифицировать. При этом 70% объемов работ должны выполняться российскими предприятиями, в основном, оборонного комплекса.

На очереди проекты «Сахалин-3» и «Сахалин-4», по мнению специалистов, остров Сахалин может превратиться в один из важнейших нефтегазодобывающих районов мира.

В марте 1998 г. подписано соглашение между нефтяной компанией и Магаданскими региональными властями о строительстве НПЗ в морском порту Нагаево (мощностью 1 млн.т). Северный завоз нефтепродуктов всегда был «головной болью» для обеих сторон. Поэтому регион настоятельно добивается создания собственной нефтеперерабатывающей базы. К 2010 г. возможный объем переработки на заводах Дальневосточного экономического района составит 10 млн.т.

Черная металлургия развита недостаточно и представлена заводом «Амурсталь» в Комсомольске-на-Амуре и отдельными цехами на машиностроительных предприятиях. Производство стали в 1997 г. в регионе составило всего 121 тыс.т, в то время как в начале 90-х годов выплавлялось 1,4 млн.т.

Промышленность строительных материалов в Дальневосточном районе в 1997 г. произвела: 577 тыс.т цемента, 1329 млн.шт. условного кирпича, 380,7 тыс.м³ сборного железобетона и конструкций и другой продукции строительного коплекса.

Легкая промышленность Дальнего Востока представлена текстильной, швейной, трикотажной, кожевно-обувной и другими отраслями, предприятия которых размещены, в основном, в средних и крупных городах.

Помимо развития основной отрасли пищевой промышленности – рыбной, на Дальнем Востоке созданы и другие: мукомольная, мясная, маслобойно-жировая (сырьем для которой служит соя), а также единственное предприятие в России (поселок городского типа Ольга) – агаровый завод, на котором из водорослей производят агар – для кондитерской и микробиологической промышленности.

Генеральными целями федеральной политики по отношению к Дальнему Востоку в период до 2005 г. будет безусловное сохранение этого региона не только в политическом, но и в едином экономическом пространстве России, структурная перестройка экономики как основа роста ее эффективности и решения социальных проблем, закрепление населения в данном регионе, активное развитие связей и сотрудничества со странами АТР, участие в формировании долговременной системы взаимовыгодного международного разделения труда в этом районе мира. Важнейшей организационной основой для достижения этих целей явится реализация президентской Программы экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2005 г.

Стратегические интересы страны требуют усиления внимания к Северу России, активизации участия государства в регулировании его социально-экономического развития. В прогнозируемых на долгосрочную перспективу условиях экономического и социального развития страны большинство видов профильной продукции Севера безальтернативно с позиции их возможного производства в других районах страны и приобретения по импорту. Федеральная политика в отношении данной макрозоны должна способствовать более полному и рациональному использованию природных богатств Севера для обеспечения внутренних потребностей России, производства и формирования валютных ресурсов страны. При этом следует обеспечить:

совершенствование отраслей структуры экономики северных регионов на основе повышения комплексности использования сырья;

развитие инфрастуктуры, включая функционирование и развитие национальной транспортной магистрали Северного морского пути;

поддержку геолого-разведочных работ и научных исследований на севере и в Арктике;

реализацию мер социальной направленности, позволяющих создать благоприятные условия для населения Севера (в том числе коренных малочисленных народов) и обеспечивающих рациональное регулирование его оттока в другие регионы страны.

Совершенствование структуры хозяйства Дальневосточного района связано с дальнейшим освоением зоны Байкало-Амурской магистрали, формированием Южно-Якутского и Комсомольского ТПК, развитием внешнеторговых транспортных связей (в том числе и контейнерных перевозок между странами Тихоокеанского бассейна и Европы), обеспечением населения района сельскохозяйственной продукцией, развитием социальной инфрастуктуры, решением экологических проблем.

*1.6.* В комплексном развитии Дальнего Востока важная роль принадлежит сельскому хозяйству. Основные сельскохозяйственные угодья здесь расположены в Среднем Приамурье, Приуссурье и на Приханкайской равнине, на их долю приходится 95 % посевной площади района. Вся посевная площадь Дальнего Востока составляет почти 3 млн. га, в том числе под зерновыми культурами занято примерно 40 %, под соей — 35, под картофелем и овощами — 6-7, под кормовыми — 15-20 %.

Среди зерновых распространены пшеница, ячмень, овес и гречиха, но урожайность этих культур пока остается ниже среднероссийской. Здесь мало вносится удобрений под их посевы. К то­му же трудности уборки, связанные с повышенной влажностью почв и атмосферы, часто ведут к большим потерям выращенного зерна. Примерно половина потребности Дальнего Востока в зерне удовлетворяется за счет ввоза из Сибири и Казахстана. В Приханкайской низменности выращивается рис, но его посевы пока неве­лики. Здесь, а также в Приуссурийской низменности выровненный рельеф для создания рисовых плантаций, достаточно продолжи­тельный и теплый вегетационный период, плодородные почвы благоприятствуют расширению рисосеяния.

Дальний Восток — основной район производства сои. На его долю приходится свыше 90 % всех наших посевов этой ценной культуры. В южной части региона всюду выращиваются карто­фель и овощи, население Приморского края и Амурской области полностью обеспечивается этими продуктами за счет мест­ного производства, но в целом по району потребности населения в этих культурах пока еще полностью не удовлетворяются. Перед районом ставится задача обеспечения населения картофелем и овощами местного производства.

На Дальнем Востоке разводят крупный рогатый скот, свиней и оленей. По разведению крупного ро­гатого скота и свиней выделяются Приморский край и Амурская область, оленей — Якутия, Магаданская и Камчатская области, Чу­котский автономный округ. Однако в целом по району животно­водство развито слабо, незначительна численность скота, его про­дуктивность ниже среднероссийской. По мясу и молочным продуктам за счет местного производства потребности населения удовлетворяются примерно на 1/3. Большая часть этой продукции завозится из Западной Сибири и Казахстана.

В перспективе намечается полностью обеспечить население свежими молочными продуктами и свежим мясом. Дальневосточ­ный район располагает возможностями как для интенсивного, так и для экстенсивного расширения сельского хозяйства.

Дальневосточная тайга, главным образом горные, районы, бо­гата пушным и другим промысловым зверем. Охотничий промысел и звероводство особенно развиты в се­верных районах, по всему Сихотэ-Алиню и на Сахалине. Органи­зованы звероводческие фермы по разведению соболей, песцов, се­ребристо-черных лисиц, кабарги и изюбра.

Из отраслей пищевой промышленности (кроме рыбной) на Дальнем Востоке сохраняет большое значение муко­мольная, развивающаяся в Амурской области, Хабаровском и При­морском краях. Здесь же размещаются предприятия маслодель­ной, сыродельной, молочной, мясной, кондитерской, сахарной (Ус­сурийск) и других отраслей. Однако пищевая промышленность района еще далеко не обеспечивает потребности его населения. Значительная часть продукции пищевой индустрии завозится из Сибири и европейской части России. Создана крупная маслобой­ная промышленность по переработке соевых бобов в Уссурийске и Хабаровске, часть ее продукции вывозится за пределы района. Рас­ширяются и строятся разнообразные пищевые предприятия. Среди них больше всего мясокомбинатов, которые на севере района будут использовать возросшее поголовье оленей, на юге — мясной скот; расширяется также сеть городских молочных заводов.

*1.7.* Перспективы развития Дальнего Востока в условиях рынка связаны с освоением новых природных ресурсов и дальнейшим формированием Юж­но-Якутского территориально-производственного комплекса.

В перспективе в районе БАМа возможно также создание еще одного нового комплекса, основу которого составит черная ме­таллургия на базе коксующихся углей южной Якутии и железо­рудных месторождений этого же района.

Получит дальнейшее развитие Зейско-Свободненский ком­плекс на основе энергетики, лесной и деревообрабатывающей промышленности, машиностроения, добычи олова и других по­лезных ископаемых. Здесь уже введена в эксплуатацию Зейская ГЭС, Ургальский ТПК будет создаваться на базе Бурейской ГЭС и разработки углей Ургальского месторождения. Энергетическая база нового комплекса усилится за счет строительства тепловой электростанции. Возникнут отрасли машиностроения — произ­водство дорожных машин, будет создана мощная ремонтная ба­за. На основе использования богатейших лесных ресурсов нач­нут развиваться лесная и лесохимическая промышленность.

В районе г. Комсомольска-на-Амуре намечается создание мощного химического комплекса на базе западно-сибирской нефти, нефти сахалинского шельфа, якутского природного газа, южно-якутских углей, местных апатитов и фосфоритов Удско-Селемджинского района.

На северо-западе от Комсомольска-на-Амуре находятся крупные месторождения олова — Буржальское и Комсомольское и уже рабо­тает комбинат, который в дальнейшем может быть расширен.

На восточном участке трассы БАМа формируется Совгаванский ТПК. Советская Гавань превратится в мощный транспортный узел Дальнего Востока. Идет реконструкция порта, введена паромная пе­реправа на Сахалин через Татарский пролив Ванино — Холмск. Рас­тет судоремонтная и рыбоперерабатывающая промышленность.

В перспективе намечается ввести в эксплуатацию около 40 млн. га сибирской и дальневосточной тайги. Планируется заготовку древеси­ны довести до 6 млн. куб. м. (особенно ели, пихты). Новое строитель­ство в районе Дальнего Востока потребует развития мощной строи­тельной базы. Предусмотрено сооружение ряда новых цементных заводов и других объектов строительной индустрии.

В настоящее время продолжает развиваться Южно-Якутский ТПК: построены мощный угольный разрез, обогатительная фабри­ка, Нерюнгринская ГРЭС. Южно-Якутский ТПК формируется на базе сочетания высококачественных углей и железных руд. В бас­сейне р. Алдан, к северу от Станового хребта (в 80—100 км) и неда­леко от южно-якутских высококачественных железных руд, нахо­дится Южно-Якутский каменноугольный бассейн. Угли отличаются высоким качеством и пригодны для коксования. Здесь разведаны Чульмаканское, Нерюнгринское и другие месторождения. Мощ­ность пласта на Нерюнгринском месторождении превышает 50 м. На Чульмаканском месторождении пласты угля имеют горизон­тальное простирание. В Южно-Якутском бассейне введена в экс­плуатацию шахта производительностью 6 млн. т угля в год.

Вблизи угольного бассейна находятся Алданский железоруд­ный бассейн с содержанием железа в руде до 42%. Наиболее изученными являются месторождения Таежное, Пионерское, Сиваглинское, запасы которых составляют 2,5 млрд. т.

В бассейнах рек Олекмы и Чары разведаны магнетитовые кварциты, это дает возможность создать в перспективе крупную базу для черной металлургии на Дальнем Востоке.

В зоне Южно-Якутского минерального комплекса выявлены значительные месторождения апатитов, большие залежи слюды, корунда, сланцев и других полезных ископаемых.

