

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ

DOI 10.35775/PSI.2025.121.9.003

УДК 94(47).084.9

А.В. АЛЕХИН

аспирант кафедры «Теория и история
государства и права» Дальневосточного государственного университета
путей сообщения, Россия, г. Хабаровск
E-mail: Historic888@gmail.com

МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЛЕСОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА СССР В 1965-1975 ГГ.

Статья посвящена анализу материально-технического обеспечения лесопромышленного комплекса юга Дальнего Востока СССР в 1965-1975 гг. Отмечается, что развитие отрасли проходило в рамках общегосударственной экономической политики. Выявлены ведущие проблемы регионального лесопромышленного комплекса, связанные с необходимостью глубокой технической модернизации производственной базы, внедрения новых технологий деревообработки и ликвидации ручного труда. Резюмируя, автор подчеркивает, что системные ограничения советской экономической модели развития не только замедляли динамику лесопромышленного комплекса юга дальневосточной территории, но и усугубляли его отрыв от мировых стандартов в указанный хронологический период.

Ключевые слова: Дальний Восток СССР, лесопромышленный комплекс, стратегическое планирование, хозрасчет, механизация, материально-техническое обеспечение, производительность труда.

Лесная индустрия российского Дальнего Востока на современном этапе государственного строительства занимает одну из ведущих позиций в экономике страны в целом и региона в частности, оказывая существенное влияние на динамику отечественного лесопромышленного комплекса Российской Федерации. В «Национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года», принятой Правительством Российской Федерации 24 сентября 2020 г. отмечается, что одним из ведущих приоритетных объектов развития региона является лесопромышленный кластер, который «...будет получать необходимую государственную поддержку на условиях соблюдения требований природоохранного и природоресурсного законодательства» [11]. Сегодня лесная промышленность дальневосточной территории остается одной из базовых, ресурсных отраслей регионального индустриального комплекса. Актуальность рассматриваемой

проблемы заключается в необходимости изучения исторического опыта и расширения гуманитарного знания особенно в вопросах технической модернизации лесопромышленного комплекса юга советского Дальнего Востока в период с 1965 по 1975 г. и вносит вклад в понимание истоков современных отраслевых проблем.

На протяжении позднесоветского и новейшего периодов представители региональной историографии проявляли научный интерес к истории становления и развития лесной отрасли советского Дальнего Востока. Как правило, авторы уделяли наибольшее внимание изучению проблем социально-экономической направленности [5], изучали историю отрасли с позиций экономической науки [2; 3], рассматривали промышленно-гражданский комплекс дальневосточной территории в целом [8. С. 83-88; 9; 14]. Целью представленной публикации является исследование материально-технической базы лесопромышленного комплекса и определение факторов, сдерживавших его техническую модернизацию.

Важным шагом на пути модернизации советской плановой экономики стала хозяйственная реформа 1965 г., которая запустила процессы, кардинальным образом повлиявшие на отраслевое развитие. В сентябре того же года состоялся Пленум ЦК КПСС, определивший направления поступательного экономического развития государства в целом. Особое внимание высшего партийного руководства сосредотачивалось на структуре управления, методах планирования и экономического стимулирования, которые не отвечали условиям текущего момента [10. Л. 8]. При этом административные методы преобладали над экономическими, что приводило к снижению эффективности работы предприятий, которая регламентировалась большим количеством плановых показателей. Это ограничивало самостоятельность трудовых коллективов и снижало ответственность за улучшение производства.

Новым поворотным шагом реформирования народнохозяйственного комплекса стало постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О совершенствовании планирования и усилении экономического стимулирования промышленного производства» от 4 октября 1965 г., на основании которого возвращалось 5-летнее планирование, а также устанавливалось экономическое взаимодействие между производством и сферой сбыта [10. Л. 12]. Предприятия получали больше самостоятельности при сокращении плановых показателей. Так, за два года реформы (1965-1967 гг.) на хозяйственный расчет были переведены трудовые коллективы 5700 предприятий, которые давали примерно $\frac{1}{3}$ часть промышленной продукции страны [14. С. 56].

