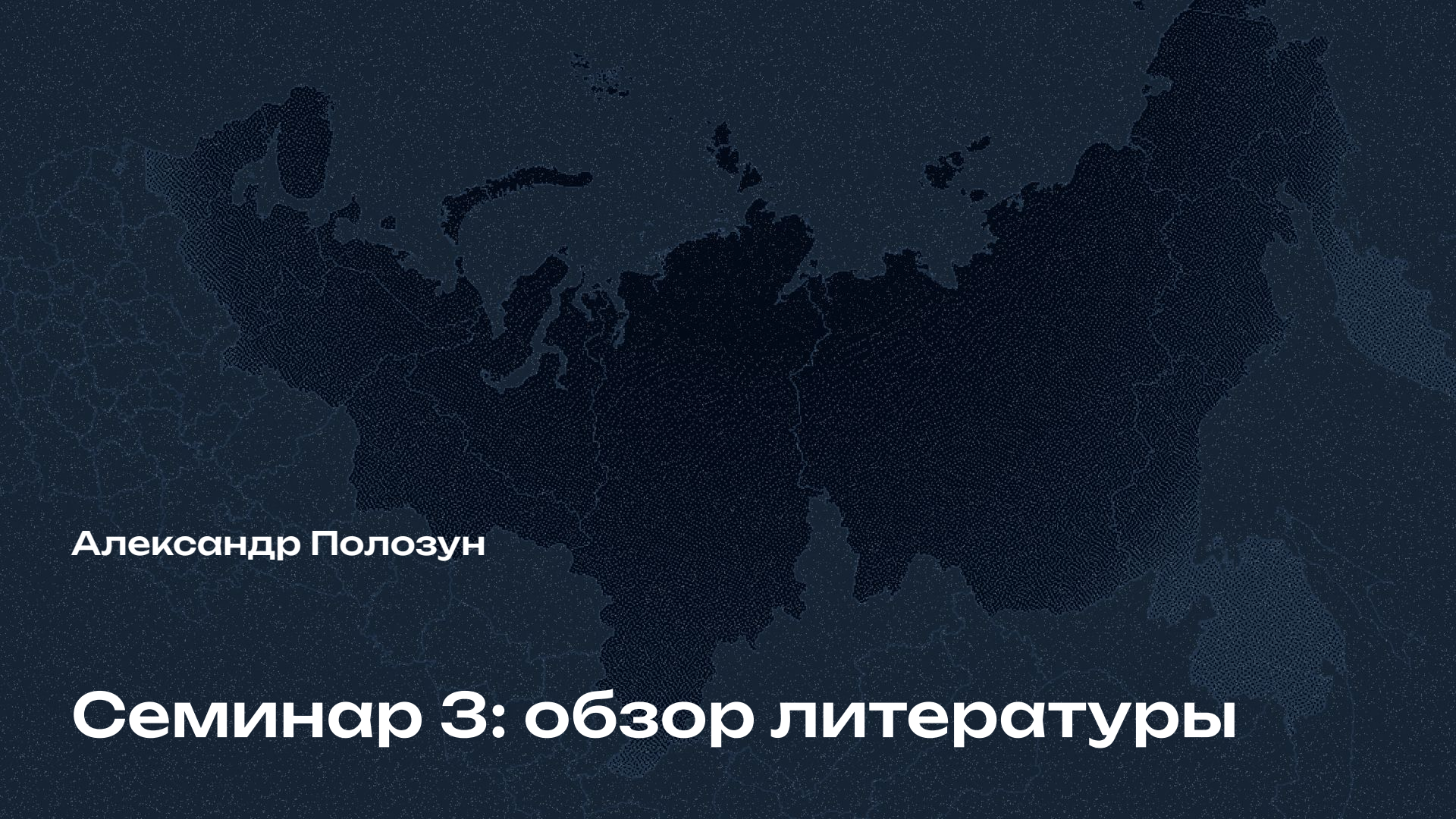




Александр Полозун

Семинар 3: обзор литературы

Самуил Венедиктович Славин

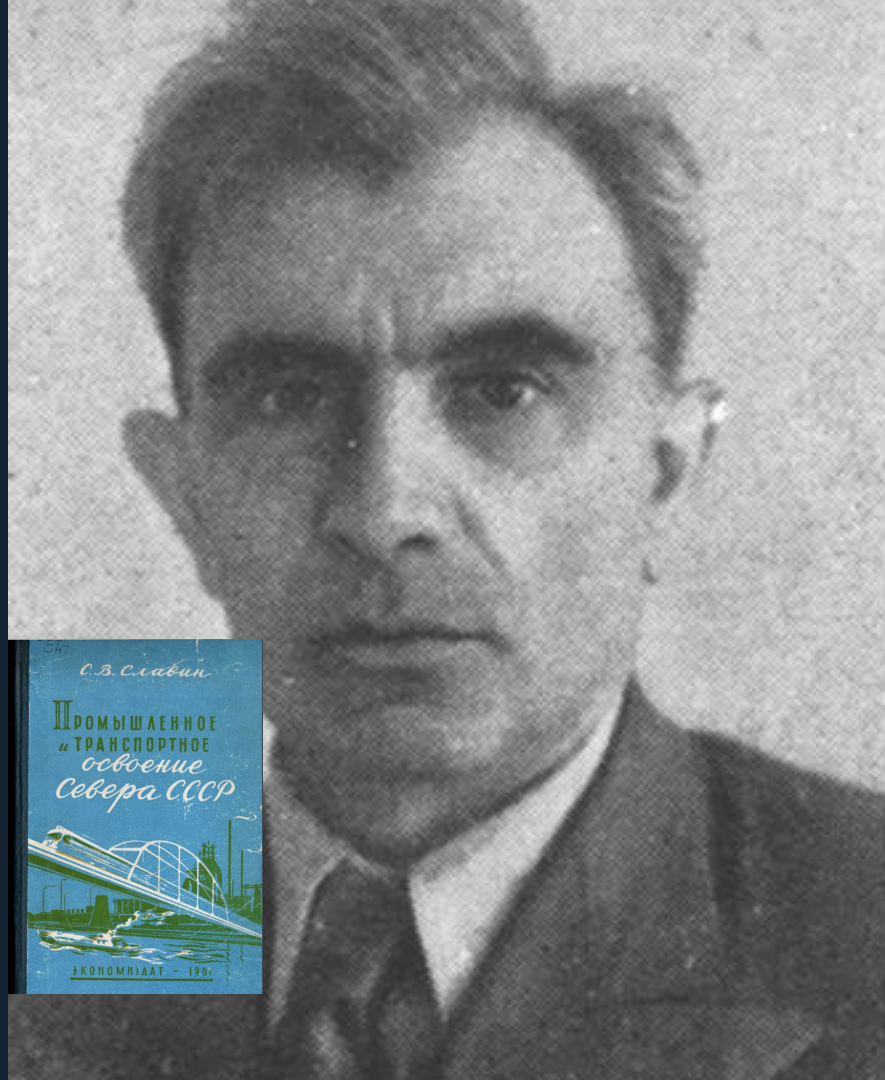
1901 — 1989

Труды С.В. Славина:

- Промышленное и транспортное освоение Севера СССР
- Советский Север
- Освоение Севера

О Славине:

- <https://goarctic.ru/kultura/stiraya-pyl-retse-nzii-na-sovetskie-knigi-ob-issledovanii-severa-i-arktiki/>



Удаленность по Славину

Славин выделяет Дальний и Ближний Север, которые не привязаны к понятию Крайний Север.