Выход якутским углям на БАМ и к Транссибирской магист­рали дает железная дорога БАМ — Тында и ее продолжение от Тынды на Беркакит. Высококачественные коксующиеся угли Южно-Якутского бассейна в значительной своей части будут поступать в южные районы Дальнего Востока на металлургиче­ские заводы и на экспорт в Японию. Их вывоз в Японию пойдет через крупный порт — Восточный.

Вместе с тем освоение богатейших ресурсов Дальнего Востока требует огромных капиталовложений. Необходимы поэтому приори­тетная инвестиционная программа для региона и привлечение ино­странных инвестиций, в первую очередь соседних государств — Япо­нии, Китая, Южной Кореи. В настоящее время уже есть решение о совместном с Японией освоении нефтяных ресурсов сахалинского шельфа. Подписано Соглашение с Китаем о демаркации государст­венной границы по Амуру, совместной эксплуатации ряда речных островов. Будут создаваться совместные предприятия. Создана сво­бодная экономическая зона «Находка», которая успешно развивается и приносит региону немалые дивиденды.

Первоочередной экономической задачей Дальневосточного района являются укрепление энергетической базы, перевод теп­ловых электростанций на более эффективное газовое топливо, реконструкция их и наращивание мощностей. В недалекой пер­спективе эта проблема будет решена за счет строительства маги­стрального газопровода от Ковыктинского месторождения газа в Иркутской области на Дальний Восток и в соседние государства — Китай, Японию

Наиболее перспективным направлением в экономическом развитии региона является развитие промышленности по добыче и переработке природного сырья за счет конверсии оборонного комплекса, предприятиями которого перенасыщен регион. Сто­ят задачи дальнейшего развития рыночных отношений, создания рыночной инфраструктуры, переориентации экономики на по­требности населения, развития свободных экономических зон, решения экологических и демографических проблем и расшире­ния транспортно-экономических связей с другими регионами и зарубежными странами. Приоритетной задачей в регионе долж­на стать задача всемерного развития малого бизнеса, совместных предприятий с совместными странами.

15 апреля 1996 г. Правительство РФ утвердило Федеральную целевую программу экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья на 1996-2005 гг. Государственными заказчиками Программы были Минэкономики (координатор), Минтруд, Госкомпром, МВЭС, голов­ным разработчиком - Совет по размещению производительных сил и эко­номическому сотрудничеству (СОПСиЭС).

Программа предусматривает три этапа, отражающие изменения при­оритетов, внутренних и внешних условий: первый (1996-1997 гг.) - осуще­ствление неотложных мер по выходу из кризиса; второй (1998-2000гг.) - экономическая и социальная стабилизация; третий (2001-2005 гг.) - концен­трация усилий на задачах структурной перестройки и обеспечения устойчи­вого развития. Она включает основные подпрограммы: комплекс первооче­редных мер государственной поддержки (его реализация составляет содер­жание первого этапа Программы); структурная перестройка экономики; со­действие занятости и стабилизации населения; экономическое сотрудниче­ство со странами АТР.

В составе первоочередных мер по стабилизации социально-эконо­мического положения в регионе предусматривается ликвидация дефицита энергоснабжения путем увеличения поставок энергоресурсов из Сибири и обеспечения устойчивого объема добычи местного угля. Дотационная под­держка предприятий топливно-энергетического комплекса должна соче­таться с политикой сдерживания тарифов на электроэнергию. Для сниже­ния транспортных затрат, особенно при осуществлении экономических свя­зей с центральными регионами, планируется расширить применение льгот­ных тарифов на дальние расстояния и перевозки в порожних направлениях, рационализировать транспортные схемы обеспечения региона с учетом возможностей импорта из стран АТР. Предусмотрены меры по ликвидации последствий стихийных бедствий, происшедших в последние годы на Сахалине, Курильских островах, Камчатке, в Приморском и Хабаровском кра­ях, а также намечено приступить к решению долгосрочных задач по со­зданию необходимой научной и материально-технической базы для предупреждения стихийных бедствий и ликвидации их последствий.

На первом этапе должна быть ликвидирована основная часть просро­ченной задолженности, урегулированы взаимоотношения между федераль­ным и региональными бюджетами, решены другие злободневные вопросы финансово-экономических отношений.

Структурная перестройка экономики. В программе систематизиро­ваны прогнозы развития отраслей экономики и возможности улучшения структуры производства с учетом изменения регионального, национального и мирового рынков. Хотя основная специализация Дальнего Востока и За­байкалья остается прежней - добыча и переработка минерального сырья, лесопромышленный и рыбохозяйственный комплексы - внутри этих отрас­левых комплексов будут происходить качественные перемены: преимуще­ственно будет увеличиваться производство продукции с глубокой перера­боткой природного сырья, конкурентоспособной на внутреннем и внешнем рынках.

В горнорудной промышленности намечено значительно расширить сы­рьевую базу по добыче золота, титана, олова, полиметаллов. Начнется ос­воение Удоканского месторождения медной руды, будут создаваться новые и реконструироваться действующие мощности по выплавке олова, свинца и цинка.

Основное направление развития лесопромышленного комплекса - уве­личение производства и экспорт пиломатериалов, целлюлозы, бумаги, а также другой продукции глубокой переработки древесины. Не предусматривается восстановление максимальных объемов лесозаготовок (уровень 1989 г.), учитывая тенденции внутреннего спроса, изменения мировой ко­нъюнктуры и необходимость рационализации лесопользования.

Подпрограмма "Рыбохозяйственный комплекс" предполагает увеличе­ние улова рыбы и добычи морепродуктов в 2000 г. до 3,5 млн. т и в 2005 г. - до 3,8 млн. т. Должен существенно возрасти нерыбный промысел, в первую очередь кальмаров и других моллюсков, ракообразных, а также марикультуры. Планируется выделение средств на приобретение судов, содержание научно-исследовательского и аварийно-спасательного флота, намечается реконструкция и техническое перевооружение обрабатывающих пред­приятий для выпуска продукции, пользующейся устойчивым спросом.

Главное изменение в топливно-энергетическом комплексе - это освоение нефтяных и газовых месторождений на шельфе о. Сахалин и в Якутии. В 2005 г. добыча газа составит 22 млрд. м3 (из них 10 млрд. м3 - на экс­порт), нефти - 20,8 млн. т, что позволит удовлетворить потребности региона в нефтепродуктах на 50 - 60% (в настоящее время - 7 - 8%). Добыча угля может возрасти до 85 млн. т, что почти полностью обеспечит потребности региона в твердом топливе. В электроэнергетике предусматривается ввести на полную мощность Бурейскую ГЭС, увеличить выработку электроэнергии в 2005 г. до 70,7 млрд. кВт. ч.

Основные структурные изменения в машиностроении - организация производства оборудования для отраслей специализации, развитие станко­строения, приборостроения, электротехники, главным образом путем пере­специализации действующих оборонных предприятий. В Программу вклю­чены конверсионные программы по 22 предприятиям. Будут создаваться малые предприятия по производству наукоемкой продукции, а также заво­ды по сборке продукции на базе комплектующих изделий, импортируемых из стран Восточной и Юго-Восточной Азии. Предусматривается выпуск авиационной техники гражданского назначения с использованием двойных технологий.

Ставится задача преодолеть спад сельскохозяйственного производства на основе улучшения его специализации с учетом природных условий. Обосновывается увеличение производства зерна до 3,2 млн. т, сои - до 600 тыс. т, полное обеспечение потребности макрорегиона в картофеле и на 70% - в овощах.

Программные мероприятия по развитию транспортной инфраструк­туры включают окончание строительства БАМа и АЯМа (Амуро-Якутской магистрали), реконструкцию участков Транссиба и создание единой желез­нодорожной сети Сахалина, строительство двух мостовых переходов через Амур, расширение перегрузочных мощностей 12 морских портов, формиро­вание опорной автодорожной сети (в том числе завершение автодороги Чи­та - Хабаровск), реконструкцию аэропортов и обновление авиапарка. Должно быть улучшено транспортное обслуживание северных территорий. Базовый порт Ленского бассейна после завершения АЯМа будет перенесен в Якутск

Содействие занятости и социальная защита населения. Программа включает мероприятия по обеспечению высокодоходной занятости, закреп­лению населения, поддержанию достойного уровня жизни с учетом услож­ненных условий жизнедеятельности. Должна быть усовершенствована сис­тема региональных социальных компенсаций.

Расходы на выплату по районным коэффициентам, надбавкам за стаж, северным льготам и повышенные затраты на транспорт и содержание жилищно-коммунальной сферы предлагается компенсировать государствен­ным предприятиям - в форме субсидий из федерального бюджета, а пред­приятиям и организациям частной и смешанной форм собственности - в форме налоговых льгот. Отток части населения из районов Крайнего Севе­ра неизбежен, но в Программе предусмотрены мероприятия по упорядоче­нию этого процесса, которые позволят максимально сократить экономиче­ские и психологические потери за счет организованного содействия пересе­лению в основном в южные районы Дальнего Востока. Природные ресурсы северных территорий должны осваиваться параллельно с созданием в юж­ной зоне тыловых баз и постоянного жилья для работающих на северных предприятиях вахтовым методом.

Активизация экономического сотрудничества со странами АТР. Для увеличения экспортного потенциала региона, стимулирования иностранных инвестиций и создания благоприятных условий для иностранных предпринимателей предполагается ввести особый порядок экспорта для предприятий региона, налоговые льготы, компенсирующие неблагоприятные условия предпринимательства, систему гарантии и снижения риска для иностранных инвесторов. Для этого потребуются соответствующие из­менения в российском и местных законодательствах, усовершенствование механизмов соглашений о разделе продукции, залога месторождений при­родных ресурсов, формирования свободных экономических зон и т. п. Ста­вится вопрос о создании международного Дальневосточного банка реконст­рукции и развития.

Первоочередными объектами привлечения иностранных инвестиций на Дальнем Востоке являются: освоение нефтегазовых месторождений на Са­халине и в Якутии, участие в разработке месторождений алмазов в Якутии, золота на Камчатке, олова в Хабаровском и Приморском краях, освоение лесных ресурсов Хабаровского края, рыбных ресурсов восточных морей, рекреационных - на Камчатке, сооружение транспортно-складских и порто­вых комплексов в Находке, на р. Амур и побережье Татарского пролива, строительство мостов через р. Амур у Хабаровска и Благовещенска, а также различные формы свободных экономических зон, технопарки и технополисы.

Для активизации внешнеторговой деятельности необходимо законода­тельно решить вопросы о придании особого статуса приграничным терри­ториям, использовании субъектами Федерации на свои нужды части сумм таможенных пошлин

Главный вопрос, который неизменно вставал на всех стадиях рассмот­рения проекта Программы и который останется таковым на всех этапах ее выполнения, - где взять средства на осуществление Программы, учитывая труднейшую финансовую ситуацию в стране?