Индустриальные объекты лесопромышленного комплекса советского Дальнего Востока указанного периода, развиваясь в общегосударственном контексте, также стали переходить на новую систему хозяйствования. Однако, сложности этого процесса были продиктованы тем, что ряд предприятий Хабаровского, Приморского краев, Амурской области были нерентабельными. В частности, в 1965 г. из 62 промышленных предприятий, находившихся в ведении Хабаровского крайисполкома, 16 работали с плановыми убытками, а еще 4 производили продукцию, не приносящую прибыли. Совокупные финансовые потери

этих предприятий достигали 436,4 тыс. руб. К марту 1966 г. в Комсомольске-на-Амуре ситуация была схожей, там из 38 промышленных объектов 9 оставались убыточными. В результате по состоянию на 1967 г. в Дальневосточном регионе насчитывалось 603 предприятия, работавших в убыток, что составляло почти половину от их общего числа. Ежегодные государственные субсидии на покрытие их финансовых потерь достигали 256 млн. руб. [1. Л. 156; 4. С. 52].

Лесопромышленный комплекс юга Дальнего Востока в рассматриваемый период был представлен отраслевыми предприятиями, входившими в систему «Дальлеспрома»: Хабаровсклес, Приморсклес, Комсомольсклес, Амурлес, которые занимались добычей лесосырья и переработкой древесины. В ходе реализации положений хозяйственной реформы они столкнулись с необходимостью глубокой технической модернизации своего производства. Решение проблемы началось с реализации Постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР № 638 «О мерах по дальнейшему развитию производительных сил Дальневосточного экономического района и Читинской области». Согласно документу, планировалось увеличить количество перерабатываемой древесины в регионе в 2,5 раза [7. С. 640].

Главным фактором, сдерживавшим динамику внедрения новых элементов хозяйственного расчета и экономической самостоятельности, были техническая и технологическая отсталость, слабая автоматизация многих производственных процессов. Например, работники, трудившиеся на лесосеках, крайне нуждались в инструментах, с помощью которых механизированным способом можно было производить обрезку сучьев. Имевшиеся отечественные образцы ручной электрической сучкорезки (РЭС – 1) слабо внедрялись в производство, из-за большого веса и вибрации во время эксплуатации. Острая необходимость имела в наличии бензиновых сучкорезок, но их выпуск не был на тот момент налажен промышленностью [1. Л. 156].

Со второй половины 1960-х гг. в леспромхозах Хабаровского края стали внедрять экспериментальные способы транспортировки лесных грузов в паке-тированном виде, то есть применялись специализированные крепежные приспособления в процессе автотранспортировок и железнодорожных перевозок. Например, в ноябре 1965 г. в Горинском леспромхозе, впервые в регионе была апробирована система пакетной погрузки лесоматериалов в железнодорожные вагоны. Однако дефицит этого инструментария не позволял масштабно использовать этот способ в большинстве леспромхозов региона.

Кроме того, на многих лесоперерабатывающих предприятиях с трудом получила распространение технология сброски лесоматериалов с транспортеров. Основной причиной являлось отсутствие серийно выпускаемых бревносбрасывателей, что ограничивало механизацию процесса разгрузки и снижало общую эффективность производства. Следует отметить, что аналогичные трудности испытывали дальневосточные леспромхозы, занимавшиеся сплавом древесины. Из-за отсутствия развитой железнодорожной инфраструктуры, такие основные технологические операции как сортировка, штабелевка и сплотка древесины выполнялись с применением трелевочных тракторов. В совокупности это

указывало на то, что механизация лесозаготовок находилось в прямой зависимости от транспортной инфраструктуры и ее доступности для лесодобывающих предприятий дальневосточной территории.

Решая эту задачу, многие трудовые коллективы в течение 1966-1967 гг. стали внедрять хлыстовую погрузку сырья на лесовозы, то есть осуществлять транспортировку древесины без предварительной обрубки кроны и сучьев. Такой метод при заготовке и вывозе леса чаще всего применялся в крупных лесозаготовительных предприятиях, поскольку он обеспечивал значительное снижение трудозатрат на лесосеке. Одновременно хлыстовая технология позволяла повышать производительность трелевочной техники и лесовозного транспорта, так как сокращалось количество транспортных операций. В то же время хлыстовая технология способствовала минимизации потерь древесины при распиловке стволов [1. Л. 164]. Проблемы сохранялись в организации лесозаготовительных работ в ключевых леспромпхозах Нижнего Амура – Де-Кастринском, Кизинском и Быстринском. Ситуация с вывозкой леса в хлыстах здесь оставалась критически неудовлетворительной на протяжении всего рассматриваемого периода, что было обусловлено хроническим финансовым дефицитом в инфраструктурные объекты. Трудная ситуация сложилась в Лазаревском леспромпхозе Хабаровского края, где к концу 1966 г. так и не был решен вопрос со строительством нижнего склада на мысе Лазаревском. Это системное упущение привело к парадоксальной ситуации. Предприятие, обладающее значительными лесными ресурсами, не смогло организовать вывозку ни одного кубометра древесины в хлыстах.