#север — как районы нового освоения // #бездорожье // #коэффициенты удорожания // #повышенные затраты труда

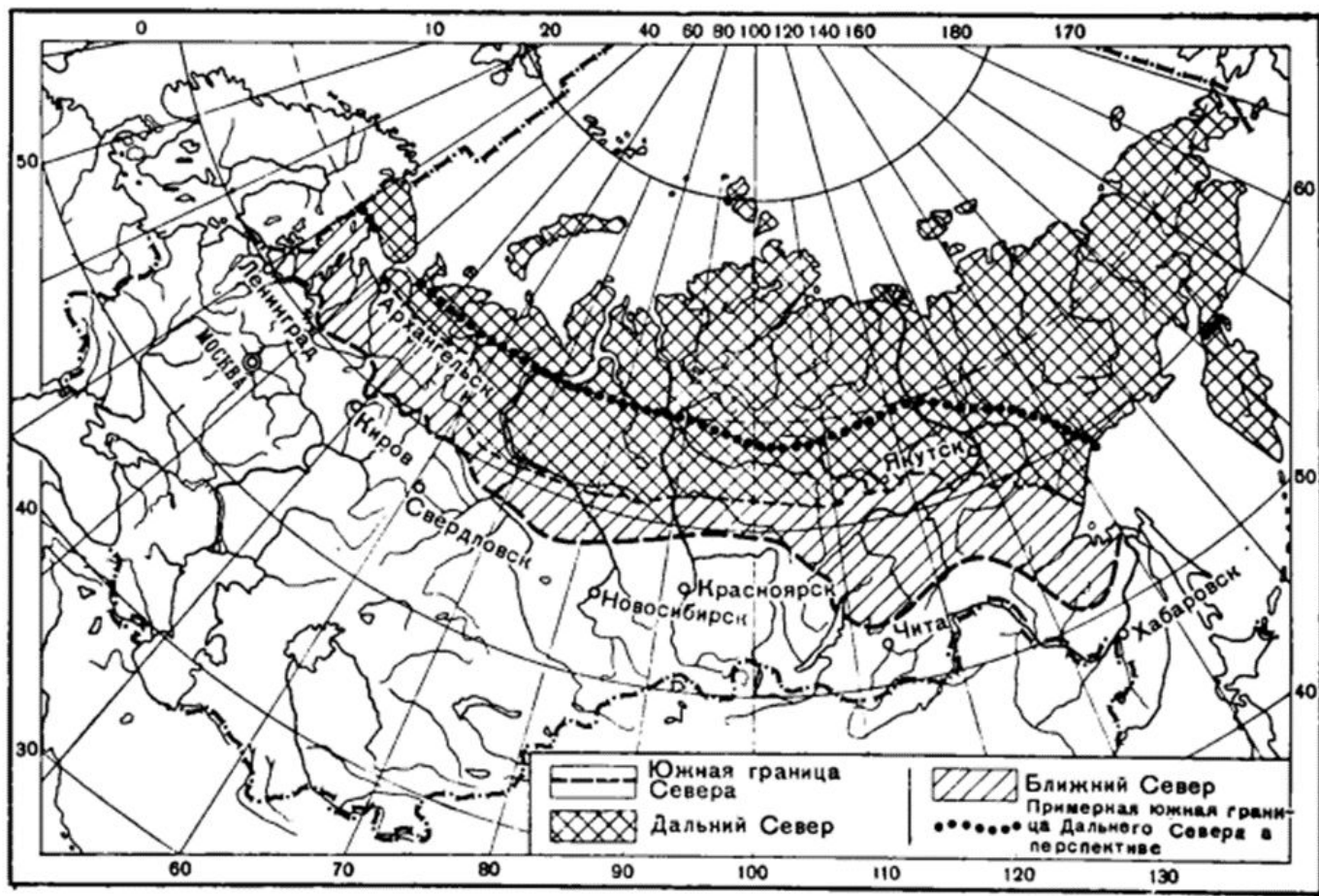
Основная черта Дальнего Севера по Славину – **динамичность, процессуальность**.