Общая потребность в финансовых ресурсах на реализацию Программы - 371 трлн. руб. (в ценах 1995 г.) - на первый взгляд кажется фантастиче­ской. Но в среднем на год (реально, начиная с 1997 г.) - это 41 трлн., или менее 8 млрд. долл. И это на 40% территории всей России! А главное, до­полнительные средства на Программу составляют лишь 114 трлн. руб.; ос­тальные 257 трлн. руб. (т.е. 69%) - это затраты на осуществление других уже принятых федеральных программ на территории Дальнего Востока и Забайкалья. При этом дополнительная сумма в меньшей степени ложится на федеральный бюджет (не более 20 - 30%), а большую часть должны со­ставить средства бюджетов регионов, инвестиционные фонды министерств и ведомств, собственные средства предприятий, средства залоговых фон­дов, иностранные инвестиции. Кроме прямого финансирования из феде­рального бюджета государственная поддержка должна оказываться в виде государственных гарантий кредитов отечественных и зарубежных банков, предоставленных на наиболее эффективные инвестиционные проекты, включенные в Программу. Таким образом, в принципе сама Программа должна рассматриваться как "государственная гарантия" для привлечения финансовых ресурсов.

Программа включает и механизмы реализации, в том числе систему управления. Представления о структуре управления несколько изменились после утверждения Программы. Теперь ее высшим органом является Пра­вительственная комиссия, формируемая на паритетных началах из пред­ставителей федеральных органов и глав администраций территорий Даль­него Востока и Забайкалья. Главным исполнительным органом станет Ди­рекция Программы. Для управления финансами Программы будет создан Фонд реконструкции и развития Дальнего Востока и Забайкалья, основ­ными задачами которого являются аккумуляция финансовых средств из государственных федеральных и региональных источников, привлечение частного отечественного и иностранного капиталов, обоснование предос­тавления государственных гарантий для реализации проектов, имеющих первостепенную важность, и т.д. Основную долю в капитале Фонда будут иметь государство и местные органы управления.

но решать сложные проблемы научного и методического характера, возни­кавшие в ходе разработки, модернизируя многие первоначальные замыслы. Не все проблемы удавалось проработать достаточно глубоко, остались не­которые нестыковки, неопределенности количественных оценок. По­нимая неизбежность такого рода недостатков, разработчики предусмотрели механизм их устранения уже в ходе реализации. С этой целью введен спе­циальный раздел "Дальнейшее развитие Программы".

**Раздел 2**

*2.1.* Железнодорожная сеть Дальневосточного экономического района состоит из материковой части и островной. Материковая часть обслуживается дорогами: Забайкальской (Амурская область) и Дальневосточной, к которой в июле 1996 г. были присоединены Тындинское и Ургальское отделения бывшей Байкало-Амурской железной дороги (Республика Саха (Якутия), Еврейская автономная область, Приморский и Хабаровский края). Островная часть (Сахалинская область) обслуживается Сахалинской железной дорогой.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей Дальневосточного района составляет 8,3 тыс.км (9,7% эксплуатационной длины железнодорожной сети России) со средней плотностью на 10 тыс.км² территории – 13,4 км.

По плотности железнодорожной сети район занимает последнее место, причем, этот показатель ниже среднесетевого в 3,8 раза.

*Сахалинская железная дорога*

В 70-80-е годы потребности страны в перевозках заметно увеличились. Железнодорожный транспорт обеспечивал их полностью, хотя и с большим напряжением. В 1988 году погрузка достигла астрономической цифры – 4,1 миллиона тонн, грузооборот приблизился к 4 триллионам тонно-километров, а пассажирооборот перешагнул рубеж 400 миллиардов пассажиро-километров. Такого еще не знала мировая практика. Возрастало и техническое оснащение железных дорог. В эксплуатацию поступали новые тепловозы и электровозы, большегрузные вагоны, специализированный подвижной состав.

В этот период продолжалось техническое переоснащение сахалинской магистрали. Увеличение весовых норм поездов потребовало удлинения путей на промежуточных и участковых станциях. Закончились реконструкция и оснащение новым оборудованием Южно-Сахалинского ТВРЗ – основной индустриальной базы дороги.

Особенно большое внимание техническому перевооружению Южно-Сахалинского отделения ДВЖД и повышению эффективности его работы было уделено в девятой пятилетке (1971-1975 годы). Было уложено 330 км рельсов, реконструированы многие искусственные сооружения. В 1971 году вступила в эксплуатацию новая железнодорожная линия Арсентьевка – Ильинск, соединившая западное и восточное побережье острова, что существенно сократило дальность перевозки грузов и ускорило их доставку. Спустя два года значение этой второй соединительной линии еще больше возросло в связи со сдачей в эксплуатацию паромной переправы Ванино – Холмск. В 1974 году сахалинские железнодорожники получили новые пассажирские вагоны (спальные, купейные, багажные), что дало возможность значительно улучшить обслуживание пассажиров. На большинстве станций построены новые пассажирские здания, а на девяти станциях (Томари, Чехов, Невельск и др.) – новые вокзалы. В январе 1978 года принял своих первых пассажиров новый железнодорожный вокзал в городе Южно-Сахалинске.

К началу 80-х годов островная магистраль увеличилась на длину участков, сданных в постоянную эксплуатацию после строительства железнодорожной линии Победино – Ныш и Альба – Ноглики. Если участок Победино – Альба протяженностью около 200 км почти сразу был включен в единый транспортный и технологический конвейер и успешно функционировал, то участок Альба – Ноглики, принятый в эксплуатацию в декабре 1979 года, нуждался в дополнительных затратах по включению его в перевозочный процесс. Строители проложили путь местами по тундре и болотам, на песчаном основании, мостовые переходы через природные водные преграды в основном делались на деревянных опорах. Для сооружения пути использовались рельсы Р43. С вводом участка Альба – Ноглики протяженностью 65 км дорога вплотную подошла к месторождениям нефти и газа в северной и северо-западной частях Сахалина. Это дало дополнительный стимул к подъему экономики и развитию инфраструктуры не только Тымовского и Ногликского районов, которые пересекала линия железной дороги, но и соседних с ними Александровск-Сахалинского и Охинского районов. Наряду с увеличением грузопотока, возрос поток пассажиров с севера Сахалина. Иногда, в зависимости от времени года, не хватало мест для всех пассажиров, желающих поехать поездом №681-682 назначением Южно-Сахалинск – Ноглики, несмотря на то, что поезд формировался из 15-17 вагонов.

В этот период проводилась большая работа по централизации стрелок и сигналов, оборудованию станций электрической централизацией (ЭЦ). Ввод ЭЦ позволил освободить от тяжелого физического труда дежурных стрелочных постов на станциях IV и V классов.

Интенсивно шло строительство прожекторного освещения на крупных узловых станциях, что позволило увеличить освещенность рабочих мест, повысить безопасность движения поездов и улучшить охрану труда большого числа рабочих.

Внедренные в производство и переоборудованные на колею 1067 мм снегоуборочные машины СМ-2, шнековые роторы на базе дрезин значительно облегчили снегоборьбу, позволили более оперативно восстанавливать нормальное движение поездов после обильных снегопадов и заносов. Появление переоборудованной на колею 1067 мм универсальной путевой машины ВПО-3000 позволило при производстве среднего и подъемочного ремонтов пути и лечении земляного полотна заменить труд более 300 монтеров пути.

Техническое перевооружение магистрали позволило сахалинским железнодорожникам справляться с непрерывно возрастающим объемом перевозок народнохозяйственных грузов. К 1975 году грузооборот Южно-Сахалинского отделения ДВЖД возрос в 7 раз по сравнению с 1946 годом; средняя масса грузового поезда за этот же период увеличилась в 3 раза; производительность труда в перевозочной работе – в 5,5 раза; скорость движения поездов – в 1,5 раза.

В 1985 году на Сахалин поступили новые дизель-поезда Д2, закупленные в Японии через внешнеторговую фирму "Ниссе иваи". Поезда предназначены для обслуживания пассажиров на участках железных дорог шириной колеи 1067 мм и имеют соответствующий габарит подвижного состава, состоят из моторных и прицепных вагонов. Их использование позволило увеличить объем перевозок и повысить культуру обслуживания пассажиров.

Работниками Южно-Сахалинской дороги многое было сделано для совершенствования обслуживаемой техники: модернизированы вагонный и локомотивный парки, улучшено состояние пути. Рельсы заменены на более мощные Р65, балластная призма сооружена из щебня и гравия, уложены шпалы с большей эпюрой. Для унификации старотипное, еще японское, оборудование было заменено на отечественное.

Наряду с внедрением новой техники и передовой технологии, строительством производственных объектов, развивалась социально-бытовая сфера. В начале 80-х годов построены здания вокзалов на станциях Поронайск, Долинск. Для железнодорожников и их семей ежегодно сдавалось по 8-10 тысяч квадратных метров жилья. Построены магазины в Южно-Сахалинске, детские сады-ясли, другие объекты социального назначения.

Все эти годы работу железнодорожников острова возглавлял В.Г.Пономаренко. Девятнадцать лет с января 1969 по январь 1988 года он являлся начальником Южно-Сахалинского отделения (с 1977 года – Сахалинского отделения) ДВЖД – заместителем начальника Дальневосточной железной дороги. Как крупный руководитель и организатор он много сделал для развития железнодорожного транспорта Сахалинской области, укрепления его материально-технической базы и социальной сферы. Следует отметить, что, начиная с 1946 года, Виктор Григорьевич был первым руководителем дороги, чья трудовая деятельность началась именно на Сахалине. До него начальников дороги МПС СССР назначало со стороны. На остров В.Г.Пономаренко приехал в январе 1952 года, после окончания Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта (ХабИИЖТа). Здесь он приобрел богатый профессиональный и жизненный опыт, позволивший решать самые сложные производственные и инженерно-технические задачи. Уделяя большое внимание социальным вопросам, воспитанию кадров и специалистов, Виктор Григорьевич положил начало своеобразной традиции – и его преемник А.Б.Васильев, и нынешний начальник Сахалинской железной дороги Б.А.Мозговой после окончания вузов также начинали свою деятельность в коллективе сахалинских железнодорожников.

Свой вклад в развитие железнодорожных магистралей Сахалина внесли ученые ведомственных научно-исследовательских институтов системы МПС СССР и железнодорожных вузов страны. В 60-80-е годы сахалинские железнодорожники решали многие сложные технические вопросы совместно с учеными и специалистами Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ), Московского, Новосибирского, Хабаровского институтов инженеров железнодорожного транспорта. Неоднократно проводились опытные поездки с участием специалистов дороги и сотрудников ВНИИЖТа, ХабИИЖТа и других. Их рекомендации по совершенствованию деятельности Южно-Сахалинского отделения ДВЖД учитывали его территориальную обособленность, своеобразие природно-климатических условий, специфику технической, технологической и эксплуатационной деятельности. Внедрение научных рекомендаций давало на практике положительные экономические результаты, способствовало повышению безопасности движения.