В 1960-х гг. леспромпхозы Хабаровского края осуществляли планомерную работу по созданию системы технического дублирования. Суть ее заключалась в том, что каждое предприятие, помимо основного парка техники, располагало резервными механизмами, что позволяло оперативно компенсировать простои, вызванные поломками оборудования. Согласно архивным материалам Государственного архива Хабаровского края, в лесозаготовительной отрасли советского Дальнего Востока в 1970-е гг. действовала жестко регламентированная система технического обеспечения, отражавшая планомерно-распределительный характер советской экономики [1. Л. 14]. Проводилась работа с малокомплексными бригадами в части организации технического обслуживания за трелевочными тракторами, выделения резервных механизмов, бригады комплектовались с учетом взаимозаменяемости основных механизаторов-трактористов, вальщиков для обеспечения полного использования рабочего времени.

Для обмена опытом передовые бригады выезжали на другие лесопункты. Так, например, малокомплексная бригада Картельского лесопункта Селихинского леспромпхоза оказывала помощь отстающему лесопункту Мачтовый этого же леспромпхоза. В результате Мачтовый лесопункт успешно справился с выполнением производственного плана. На лесопункт Галечный Комсомольского леспромпхоза выезжали передовые шоферы и малокомплексные бригада с Хурбинского лесозаготовительного пункта. Проводился обмен и в других

леспромхозах. Эти меры обеспечили положительную динамику в выполнении установленных государственных плановых показателей.

Значительную роль в интенсификации производства сыграло движение передовиков производства, систематически перевыполнявших плановые задания. В 1970-е гг. движение передовиков производства оставалось важной частью советской экономической и социальной жизни, сочетая в себе элементы трудового героизма, государственной пропаганды и реальных попыток повысить производительность труда. Это движение получило широкое распространение в леспромхозах региона, становясь одним из факторов роста производительности труда.

С конца 1965 г. в лесозаготовительной отрасли Дальнего Востока начался важный этап технического перевооружения автопарка. В этот период промышленность стала получать новые виды специализированной техники, что было обусловлено растущими потребностями в перевозке лесоматериалов. Первым значимым событием стало начало серийного производства отечественных большегрузных лесовозов МА3-509, специально разработанных для нужд лесного комплекса. Параллельно с этим в отрасль стали поступать импортные большегрузные автомобили, такие как японский лесовоз Komatsu-Nissan KNWF-12T. Особый интерес представляет ситуация с закупками автотранспорта в середине 1970-х г. В условиях дефицита специализированной техники предприятия были вынуждены приобретать машины различных марок там, где это было возможно. Наглядным примером стала поставка в 1975 г. 10 ед. японских грузовиков Isuzu TD50-D для «Хабаровсклеса». Это был первый случай использования импортной техники в регионе [16. С. 54].

В этот на предприятиях «Дальлеспрома» проводилась целенаправленная работа по повышению эффективности трелевочных операций. Ключевым направлением стало сокращение среднего расстояния трелевки (процесса транспортировки (заготовленных деревьев, хлыстов или сортиментов от места валки до лесопогрузочного пункта. до экономически установленных 300 м, что достигалось за счет рационального планирования лесосечных работ и оптимизации транспортных схем. Параллельно осуществлялись меры по повышению технической готовности тракторного парка. Система ежесменного технического обслуживания, введенная на большинстве предприятий, позволила существенно снизить простой техники. Особое внимание уделялось решению кадровых вопросов. Закрепление постоянных механизаторов за конкретной техникой способствовало повышению ответственности и профессионального мастерства операторов.

Особое значение имело обновление парка трелевочной техники. На смену довоенным моделям пришли новые тракторы, в числе которых были тяжелые трелевочные тракторы С-100 и их модернизированная версия С-130, средние трелевочные тракторы ТДТ-55, перспективные модели ТТ-4, мощные колесные тракторы К-700, применявшиеся на лесопогрузочных работах. Среди указанных объектов следует особо выделить гусеничный трактор ТДТ-55, выпускавшийся с 1966 г. на Онежском тракторном заводе. Одновременно происходило обновление автопарка. На смену устаревшим моделям приходили специализированные

лесовозные машины повышенной грузоподъемности, такие как ЗИЛ-157, МАЗ-509 и КраЗ. В частности, КраЗ-255Л имел существенные преимущества по сравнению со своим предшественником КраЗ-214. Его грузоподъемность была на 0,5 т. больше; использовался дизельный двигатель ЯМЗ-238 мощностью 240 л.с.; снижался расход топлива (на 27 л. на 100 км пути) [16. С. 56].