«Понятия "Ближний" и "Дальний" являются **относительными** и зависят в большой мере от транспортных условий, какие созданы на данной территории. Так, бездорожный район, не связанный с железнодорожной сетью, отстоящий от южнее расположенных экономически развитых территорий, скажем, на **300—500 км**, будет относиться к **Дальному Северу**, ибо преодоление этих 300—500 км бездорожья потребует таких больших транспортных затрат, что приведёт к значительному удорожанию всех работ по освоению и развитию данной территории. И наоборот, территория, отстоящая, скажем, на 1000 км и более от экономически развитых территорий, с которыми она связана железной дорогой, может с полным основанием быть отнесена к подзоне Ближнего Севера, так как транспортный фактор окажет незначительное влияние на удорожание, а вместе с этим слабее будут действовать и другие удорожающие факторы.

Экономическим критерием отнесения данной территории Севера к Ближнему и Дальнему Северу может служить коэффициент удорожания по сравнению с южнее расположенными районами. Условно можно принять, что при удорожании до 1,5 раз данную территорию можно отнести к Ближнему Северу, а при более высоком коэффициенте удорожания – к Дальнему Северу»

Удаленность по Славину

*Указанные выше черты, по которым должны быть выделены районы Севера, находят экономическое выражение в **коэффициентах удорожания**, т.е. в **повышенных затратах труда**, необходимых при прочих равных условиях на Севере при выполнении одного и того же объёма работы по сравнению со старыми обжитыми районами страны. **Эти повышенные затраты связаны с преодолением ряда трудностей, которые свойственны районам Севера.** В зависимости от данных конкретных условий коэффициент удорожания в разных частях Севера колеблется от 1,5 до 3 и более.*



Кирилл Петрович Космачев

1921 — 1988

- Пионерное освоение Тайги
(https://www.regionalconsulting.org/_files/ugd/f29d46_886a9bd0cc664ea5b285fd1e100b67f3.pdf)