Только в первой половине 70-х годов институтами были разработаны и рекомендованы для внедрения на сахалинских линиях 12 работ. Среди них: исследование динамических характеристик автомотрис колеи 1067 мм, изучение эксплуатационной надежности гидравлической передачи тепловоза ТГ16, рекомендации по защите и укреплению земляного полотна, застройке лавиноопасных склонов и другие. С 1971 по 1975 год на Южно-Сахалинском отделении ДВЖД по плану внедрения новой техники и технологии было реализовано 80 научно-технических разработок, давших экономический эффект в 998 тысяч рублей.

Разработкой актуальных научно-технических проблем, связанных с особенностями эксплуатации железных дорог острова, занимались специалисты Южно-Сахалинского отделения ДВЖД. В 1971 году после окончания Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта прибыл на Сахалин А.Б.Васильев, начавший здесь свою трудовую деятельность в должности старшего инженера лавинообвальной группы Южно-Сахалинской дистанции пути.

Исполнение своих прямых обязанностей молодой инженер сочетал с изучением опыта организации лавинной службы, вопросов оперативного прогнозирования лавинной опасности и борьбы с этим природным явлением на железнодорожных линиях Сахалина и Дальнего Востока. В 1979 году А.Б.Васильев защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук, посвященную проблемам разработки профилактических методов защиты пути от снежных лавин на железных дорогах Дальнего Востока. Полученные им результаты нашли практическое применение в техно-рабочих проектах по застройке лавиноопасных участков, а также в "Технических указаниях по проектированию застройки лавиноопасных склонов на Сахалинском отделении Дальневосточной железной дороги", утвержденных начальником ДВЖД в 1977 году.

В 70-80-е годы Анатолий Борисович Васильев занимал ряд инженерных и руководящих должностей, работал начальником Южно-Сахалинского отделения ДВЖД, с 1992 года – начальником Сахалинской железной дороги. За эти годы он досконально освоил проблемы транспортного хозяйства, стал опытным руководителем и организатором. Летом 1995 года он назначен начальником Забайкальской железной дороги.

За выполнение и внедрение комплексных научных исследований, проектно-конструкторских и технологических работ по важнейшим направлениям развития народного хозяйства и его отраслей большая группа железнодорожников была удостоена премии Совета Министров СССР 1984 года. В числе лауреатов – начальник Сахалинского отделения ДВЖД В.Г.Пономаренко, начальник отдела Южно-Сахалинского ТВРЗ А.И.Александров, заместитель начальника Южно-Сахалинского вагонного участка В.С.Антишин, дорожные мастера путевой машинной станции №204 А.Н.Рыкунов и И.Я.Самарец.

С созданием паромной переправы Ванино – Холмск роль сахалинской магистрали в системе транспортно-экономических связей Дальнего Востока заметно возросла. Более основательно проблемами сахалинских железнодорожников стало заниматься руководство МПС СССР. В 1980 году на Сахалине побывал министр путей сообщения СССР И.Г.Павловский, который ознакомился с работой дороги, ее особенностями, оказал определенную помощь в решении некоторых вопросов развития материально-технической базы.

Вместе с тем, многие проблемы оставались без внимания. Одна из них – существовавшая в тот период структура управления сахалинской магистралью.

Дело в том, что еще в 1963 году Южно-Сахалинская железная дорога стала отделением ДВЖД и непосредственно подчинялась Хабаровску. Начальник Южно-Сахалинского отделения (с 1977 года – Сахалинского отделения) являлся по должности заместителем начальника ДВЖД. Тогда это сделали с целью использования опыта хозяйственного руководства и технических возможностей более крупной дороги, ускорения развития островной магистрали. С момента этой реорганизации к 1980 году грузооборот на Сахалинском отделении ДВЖД увеличился в 2,3 раза, а производительность труда возросла в 2,5 раза. Сыграв определенную положительную роль в период становления и реконструкции железнодорожного транспорта области, эта структура со временем стала тормозом его дальнейшего развития. Жизнь показала, что обособленное географическое положение, специфика технических средств и подвижного состава требуют более совершенного и оперативного руководства деятельностью островной магистрали, индивидуального подхода к решению ее потребностей и перспектив развития.

Поэтому в мае 1980 года первый секретарь Сахалинского обкома КПСС П.И.Третьяков направил министру путей сообщения И.Г.Павловскому записку, в которой говорилось: "...Управление Дальневосточной железной дороги, находясь в отрыве от Сахалинского отделения, не в состоянии обеспечить повседневное оперативное руководство этим хозяйством. Специалисты управления редко бывают на Сахалине, плохо знают положение дел и не оказывают действенной помощи в улучшении работы отделения. Решая вопросы перспективного развития Дальневосточной железной дороги в целом, управление ДВЖД слабо учитывает специфику развития железнодорожного транспорта на Сахалине. В результате этого за последние годы значительно замедлилось техническое оснащение отделения, усложнилось решение вопросов материально-технического снабжения, сократилось выделение средств на капитальный ремонт пути, здании и сооружении, на строительство жилья и осуществление противообвальных мероприятий. Многие из этих вопросов Сахалинское отделение дороги решает лишь обращаясь непосредственно в Министерство путей сообщения". В связи с этим обком партии просил рассмотреть вопрос о выделении Сахалинского отделения ДВЖД в самостоятельную Сахалинскую железную дорогу.

К сожалению, в тот период это разумное и своевременное предложение не получило поддержки в МПС СССР. В последующие 10-12 лет этот вопрос также не раз поднимался руководством Сахалинского отделения ДВЖД, поскольку Действовавшая структура управления явно устарела и негативно сказывалась на многих сторонах деятельности железнодорожников острова.

В 1990 году с деятельностью Южно-Сахалинского отделения ДВЖД ознакомился министр путей сообщения СССР Н.С.Конарев, который дал высокую оценку работе тружеников дороги, определил конкретные проблемы, которые необходимо решить коллективу в будущем.

Анализируя деятельность Сахалинской дороги на рубеже 80-90-х годов, можно сделать вывод что железнодорожники полностью удовлетворяли потребности населения области в перевозках, стабильно перевыполняя годовые планы перевозки народнохозяйственных грузов. Своевременно доставлялся уголь на главные энергетические объекты острова – Вахрушевскую ГРЭС и Южно-Сахалинскую ТЭЦ, целлюлознобумажные комбинаты, осуществлялась перевозка зерна, нефтепродуктов, лесоматериалов, песка, камня, щебня и других необходимых для нужд различных предприятий грузов (таблицы 3,4).

**Таблица 3.** Грузооборот по видам транспорта общего пользования в Сахалинской области, миллионов т.км**.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид транспорта | 1980 г. | 1985 г. | 1 990 г. | 1991 г. | 1992 г. |
| Всего: | 12904,1 | 15781,3 | 15125,5 | 8738,6 | 6589,8 |
| В том числе: |   |   |   |   |   |
|    железнодорожный | 1948,1 | 2253,5 | 2238,3 | 2054.9 | 1524,9 |
|    автомобильный | 173,9 | 220,4 | 286,6 | 292,7 | 217,7 |
|    морской | 9415,9 | 11936,2 | 11572,4 | 5443,8 | 4110,9 |
|    воздушный | 36,2 | 19,0 | 24,1 | 25,2 | 19,4 |
|    нефтепроводный | 1330,0 | 1352,2 | 1004,1 | 922,0 | 716,9 |

**Таблица 4.** Пассажирооборот по видам транспорта общего пользования в Сахалинской области, млн. пассажиро-км**.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид транспорта | 1980 г. | 1985 г. | 1990 г. | 1991 г. | 1992 г. |
| Всего (без морского) | 1021,1 | 1302,0 | 1567,8 | 1483,9 | 1388,5 |
| В том числе: |   |   |   |   |   |
|    железнодорожный | 320,7 | 346,9 | 392,9 | 426,4 | 595,2 |
|    автомобильный | 700,4 | 783,4 | 951,7 | 846,3 | 634,8 |
|    воздушный | -  | 171,7 | 223,2 | 211,2 | 158,5 |

Постоянно проводилась работа по рационализации доставки грузов, ликвидации встречных и короткопробежных перевозок, сокращению простоя вагонов, принимались меры по обеспечению своевременной выгрузки вагонов. Для увеличения объемов выгрузки дополнительно строились удлиненные подъездные пути, устанавливались новые подъемные краны, сооружались склады.

С распадом Советского Союза каждое суверенное государство обрело свою железнодорожную сеть К этому времени железные дороги России начинают работать в сложных условиях становления рыночной экономики. Основные принципы деятельности отрасли на современном этапе определил Указ Президента России от 23 апреля 1992 года "Об особенностях управления предприятиями и объектами железнодорожного транспорта Российской Федерации". В нем устанавливалось, что железнодорожный транспорт представляет собой единую производственно-хозяйственную единицу, функционирующую при условии централизованного управления с учетом специфики взаимодействия между его предприятиями и организациями, связанными с обеспечением повышенных требований к организации и безопасности движения поездов. Практическая реализация основных положений этого Указа позволила создать по существу новую, достаточно эффективную транспортную систему управления железнодорожным транспортом, которая разумно сочетает экономическую самостоятельность железных дорог с централизованным управлением перевозочным процессом.

Понятно, что на основных показателях работы сахалинских железнодорожников не могли не отразиться события, происшедшие в политической и экономической жизни страны в начале 90-х годов при переходе к рыночным отношениям.

Опыт экономических реформ в России на протяжении последних пяти лет показал, что в целом железные дороги оказались одной из немногих отраслей, которые в сложных условиях социально-экономического кризиса продолжали работать устойчиво, практически полностью удовлетворяя потребности в перевозках. Оставаясь исключительно государственной (федеральной) собственностью, железнодорожный транспорт включен в число приоритетных отраслей, которым отдано преимущество в процессе структурной перестройки экономики страны.

Несмотря на многочисленные проблемы переходного периода, железнодорожный транспорт Сахалина продолжает развиваться, а 1992 год, ставший своеобразным рубежом российских реформ, направленных на формирование рыночных отношений, явился особенно знаменательным для железнодорожников острова. По предложению МПС России, согласованному с администрацией Сахалинской области, постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 1992 года №250 на базе существующих предприятий, учреждений и организаций Сахалинского отделения ДВЖД создана самостоятельная Сахалинская железная дорога. Ее начальником назначен А.Б.Васильев, первым заместителем начальника дороги – Б.А.Мозговой, заместителями – А.Г.Власов, Г.Г.Гусев, Э.В.Гриневич, главным ревизором по безопасности движения поездов – В.Ф.Олехнович.

Реорганизация Сахалинского отделения ДВЖД в самостоятельную дорогу значительно подняла ее статус в системе МПС России, наложив одновременно на ее руководителей повышенную ответственность за принимаемые решения и конечные результаты работы.

Для оказания практической помощи при создании Сахалинской железной дороги по решению коллегии МПС России на остров в начале июня прибыла группа ведущих специалистов аппарата министерства во главе с заместителем министра К.X.Салатовым. По результатам работы этой комиссии в июле 1992 года была утверждена "Программа поэтапного технического перевооружения и решения социально-экономических вопросов Сахалинской железной дороги на период до 2000 года". Основная цель этой программы – довести уровень технической оснащенности Сахалинской железной дороги до общероссийских стандартов.

26-27 мая того же года область посетили заместитель министра путей сообщения О.А.Мошенко и член коллегии МПС России А.П.Иванов, которые побывали на некоторых предприятиях железнодорожного узла станции Южно-Сахалинск, встретились с их работниками и руководством администрации области.

В честь Дня железнодорожника в Южно-Сахалинске прошли торжественные мероприятия, на которые были приглашены представители всех предприятий, организаций и станций дороги. Накануне торжественного собрания на привокзальной площади перед Домом культуры железнодорожников состоялся митинг, посвященный открытию памятника паровозу. Видавший виды старенький Д51 был специально реставрирован для такого события. Выступившие на митинге ветераны дороги говорили о продолжении славных традиций сахалинских железнодорожников, их готовности к решению новых больших задач.

Еще одно заметное событие произошло на Сахалине в период с 12 по 15 августа 1992 года. Им стала Ассамблея начальников железных дорог России, с участием представителей отраслевой науки и иностранных коллег.

Участники Ассамблеи, во главе с заместителем министра путей сообщения Ю.М.Герасимовым, прибыли на остров из Владивостока, где 9-12 августа проводилась ее научно-теоретическая часть, а с 12 августа на Сахалине – практическая. Участников Ассамблеи приветствовали губернатор области В.П.Федоров и председатель областного Совета народных депутатов А.П.Аксенов. Они ознакомили участников Ассамблеи с перспективами социально-экономического развития Сахалинской области и теми возможностями, которые должна дать разработка островного шельфа. Затем делегация начальников дорог поездом доехала до станции Ноглики, а оттуда на вертолетах – к мысу Погиби – месту бывшего строительства подводного тоннеля между Сахалином и материком. Кроме этого, члены Ассамблеи осмотрели плавучие буровые установки, ознакомились с работой предприятий и станций дороги, побывали на южных островах Большой Курильской гряды. Проведение Ассамблеи позволило укрепить связи железнодорожников Сахалина с руководителями дорог страны, познакомить их со своими достижениями и проблемами. Одним из результатов работы Ассамблеи явились практические замечания и предложения по совершенствованию работы Сахалинской железной дороги.

Реализация "Программы поэтапного технического перевооружения и решения социально-экономических вопросов Сахалинской железной дороги" началась с середины 1992 года, практически сразу же после ее утверждения.

При содействии и поддержке МПС в 1992-1995 годах проведена полная замена грузового вагонного парка, началась и продолжается замена локомотивов. На дорогу стали поступать новые образцы тепловозов ТГ22, ТГМ11 и ТГМ11А взамен устаревших ТГ16 и ТГМ7. На пригородные сообщения вышли скоростные дизель-поезда, полученные в 1993 году из Японии. Для перевозки скоропортящихся грузов поступило 25 рефрижераторных секций, переоборудованных под колею 1067 мм. Часть из них используется в качестве стационарных холодильных установок для хранения товарной продукции сахалинских торговых предприятий. Для борьбы со снежными заносами дорогой приобретены снегоуборочная машина и два снегоочистителя. Для повышения производительности и облегчения физического труда монтеров пути технически переоснащена и введена в эксплуатацию путерихтовочная машина. Поставлена и эксплуатируется плавучая землесосная установка в карьере для добычи балласта на отсыпку земляного полотна при ремонте пути.

Однако кризисные явления в российской экономике, сопровождающие переход к рыночным отношениям, неизбежно коснулись и Сахалинской области, которая из-за географической изолированности оказалась в более сложном положении по сравнению с другими регионами центральной части страны, Сибири и Дальнего Востока. Высокий уровень инфляции, систематические неплатежи заказчиков, обвальный рост цен на все виды товаров, и прежде всего на энергоносители, ударили по экономике мощным спадом производства во всех отраслях экономики Сахалина и Курильских островов, снижением жизненного уровня и покупательной способности населения. Это не могло не отразиться на показателях деятельности Сахалинской железной дороги. Так, если с 1980 по 1989 год ежегодный грузооборот составлял 1958,1-2436,3 миллиона тарифных тонно-километров, то с 1990 года началось его резкое сокращение, и в 1994 году он снизился до 759,6 миллиона тонно-километров. Стабильные пассажирские перевозки, постоянно возраставшие с 1980 до 1992 года от 320,7 миллиона человек до 595,1 миллиона человек в год, с 1993 года также значительно пошли на спад.

Как справиться с трудностями и преодолеть их? Где изыскать резервы для выживания магистрали? На эти и многие другие вопросы старались найти ответы участники расширенного заседания технико-экономического совета Сахалинской железной дороги, состоявшегося в мае 1993 года. Руководители служб и экономисты, детально проанализировав сложившуюся ситуацию, определили техническую политику и стратегию в новых условиях. Прежде всего пришлось коренным образом пересмотреть работу подсобно-вспомогательной деятельности, повысив ее эффективность и отдачу. Значительное внимание было уделено сокращению эксплуатационных расходов, где также имелись возможности снижения затрат. Усиление и поиск новых форм коммерческой деятельности, экономия угля и дизельного топлива, сдача в аренду подъездных путей, машин, механизмов, помещений, сокращение штатов, более рациональное использование финансовых средств в строительстве – вот далеко не полный перечень мероприятий, намеченных к выполнению.

Кризис не только замедлил процесс технического переоснащения Сахалинской железной дороги, но и значительно осложнил экономические и социальные проблемы отрасли. Руководство Сахалинской железной дороги настойчиво ищет пути выхода из сложившейся ситуации, привлекая собственные дополнительные резервы. К сожалению, пришлось принимать и очень трудные, непопулярные решения. В связи с уменьшением объемов перевозок, а также в целях сокращения малопроизводительных затрат и затрат на содержание административного аппарата начались структурные изменения. Так, в 1992-1994 годах были закрыты, с консервацией оборудования и устройств, железнодорожные станции Анива, Дачное, Березняки, Гастелло, Дудино, Матросово, Новое, Пионеры, Правда, Северная Хандаса, Цапко; понижена классность станций Смирных, Быков, Тымовск, Восточный, Христофоровка, Яблочная.

Особенно болезненно отреагировали население и хозяйственные предприятия южных районов Сахалина на вынужденные решения о прекращении движения поездов на некоторых участках. Так, летом 1993 года пришлось закрыть участок Дачное – Анива. Спустя год прекратилось движение поездов на линии Южно-Сахалинск – Холмск протяженностью 89 км, соединяющей западное побережье Сахалина с областным центром, что повлекло за собой закрытие станций Чапланово, Пятиречье, Перевал, Ново-Деревенская. Часть оборудования и устройств с линии Южно-Сахалинск – Холмск демонтирована и вывезена. Остальное, в том числе тоннели, – законсервировано до лучших времен. В 1995 году прекращена эксплуатация малодеятельного участка Долинск – Стародубское.

В 1995 году структурная перестройка продолжалась. В систему Сахалинской железной дороги включен Южно-Сахалинский ТВРЗ, ранее входивший в состав концерна "Росжелдормаш". В соответствии с указаниями МПС два локомотивных депо в Тымовске и Поронайске объединены в одно локомотивное депо Тымовск. Изменения коснулись и социальной сферы. Из-за малой посещаемости были закрыты ведомственные детские сады на станциях Южно-Сахалинск, Взморье, Поронайск. В целях улучшения обслуживания клиентов при управлении создана транспортно-экспедиционная фирма.

Поиск резервов экономии средств – одно из главных направлений творческой деятельности рационализаторов и изобретателей Сахалинской железной дороги. Только в 1993 году им удалось внедрить 150 предложений, направленных на модернизацию и совершенствование техники, повышение безопасности движения, более эффективное использование подвижного состава и на сбережение энергоресурсов.

Особенно показателен пример Южно-Сахалинского локомотивного депо, где многие разработки касаются не только техники, но и организации производства. Для этого здесь созданы творческие группы. Одна из них в составе инженера В.Середы, мастера В.Липко, слесаря В.Шабанова и токаря О.Дудника создала принципиальную схему для замены на дизель-поездах двигателей иностранного производства на отечественные. Ее реализация позволит отказаться от закупки импортных запасных частей, дав немалую экономию валюты.

Современные финансовые трудности не снимают с повестки дня проблемы, которые в прежние десятилетия откладывались до лучших времен. К их числу относятся проблемы экологии и охраны окружающей среды. Сахалинская железная дорога одной из первых организаций области приступила к переводу паровых систем отопления зданий и производственных объектов на водяные. Специалисты рассчитали, а практика подтвердила, что расход топлива снизился на 40%, при этом в атмосферу выбрасывается меньше вредных веществ.

В 1993 году на дороге появилась производственно-техническая лаборатория по охране природы и окружающей среды. Базой для нее стала химико-технологическая лаборатория депо Южно-Сахалинск, которая обслуживает все предприятия островной магистрали. Основная задача лаборатории – проверка эффективности действия газоочистного оборудования, разработка нормативов предельно допустимых норм выбросов вредных веществ, контроль за их выполнением. Работа лаборатории важна не только для улучшения экологической обстановки в Южно-Сахалинске и на многочисленных производственных объектах дороги. Это выгодно и железнодорожникам, поскольку прежде подобную работу передавали научным учреждениям, за что приходилось платить, и немало. Кроме того, уменьшаются, а, возможно, со временем и исчезнут штрафы за загрязнение окружающей среды.

Учитывая изменения в перевозочном процессе, необходимо было принять меры по изысканию новых источников дохода. Одним из них стала организация туристических поездок по острову. К тому же в 1990 году Сахалин был открыт для свободного посещения иностранными гражданами, то есть с острова сняли статус закрытой пограничной зоны. Это обстоятельство сразу же было использовано деловыми и предприимчивыми работниками железной дороги.

Известно, что зарубежные туристы интересуются неповторимой сахалинской природой. А если есть спрос, то должно быть и предложение. Так, на базе Сахалинской железной дороги появилось новое предприятие "Евразия – Сахалин", имеющее своей главной целью зарабатывать валюту. Для приема туристов потребовались специальные пассажирские вагоны, переоборудованные в соответствии с международными требованиями и приспособленные для островной дороги. Все это сделали в самые короткие сроки и уже в конце 1990 года были приняты первые туристы из Японии. Судя по их отзывам, путешествия эти замечательные. Особенно нравится участок железной дороги от областного центра до порта Холмск, который по своей природной красоте едва ли можно сравнить с каким-то другим местом. Ландшафт здесь напоминает альпийский: по обе стороны линии горная местность с богатой растительностью, ущелья, речки, различные мосты, тоннели.