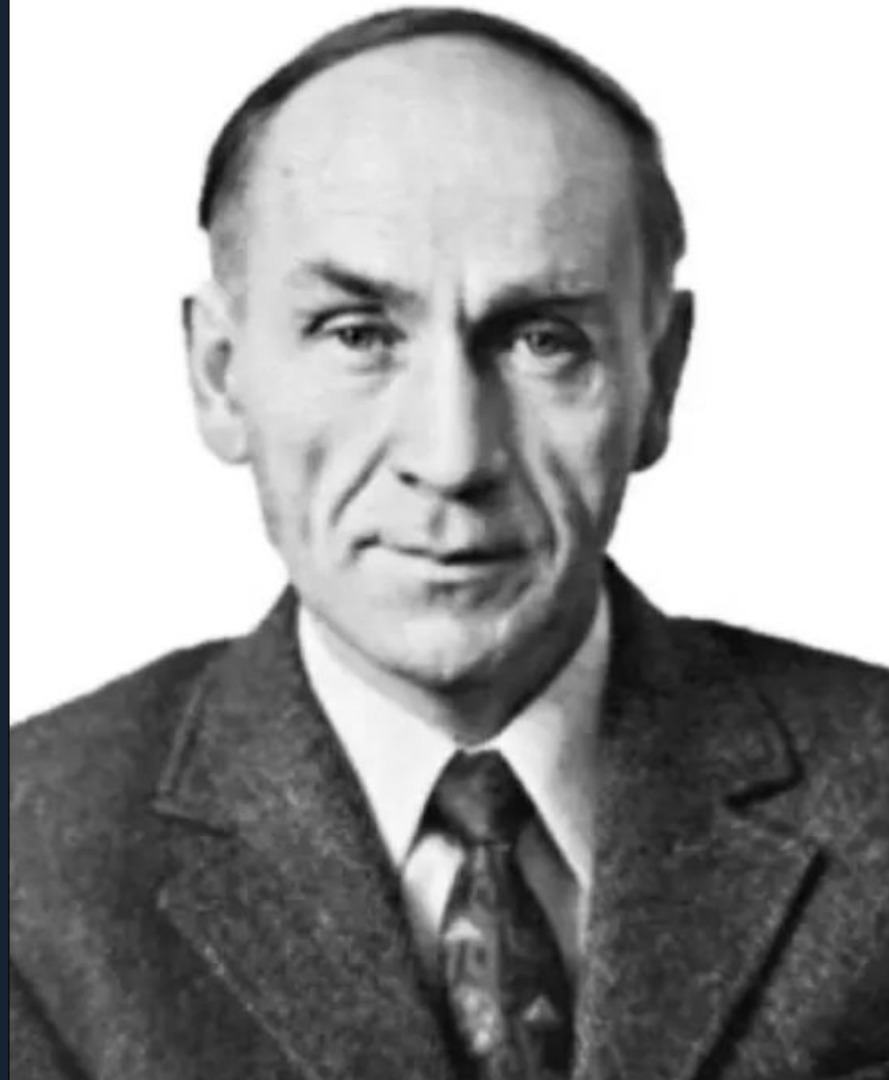




Рис. 5. Картограмма ареалов действия поправочных коэффициентов.

1.1 — граница Крайнего Севера; 1.2 — местности, приравненные к районам Крайнего Севера (о упорядочении льгот для лиц, 1960); продолжительность отопительного периода (в днях): II.1 — 350; II.2 — 300; II.3 — 275; II.4 — 250; II.5 — 225 (Потопов, 1964); Строительные нормы и правила, 1963; сейсмичность (в баллах): III.1 — 7, III.2 — 8, III.3 — 9 (Строительные нормы и правила, 1963); продолжительность снежного покрова (в днях): IV.1 — 240, IV.2 — 200, IV.3 — 160 (Давыдова и др., 1966); коэффициенты к нормам продолжительности строительства V.1 — 2, V.2 — 1.8, V.3 — 1.7, V.4 — 1.5, V.5 — 1.4, V.6 — 1.3 (Строительные нормы и правила, 1966); поправочные коэффициенты к расходным ставкам на начальную операцию для магистральных продуктопроводов: VI.1 — 1.03, VI.2 — 1.04, VI.3 — 1.06, VI.4 — 1.08, VI.5 — 1.12, VI.6 — 1.14 (Маркова, Смирнов, 1966); границы зон комплектов одежды: VII.1 — из высококачественного меха, VII.2 — полушубки, валенки и т.п., VII.3 — меховая одежда с теплоизоляционным слоем, VII.4 — с умеренной теплоизоляцией (Вадковская и др., 1960).

Удаленность по Космачеву

Основная задача — выбор наиболее оптимальных локаций для размещения производительных сил.

Районирование с точки зрения поправочных коэффициентов:

- продолжительность отопительного периода (в днях) (350 - 300 - 275 - 250 - 225);
 - сейсмичность (в баллах);
 - продолжительность снежного покрова (в днях);
 - коэффициенты к нормам продолжительности строительства;
 - расходные ставки на начальную операцию для магистральных продуктопроводов;
 - границы зон комплектов одежды (1 - из высококачественного меха; 2 - полушубки, валенки и т.п.; 3 - меховая одежда с теплоизоляционным слоем; 4 - с умеренной теплоизоляцией)
- (Вадковская и др., 1960)