Было задумано наладить курсирование и специального экскурсионного поезда "Ретро". Еще с давних времен сохранился старый-престарый паровозик. Такие машины можно теперь увидеть разве что в довоенных кинофильмах. Нашли и два старых оригинальных вагончика. Все это тщательно отремонтировали, подновили, покрасили, пассажирские салоны в вагонах украсили резьбой по дереву в русском национальном стиле, картинами сахалинской природы.

Если в 1990 году с помощью предприятия "Евразия – Сахалин" на острове побывало всего 80 туристов, то в последующие годы их число достигло нескольких тысяч. Американские туристы также охотно приезжают на Сахалин. Всех их привлекает возможность побывать в самых различных уголках острова. Особо популярны поездки к "Чертову мосту". К сожалению, с закрытием линии Южно-Сахалинск – Холмск от этого маршрута пришлось отказаться. Многие туристы побывали на Сахалине уже несколько раз. "Евразия – Сахалин" – единственная сахалинская туристическая фирма, способная предоставить услуги по организации подобных поездок.

Каковы же результаты ее деятельности? Достаточно сказать, что на заработанные деньги для Сахалинской железной дороги приобретено немало необходимого технологического и иного оборудования.

Больше всего внимания уделено железнодорожной больнице, для которой куплена уникальная лечебно-диагностическая аппаратура.

Конечно основная часть валюты тратится на производственные нужды, на укрепление материальной базы "Евразия – Сахалин", расширение и совершенствование системы услуг. Кроме туристической деятельности, предприятие занимается предоставлением таможенных услуг по декларированию грузов, принадлежащих иностранным компаниям, которые готовятся к освоению нефтеносного шельфа Сахалина.

Несомненно, успехи фирмы "Евразия – Сахалин" могли быть более значительными. Однако приходится отчислять в бюджет не менее 80% заработанных средств. Поэтому выживать становится все труднее. И все-таки фирма "Евразия – Сахалин" не теряет уверенности. Определенные планы связаны, в частности, с предстоящим освоением сахалинского шельфа, что даст возможность фирме стать постоянным партнером нефтедобывающих компаний.

История развития железнодорожного транспорта Сахалинской области за последние полвека, прошедшие после окончания Великой Отечественной войны, связана с именами многих сотен замечательных людей – высококвалифицированных инженеров, техников, рабочих, руководителей – организаторов производства, без которых невозможно представить деятельность островной магистрали. Наряду со специалистами железнодорожного профиля, в учреждениях подведомственных Сахалинской железной дороге трудятся немало медицинских и педагогических работников, строителей, обслуживающего персонала.

Несмотря на то, что уровень заработной платы работников железнодорожного транспорта был несколько ниже, чем в промышленности и на других видах транспорта (таблица 5), профессия железнодорожника всегда была одной из самых почетных в нашей стране.

**Таблица 5.** Сравнительная характеристика средней заработной платы работников Сахалинской области, руб.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Отрасль | I960 г. | 1965 г. | 1970 г. | 1975 г. | 1980 г. | 1981 г. |
| Народное хозяйство | 171,0 | 185,3 | 223,4 | 273,7 | 303,7 | 306,6 |
| В том числе: |   |   |   |   |   |   |
|   промышленность | 196,4 | 216,2 | 256,4 | 323,5 | 346,6 | 347,7 |
|   сельское хозяйство | 105,2 | 151,2 | 213,1 | 296,9 | 320,8 | 324,5 |
|   транспорт | 185,0 | 201,3 | 249,4 | 307,5 | 351,8 | 356,5 |
|   в том числе: |   |   |   |   |   |   |
|     железнодорожный | 159,8 | 183,2 | 223,4 | 303,3 | 339,1 | 351,6 |
|     водный | 220,1 | 221,3 | 263,8 | 341,5 | 364,4 | 371,1 |
|     автомобильный | 185,0 | 203,3 | 250,5 | 330,7 | 351,7 | 352,7 |

Действовавшая в течение десятилетий советской истории система стимулирования труда отдавала явное предпочтение моральным факторам, игравшим немаловажную роль в поддержании престижа и общественного авторитета работников железнодорожного транспорта. Достаточно сказать, что с 1980 по 1995 год за отличный и многолетний труд, инициативу и большой вклад в развитие производства свыше двух тысяч сахалинских железнодорожников награждены орденами и медалями Союза ССР и России. Среди них бригадир Поронайской дистанции пути М.С.Денисова, удостоенная орденов Ленина и Трудового Красного Знамени. Орденами Трудовой Славы двух степеней награждены клепальщик Южно-Сахалинского ТВРЗ А.Ф.Козлов, бригадир строительно-монтажного поезда №368 Н.Г.Козуб, мостовой мастер Холмской дистанции пути М.Н.Рогачев, монтер пути Поронайской дистанции пути Г.И.Сечко. Многим работникам дороги присвоено звание "Заслуженный работник транспорта Российской Федерации". В их числе дорожный мастер Южно-Сахалинской дистанции пути В.М.Лысенко, составитель поездов станции Холмск В.С.Хинич, машинист тепловоза депо Южно-Сахалинск М.П.Копанов, модельщик ТВРЗ А.Г.Новиков, электромеханик Южно-Сахалинской дистанции сигнализации и связи В.Г.Гейленко, ремонтник Южно-Сахалинского вагонного участка М.И.Белоусов, старший мастер по ремонту тепловозов депо Южно-Сахалинск И.И.Слуцкий, начальник отдела вагонного хозяйства отделения дороги Н.П.Хохлов, дежурная по станции Макаров В.Ф.Бех, механик-бригадир Южно-Сахалинского вагонного участка В.А.Карпенко, директор Южно-Сахалинского ТВРЗ Е.Г.Федотов и другие.

За этот же период более 50 человек, многие из которых проработали на сахалинских линиях по 40 лет и более, отмечены высшей отраслевой наградой – знаком "Почетному железнодорожнику". Среди них В.Г.Панов, Е.М.Кучкин, В.И.Бутузов, Н.Е.Жежеренко, Г.Б.Ревазов, М.Т.Казанцев, А.С.Дуденков, В.Г.Жамский, Е.С.Антишин, Н.Г.Мищерин, С.Н.Вальсам, А.В.Ветров, И.А.Никитин, Н.В.Смирнов, В.Е.Цыганов, П.И.Пода и другие. Свыше 80 человек награждены именными часами министра путей сообщения СССР. Большая группа работников дороги отмечена почетными грамотами, дипломами, ценными подарками и другими поощрениями МПС.

Наряду с техническим перевооружением хозяйства, управление Сахалинской железной дороги проводило и проводит большую работу по улучшению культурного и материального уровня жизни работников. Прежде всего это жилищное и социально-бытовое строительство, например в 1946 – 1975 годах для сахалинских железнодорожников было построено и сдано 402 тысячи квадратных метров жилья. Из них только в девятой пятилетке (1971-1975 гг.) – 65,7 тысяч квадратных метров. В середине 70-х годов на балансе Южно-Сахалинского отделения ДВЖД было 6 домов культуры и клубов, 22 детских дошкольных учреждения, 5 больниц и поликлиник, пионерский лагерь "Юный ленинец" на 750 мест с плавательным бассейном и другие объекты производственно-вспомогательной сферы. Это был результат целенаправленной деятельности по формированию работоспособного и высокопрофессионального коллектива, сокращению текучести кадров.

Среди самодеятельных театральных коллективов хорошо знаком сахалинцам народный театр при Доме культуры железнодорожников. Каждая новая его работа неизменно привлекает внимание зрителей, и нередко в дни премьерных спектаклей перед входом в Дом культуры можно услышать: "Нет ли лишнего билета?..."

Чем объясняется такая популярность народного театра? Биография коллектива довольна типична. Как это часто случается, своим рождением театр обязан энтузиастам, людям страстно влюбленным в искусство. Их было двое – директор ДК железнодорожников Валерий Савченко и журналист Андрей Губер. Оба дипломированные режиссеры народных театров. Осенью 1973 года был проведен набор самодеятельных актеров. В марте 1974 года после премьеры спектакля "Оля и Саша" пришел первый успех. Особенно восторженно оценили зрители работу постановщика А.Губера и художника спектакля В.Савченко, нашедших интересное оформительское решение, отвечающее идее и духу спектакля. В ноябре того же года театр ДК железнодорожников впервые показал за пределами Сахалина на фестивале самодеятельного театрального искусства, проходившем в Хабаровске, спектакль "Один без ангелов". Жюри единодушно оценило талантливую режиссуру и игру артистов молодого театрального коллектива, отметив их дипломом 1-й степени.

Осенью 1975 года самодеятельный коллектив ДК железнодорожников получил звание "народного театра". Популярность его возросла, и во многом этому способствовали новые постановки: "Валентин и Валентина" (режиссер В.Савченко) и "Прощание в июне" (режиссер А.Губер).

С февраля 1976 года началась новая страница истории народного театра. Спектаклем "А зори здесь тихие..." по повести Б.Васильева коллектив убедительно заявил о своей профессиональной зрелости. Благодаря оригинальному сценографическому решению, интересному музыкальному и световому оформлению, спектакль прошел с большим успехом, глубоко взволновав зрителей запоминающимися образами защитников Родины. Показ этого спектакля на первом Всесоюзном фестивале самодеятельного художественного творчества принес народному театру почетное звание лауреата. Специальный приз за лучшую режиссуру получил его постановщик А.Губер. Приза за лучшее исполнение мужской роли удостоен Е.Бельжицкий. Лауреатами фестиваля стали все участники спектакля.

Традиционно актерский состав народного театра складывается из рабочих и служащих Сахалинской железной дороги, учреждений и предприятий Южно-Сахалинска. Среди тех, кто особенно полюбились зрителю, В.Воронин, Е.Бельжицкий, И.Мальков, Т.Фидлер, Г.Еремина, Г.Мадышева, Ю.Андросенко и другие. Отметив недавно двадцатилетний юбилей своего существования, коллектив театра вступил в пору творческой зрелости.

В последние годы дестабилизация социально-экономической ситуации в России, в том числе и на Дальнем Востоке, неблагоприятно отразилась на положении с кадрами во многих отраслях экономики и социальной сферы области. К сожалению, не избежала этого и Сахалинская железная дорога. С 1992 по 1995 год общая численность работников дороги, занятых основной и вспомогательной деятельностью, сократилась на 12,5% и составила 9179 человек. Сокращение коснулось в основном работников производственно-вспомогательной сферы, а также рабочих и служащих закрытых железнодорожных станций и участков движения.

Заметно изменился за 1992 – 1995 годы демографический состав работников дороги. Количество женщин сократилось с 43,6 до 21,2%, а молодых работников в возрасте до 30 лет с 22,4% до 18,3%. Однако несмотря на серьезные финансово-экономические трудности последних лет, руководству дороги удалось сохранить основной состав инженерно-технических специалистов и рабочих-железнодорожников массовых профессий. Углубленный анализ показывает, что кадровый потенциал коллектива Сахалинской железной дороги остается достаточно высоким (таблица 6). Более того, его профессионально-образовательный уровень имеет устойчивую тенденцию к дальнейшему улучшению.

**Таблица 6.** Образовательный уровень работников Сахалинской железной дороги.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Образование | Всего работников | Молодежь до 30 лет | Женщины |
| 1992 г. | 1995 г. | 1992 г. | 1995 г. | 1992 г. | 1995 г. |
| Высшее | 870 | 822 | 293 | 80 | 425 | 309 |
| Неполное высшее | 67 | 56 | 41 | 49 | 17 | 16 |
| Среднее специальное | 1857 | 1691 | 378 | 181 | 1150 | 794 |
| Среднее | 6848 | 5926 | 1538 | 1071 | 2569 | 578 |
| Неполное среднее | 821 | 684 | 97 | 296 | 412 | 242 |
| Итого | 10463 | 9179 | 2347 | 1677 | 4573 | 1939 |

Конечно, вынужденное сокращение численности работников – процесс весьма болезненный. Избежать при этом крайностей и ошибок помогает продуманная система обеспечения занятости, активная роль профсоюзных комитетов и дорпрофсожа Сахалинской железной дороги по выполнению действующих коллективных договоров. К тому же, как гласит народная мудрость, – не бывает худа без добра. Возникшая в ходе рыночных реформ напряженность на рынке труда имеет и некоторые положительные стороны. Работники больше дорожат своим рабочим местом, растут их самодисциплина и ответственность. В свою очередь это положительно сказывается на состоянии трудовой дисциплины и производственных показателях. Так, в 1995 году число прогулов среди работников дороги сократилось по сравнению с предыдущем годом на 35,4%, а общее число случаев брака – на 37,0%.

Сохранению и улучшению кадрового потенциала способствует серьезная работа по подбору и расстановке кадров, а также сложившаяся в предыдущие годы система обучения и повышения квалификации.

Одно из старейших учебных заведений области – Южно-Сахалинское профессиональное училище №3 готовит специалистов на базе средней школы по специальностям: помощник машиниста тепловоза, слесарь по ремонту подвижного состава (локомотивов и вагонов), дежурные по станциям IV и V классов, проводник пассажирских вагонов, электромонтер СЦБ и связи.

Расположенная в Южно-Сахалинске дорожно-техническая школа готовит машинистов локомотивов, а также осуществляет обучение смежным профессиям, ведет переподготовку и повышение квалификации по ведущим специальностям. В последние годы дортехшколу возглавляет заслуженный работник транспорта РСФСР В.Г.Пономаренко. Свой богатый профессиональный опыт и знания Виктор Григорьевич успешно передает нынешнему поколению сахалинских железнодорожников.

В 1993 году на базе Южно-Сахалинского учебно-консультативного центра ХабИИЖТа, преобразованного в Дальневосточную академию путей сообщения (ДВГАПС), создан транспортный колледж с двухгодичным сроком обучения. После окончания колледжа студенты могут продолжить обучение на последующих курсах ДВГАПС по избранной специальности.

Успешно развивается международное сотрудничество сахалинских железнодорожников с коллегами из стран азиатско-тихоокеанского региона, прежде всего из Японии и Республики Корея.

В августе 1992 года группа специалистов Сахалинской железной дороги побывала в Японии, где ознакомилась с работой дизель-поездов пассажирского движения и возможностями их использования в условиях Сахалина. Этот визит проходил в рамках протокола о намерениях, подписанного ранее при посещении Сахалинской области делегацией руководителей Восточно-Японской железной дороги.

В целях расширения делового сотрудничества и обмена опытом в январе 1993 года в Японию с Сахалина вновь отправилась делегация, которую возглавил заместитель начальника дороги по экономике Г.Г.Гусев. Она побывала на ряде предприятий Восточно-Японской железной дороги, ознакомилась с технологией работы и организацией движения, вокзалами в Токио, Осаке, Киото, осмотрела локомотиворемонтный завод, путевые мастерские и т.д.

В октябре того же года в соответствии с подписанными документами и договоренностями сахалинские специалисты провели уникальную операцию по транспортировке 29 дизель-поездов, переданных безвозмездно Восточно-Японской железной дорогой. Их доставку из порта Итихара в порт Холмск несмотря на неблагоприятные погодные условия и шторм осуществил экипаж парома "Сахалин-5". Для выполнения этой операции на подготовительном этапе пришлось соорудить переходный мост между берегом и паромом. На вагонной палубе парома были приварены дополнительные рельсы под колею 1067 мм. В работах по изготовлению нестандартного оборудования и подготовке материалов участвовали работники управления дороги, дистанции пути, восстановительного поезда, Южно-Сахалинского ТВРЗ. Для подготовки дизель-поездов к транспортировке в порт Итихара выехала группа специалистов в составе 37 человек, руководил которой главный ревизор дороги В.Ф.Олехнович.

Во время подготовительных работ руководство Восточно-Японской железной дороги организовало для сахалинцев посещение транспортных предприятий, экскурсии в города Токио, Иокогама, Тиба. Погода не благоприятствовала предстоящей операции, но несмотря на проливные дожди и сильный ветер на причале был уложен подъездной путь, смонтированы необходимые механизмы и произведена накатка дизель-поездов на паром. Самоотверженная работа сахалинских железнодорожников, проходившая в сложных погодных условиях, вызвала восхищение японских коллег, которые до этого выражали неуверенность, что погрузку удастся выполнить в установленные сроки. Доставленные дизель-поезда под управлением машинистов Южно-Сахалинского локомотивного депо своим ходом отправились из Холмска в областной центр, пройдя своеобразную обкатку в пути. За проведение этой уникальной транспортной операции приказом министра путей сообщения России получили поощрения 19 работников Сахалинской железной дороги.

В апреле 1994 года японские дизель-поезда были пущены в постоянную эксплуатацию для перевозки пассажиров по пригородным сообщениям. На базе Южно-Сахалинской дорожно-технической школы организованы курсы подготовки машинистов и помощников машинистов для дизель-поездов. Удобные, комфортабельные и скоростные дизель-поезда быстро завоевали признание пассажиров.

Их ввод в эксплуатацию позволил обеспечить потребности населения Сахалина в пригородных перевозках.

Международные связи сахалинских железнодорожников с коллегами из стран азиатско-тихоокеанского региона постоянно расширяются, давая положительные практические результаты.

В октябре 1994 года делегация работников Сахалинской железной дороги, возглавляемая Б.А.Мозговым, посетила Хоккайдскую железную дорогу. В состав делегации вошли 16 специалистов, в том числе ветераны транспорта, внесшие большой вклад в развитие сахалинских магистралей – В.Г.Пономаренко, Г.Б.Ревазов, Е.Г.Федотов, А.В.Ветров, Г.А.Черепухин, Н.Г.Мещерин и другие. Делегация провела переговоры о дальнейшем сотрудничестве и познакомилась с опытом работы железнодорожников соседнего с Сахалином японского острова Хоккайдо – технологией работы станций, организацией пассажирских перевозок и т.п.

В ноябре того же года по договоренности с администрацией Восточно-Японской железной дороги в Японии прошли стажировку ведущие специалисты Сахалинской железной дороги – главный инженер Н.В.Губарев, заместитель начальника службы локомотивного хозяйства В.Е.Богатырев, заместитель начальника дистанции сигнализации, связи и вычислительной техники С.Г.Бояркин.

Другим направлением международного сотрудничества стало расширение связей с железнодорожниками Республики Корея, которые развиваются на основе договора, подписанного с Министерством транспорта этой страны. Налажено регулярное сообщение через паромную переправу между Сахалином и Южно-Корейской железной дорогой, позволившее увеличить доставку грузов и товарообмен с этой страной.

Постепенно растет заинтересованность зарубежных партнеров в сотрудничестве с сахалинскими железнодорожниками. В 1994-1996 годах на Сахалине побывало несколько делегаций из Японии, Республики Корея, США, Канады, Сингапура. В процессе переговоров обсуждались вопросы перспективного взаимодействия с зарубежными фирмами по развитию транспортных коммуникаций острова. Совместно с представителями научных и деловых кругов Японии создана общественная организация "За соединение мостами Хоккайдо с Евроазиатским материком через Сахалин", имеющая рабочие группы в городах Саппоро и Южно-Сахалинске. В состав сахалинской группы, наряду с работниками администрации области, включены представители железной дороги – главный инженер Г.С.Березуцкий и помощник начальника управления по внешнеэкономическим связям Ю.Л.Васильев.

Касаясь перспектив работы Сахалинской железной дороги, следует отметить, что особый интерес не только для области, но и для России, представляет участие в международной программе освоения сахалинского шельфа. Это одна из крупнейших в России инвестиционных программ с участием фирм США, Японии и других стран азиатско-тихоокеанского региона. Сахалинская дорога заинтересована в получении контракта и права быть на Сахалине генеральным перевозчиком грузов по программе освоения шельфа.

Имеются также перспективные планы развития дороги. Так, коллегия МГТС России положительно отнеслась к предложениям о строительстве железной дороги от Ильинского к Солнцевскому угольному месторождению Углегорского района. Если в хозяйственный оборот области будут введены эти запасы "черного золота", то не придется ежегодно завозить по 1,5 миллиона тонн угля с материка, и проблема топливно-энергетического комплекса найдет, наконец, свое оптимальное решение. Министр путей сообщения Г.М.Фадеев подготовил в адрес премьер-министра РФ В.С.Черномырдина записку с обоснованием необходимости строительства железнодорожного подводного тоннеля через Татарский пролив в районе мыса Погиби. На очереди – подготовка проекта постановления правительства по данному вопросу.

По мере реализации этих планов Сахалинская железная дорога станет постоянным партнером нефте- и угледобывающих компаний, что несомненно послужит укреплению финансового положения дороги и экономики Сахалинской области в целом.

*2.2.* Дальний Восток имеет значительную густоту речной сети. Особенностью дальневосточных рек является их сравнительно небольшая протяженность. Исключением являются реки бассейнов Лены, Амура, Колымы и Анадыря.

Речная сеть лучше всего развита в умеренном поясе района, а большая часть площади юга занята бассейном реки Амур. Эта река, имеющая длину 4416 км, образуется в результате слияния Шилки и Аргуни. Главные притоки Амура (в пределах России): левые – Зея с впадающей в нее Селемджой, Бурея, Архара, Тунгуска, Амгунь; правые – Уссури с притоками Иманом, Бикином и Хором, Анюй, Хунгари. Наибольшее транспортное значение Амур имеет ниже Хабаровска и до Николаевска-на-Амуре. Из притоков Амура судоходны Зея, Селемджа, Бурея, Уссури, Тунгуска и Амгунь.