Удаленность по Космачеву

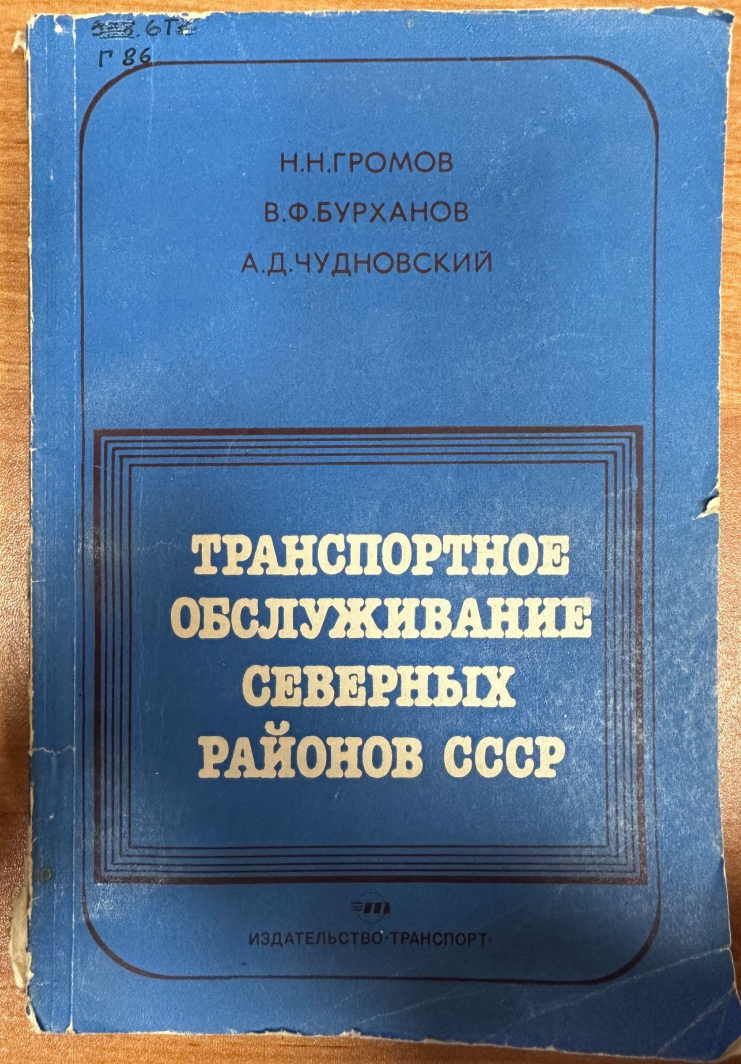
При **освоении** территории необходимо сопоставление двух взаимосвязанных процессов:

- производственного и природного.

Трассы освоения — полосы, в пределах которых наиболее интенсивно идет проникновение "освоенного в неосвоенное". Соответственно, трассы отличаются повышенной плотностью районообразующих связей, т.е. принадлежат к числу *осей хозяйственной жизни страны*, образующих **каркас освоения** новых территорий.

Транспортное обслуживание северных районов СССР

Рассматриваются вопросы формирования транспортной системы на Севере СССР, особенности работы различных видов транспорта и сферы их рационального использования; приводится методика оценки эффективности вариантов транспортного обслуживания; освещен опыт транспортного обеспечения северных районов США и Канады.



“Транспортное обслуживание северных районов СССР”

*“На **Дальнем Севере** транспортные артерии, предназначенные для массовых грузопотоков отделены друг от друга огромными пространствами полного бездорожья. В этих условиях каждая из них, естественно, представляет собой как бы ось хозяйственной жизни района тяготения.”*

Повышение эффективности работы транспорта, установление круглогодичного его действия делает невыгодным в отдаленных районах нового очагового освоения на Севере (именно очагового освоения, так как при крупномасштабном освоении территории и формировании территориально-производственной базы выполнение на месте капитального ремонта машин, накопление долговременных запасов промышленных материалов и продовольствия и др. Появляется возможность создавать города долговременного существования с благоустроенными жилищами и культурно-бытовым обслуживанием, окруженные сетью вахтовых поселков.

Наоборот, нерешенность транспортных проблем и использование только сезонных видов транспорта вызывает необходимость создания в каждом очаге промышленного освоения Севера “натурального хозяйства” со всеми присущими ему недостатками: низкой производительностью труда, наличием непременно больших запасов материалов, оборудования, продовольствия, топлива. В конечном счете все это выражается в нерациональном росте численности населения, резком повышении расходов на производство единицы основной продукции и т.д.

Прикол: “Дирижабли дадут возможность повысить эффективность индустриального строительства в районах, где применение других видов транспорта ограничено или исключено вовсе. **Дирижабли — это транспорт пионерного освоения**”