Северо-западная часть Дальневосточного района находится в бассейне Колымы (самая крупная река севера Дальнего Востока – длина 2600 км) и ее правых притоков Омолона и Анюя.

В 1997 г. всеми владельцами речных судов (на государственной и коммерческой основе) было перевезено 7 млн.т. грузов.

*2.3.* В значительном объеме межрайонные и внутрирайонные перевозки грузов Дальневосточного района осуществляются морским транспортом. Плавание в суровых арктических морях обеспечивается с помощью ледоколов. К Северному морскому пути примыкает река Лена, образующая транспортную перемычку между железнодорожной магистралью и морским путем вдоль берегов Северного Ледовитого океана. Совершенно иной режим работы морского транспорта Тихоокеанских морей. Практически круглый год осуществляются внутрирайонные и международные перевозки по Японскому и Берингову морям. Главными грузами в перевозках по Дальневосточному району являются лес, уголь, строительные материалы, нефть, рыба и продовольственные товары. Крупнейшие порты этих морей Тикси, Ванино, Петропавловск-Камчатский, Нагаево (Магадан), Владивосток, Находка, Советская Гавань.

*2.4.* Автомобильными дорогами район обеспечен слабо. Но в районах, оторванных от других транспортных путей, значение автотранспорта велико. Для дальних перевозок есть несколько крупных автомагистралей, например, с юга в Республику Саха ведет дорога Невер – Алдан – Якутск. Самая северная дорога проходит от Якутска до Магадана. Помимо автомагистралей на севере района есть множество автозимников и дорог местного значения. Более развита сеть автомобильных дорог в южных районах Дальнего Востока.

*2.5.* Трубопроводный транспорт представлен нефтепроводами: Монги-Погиби (проходит по территории Северо-Сахалинского подрайона) и Оха-Комсомольск, по которому сахалинская нефть подается на Комсомольский нефтеперерабатывающий завод; газопроводами: Оха-Комсомольск и Усть-Вилюйск-Якутск (местный газопровод, который снабжает газом Якутск и ближайшие к нему населенные пункты).

*2.6.* Огромно для Дальнего Востока значение воздушного транспорта, как для связей с другими районами России, так и для внутрирайонных перевозок (особенно для пассажироперевозок). Самолетами и вертолетами осуществляются связи с труднодоступными районами.

**Раздел 3**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Административно-территориальная единица | Территория,**S**,тыс.км.кв. | Население **N**,тыс.чел. | Эксплуатационная длинажелезных дорог,**L**, км | Густота железных дорог, D |
| Dt | Dh | Dtн |
| Республика СахаЕврейская автоном-ная областьЧукотский автоном-ный округПриморский крайХабаровский крайАмурская областьКамчатская областьКорякский автоном-ный округМагаданская областьСахалинская областьИтого по району | 3103,236,0737,7165,9788,6363,7170,8301,5461,487,16215,9 | 1016,0203,287,32213,91535,01015,6370,731,7252,0620,27345,6 | 165312-161423072986---9578341 | 0,058,66-9,722,938,21---10,981,34 | 0,161,54-0,731,52,94---1,541,13 | 0,0354,53-2,272,568,42---5,101,23 |

**Заключение**

Дальневосточный район занимает территорию 6,2 млн. км2. В его состав вводят Хабаровский и Приморский края, Республика Саха (Якутия), Амурская, Сахалинская, Камчатская и Магаданская области. В районе самая низкая по стране плотность населения — 1,1 чел. на 1 км2 против 8,6 чел. а России. Наиболее населена узкая полоса вдоль Дальневосточного участка Транссиба. В районе расположено 64 города. Крупнейшие города — Владивосток (648 тыс. жителей», Хабаровск (601 тыс. жителей) и Комсомольск-на-Амуре (315 тыс. жителей).

Дальний Восток отличается наиболее высоким в стране положительным сальдо миграции населения. Интенсивность миграции здесь значительно выше, чем в целом по России. В общем увеличении населения в последние годы на естественный прирост при­ходилось 65 %, а на приток извне — 35 %.

Развитие социальной сферы в районе отстает от уровня России в целом. Вместе с тем показатели темпов роста розничного товарооборота торговли, включая общественное питание на Дальнем Востоке выше, чем в среднем по России.

Дальний Восток поставляет народному хозяйству страны алмазы, золото, олово, вольфрам, ртуть, висмут, плавиковый шпат, цинк, свинец. Он дает 87 % общего производ­ства сои, 40 % улова рыбы и морепродуктов, 9 % вывозки древесины, 7 % производства целлюлозы, 16 % внешнеторгового морского оборота.

На Дальний Восток приходится 30 % гидроэнергетических ресурсов страны, 34 % ее геологических и 5 % балансовых запасов ископаемых углей. Учтенные запасы угля состав­ляют 13 млрд. т, а прогнозные — в 15 раз больше, причем 34 % разведанных запасов находятся в Якутии, где расположены Южно-Якутский, Зырянский и Ленский угольные бассейны. Запасы угля концентрируются также в Приморском и Хабаровском краях, Амурской области. Разведаны три группы железорудных месторождений: Якутская (маг­нетит), Чапо-Токкинская и Приамурская (железистые кварциты), имеются крупные за­пасы магнезиального сырья — бруситов, медных руд, борного сырья — датолита, фосфат­ного сырья. В обширной шельфовой зоне, кроме нефти и газа, обнаружены и разведуются залежи железа, марганца, магния, олова, золота, вольфрама, титано-магчетитовых песков

На Дальний Восток приходится 26,8 % запасов древесины, причем высока доля ценных пород. Биологические ресурсы в двухсотмильной морской зоне России оценива­ются в 25,8 млн. т, в том числе 23 млн. т — рыбные. Открытая часть Тихого океана распо­лагает 26 млн. т этих ресурсов и 30 млн. т криля в тихоокеанском секторе Арктики. Существенное значение имеют развитие промысла морского зверя, заготовка пушнины, диких ягод, грибов, лекарственных растений.

В совокупной товарной продукции промышленности и сельского хозяйства на долю промышленности приходится 88 %. В структуре промышленности доля добывающих отраслей достигает трети.

На Дальнем Востоке значительно выше, чем по РФ в целом, удельный вес цветной металлургии, лесной, деревообрабатывающей, рыбной промышленности, электроэнер­гетики, промстройматериалов и ниже доля машиностроения, легкой и химической про­мышленности. Дальнейшее развитие цветной металлургии связывается с алмазодобывающей промышленностью (Удачинский промузел); переходом золотодобычи с россыпной на рудную базу, в том числе за счет месторождений Охотско-Чукотского вулканогенного пояса; в оловодобывающей промышленности — с вводом второй очереди Депутатского горно-обогатительного комбината. Стоит задача увеличить производство свинца, цинка, плавикового шпата, сурьмы, вольфрама.

В рыбной промышленности, традиционной отрасли специализации района, основ­ная задача — ликвидировать диспропорцию в развитии флота и его береговой базы. В перспективе расширение океанического рыболовства будет сопровождаться увеличением прибрежного лова. Большое значение придается мероприятиям по охране и разведению лососевых рыб. Одним из перспективных направлений является товарное разведение мор­ского гребешка и других моллюсков, а также водорослей. Рост вылова рыбы будет сопро­вождаться переработкой по новой технологии низкокачественного рыбного сырья в про­дукты повышенной пищевой ценности.

Перспективы развития лесного комплекса Дальнего Востока связываются с соз­данием производств по глубокой химико-механической переработке древесины, обеспе­чением экспорта лесной продукции, с более высокой степенью ее переработки.

В машиностроении предусматривается изменить специализацию ряда предприятий Хабаровска, Комсомольска-на-Амуре, Владивостока и других городов в соответствии с потребностями развития региона. В топливно-энергетической промышленности — обес­печить потребности в топливе и энергии за счет собственных ресурсов. На Дальнем Востоке действуют Вилюиская ГЭС-1 и ГЭС-2, Колымская ГЭС, строятся Вилюйская ГЭС-3, Бурейская ГЭС. Первое место по добыче угля занимает Приморский край, второе — Амурская область. В химической промышленности можно выделить объединение "Бор". Это крупнейший поставщик на экспорт боросодержащих продуктов.

На Дальнем Востоке развито сельское хозяйство. Площади посевов превышают 2900 тыс. га, имеется 1750 тыс. голов крупного рогатого скота, 1233 тыс. северных оленей, 1615 тыс. свиней, значительное количество птицы. В животноводстве наиболее острая проблема — укрепление кормовой базы, которая должна развиваться путем более полного использования естественных пастбищ, сенокосов и полевого кормопроизводства. Важнейшая задача сельского хозяйства региона — обеспечение потребностей населения в малотранс­портабельной и скоропортящейся продукции (картофеле, овощах, молочных продуктах) за счет собственного производства. В южных районах Дальнего Востока перспективно выращивание сои, риса, развитие пчеловодства (13 % сбора меда в стране), изготовление медикаментов из растительного и животного сырья; в северных районах — заготовка пушнины (промысловой и звероводческой), переработка рыбы, оленьего мяса и т.д.

Большое значение имеют интенсивная эксплуатация БАМа, а также расширение сети железных и автомобильных дорог внутрирайонного значения. Крупнейшие перс­пективные транспортные объекты — железная дорога Беркакит — Томмот — Якутск (протяженность 830 км); недостающие звенья Северо-восточной автомагистрали; автомагистрали Б.Невер — Якутск — Магадан и Северо-Чукотская; завершение электрификации Транссиба, строительство новых и реконструкция существующих портов и железнодорожных подходов к ним.

Принципиальное значение для Дальнего Востока имеет создание свободных экономических зон (Находка), совместных предприятий, специализированных на строительстве рыборазводных заводов, судоремонтных и судостроительных мощностей, разведении морепродуктов, создании объектов деревообработки и целлюлозно-бумажной промыш­ленности. Целесообразно создание на льготных условиях совместных предприятий по производству промышленной и бытовой электроники. Уже создаются совместные предприятия в пищевой промышленности, судоремонте. Южно-корейские бизнесмены предложили услуги по модернизации морских портов. Развиваются связи с Японией и США по линии рыбной промышленности, судоремонту, туризму. Весьма эффективно создание туристических компаний по развитию в регионе транспортной и сервисной систем.

**Список литературы**

1. Б.М.Лапидус, Ф.С.Пехтерев, Н.П.Терешина «Регионалистика».
2. Т.Г.Морозова «Региональная экономика».
3. Т.Г. Морозова, М.П. Победина, С.С. Шишов «Экономическая география России».
4. Н.Н.Казанский «География путей сообщения».
5. В.В. Кистанова, Н.В. Копылова «Размещение производственных сил».
6. А.Д. Данилова, В.В. Кистанова, С.И. Ледовских «Экономическая география СССР».
7. Н.Н. Казанский, В.С. Варламов и др. «Экономическая география транспорта».
8. А.Т. Хрущев «Экономическая и социальная география».