Существенные достижения в этом направлении были отмечены в начале 1970-х гг. Согласно статистическим данным за 1970 г., средний объем выработки на одну единицу автотранспорта достигал 7450 м³. Наиболее высокая производительность была зафиксирована на комбинате «Комсомольсклес», достигнув максимального значения в 9300 м³. Предприятия «Приморсклес» и лесозаготовительные комбинаты Амурской области демонстрировали несколько меньшие, но остававшиеся существенными показатели. Эти факты наглядно свидетельствовали о качественном росте организации труда и технической оснащенности лесозаготовительной отрасли региона в указанный период.

Параллельно с модернизацией автопарка происходило значительное обновление тракторного хозяйства лесозаготовительных предприятий региона. Вывозка леса тракторами производилась по тракторно-ледяным дорогам и тракторам волоком. Тракторно-ледяные дороги, как очень трудоемкие по строительству полотна и подвижного состава, носившие исключительно сезонный и малоэффективный характер, к середине 1960-х гг. были закрыты. Эти дороги в последующие годы стали использовать для автомобильной перевозки сырья. Вывозка тракторами волоком производилась в местах, где имелись короткие расстояния. В начале 1970-х гг. тракторную вывозку древесины производили на мощных колесных тракторах К-700 и не волоком, а на щите, то есть в полуподвешенном состоянии. Этот вид вывозки, как более дешевый, практиковался и в дальнейшем [16. С. 60].

Не менее важное значение имела механизация погрузочно-разгрузочных работ. Если при ручной погрузке автомашины простаивали около часа, при погрузке дерриками или лебедками ДО 35-40 минут, то челюстные погрузчики загружали самые большегрузные автомобили за 6-10 минут. Разгрузка леса также возросла не менее чем в 10 раз [13. Л. 49].

В результате на предприятиях дальневосточного лесопромышленного комплекса совершенствование транспортных средств, увеличения грузоподъемности, скорости и проходимости, оптимизация их эксплуатации способствовали увеличению способствовали увеличению объемов вывозки древесины при сокращении количества задействованной техники. Однако, высокая производительность автотранспорта была обусловлено наличием надежных дорожных покрытий, масштабное строительство которых стало возможным лишь с внедрением в лесное хозяйство тяжелой землеройной техники – бульдозеров и экскаваторов.

Очередное реформирование лесного комплекса произошло в 1968 г., после принятия Указа Президиума Верховного Совета СССР от 11 июня 1968 г. на основании которого Министерство лесной, целлюлозно-бумажной и деревообрабатывающей промышленности СССР было разделено на два министерства: лесной и деревообрабатывающей отрасли и целлюлозно-бумажной промышленности.

В лесозаготовительной промышленности образовались четыре главных управления, одно из которых Главдальлеспром, занимавшийся вопросами лесной промышленности, на Дальнем Востоке СССР [13. Л. 2].

Одной из задач являлась интенсификация труда. С конца 1960-х гг. на лесозаготовительных предприятиях Дальнего Востока началось активное внедрение гидроклинного метода валки деревьев. Согласно статистическим данным, в 1970 г. предприятиями, входящими в объединение «Дальлеспром», указанным способом было заготовлено около 1950 м³ древесины, что соответствовало 10% от общего объема лесозаготовок. К 1975 г. данный показатель возрос до 2300 м³, к 1980 г. достиг 2670 м³ [16. С. 65]. Основные преимущества применения гидроклинной технологии заключались в возможности выполнения валки деревьев силами одного оператора без привлечения дополнительных трудовых ресурсов. Данный подход обеспечивал двукратное повышение производительности труда при выполнении указанной операции. Однако, несмотря на экономическую эффективность, применение гидроклинного метода противоречило действовавшим в тот период нормативам по технике безопасности, регламентировавшим запрет на проведение валки деревьев в одиночку [16. С. 65].

В рамках задачи увеличения производительности труда, продолжалось развитие механизации лесозаготовок. В 1970-х гг. вооружение дальневосточных предприятий новых моделей бензопил, таких как МП-5, «Урал» и «Тайга» [16. С. 70]. По сравнению с ранее использовавшимися электропилами, данные инструменты отличались повышенной мощностью, устойчивостью к высоким нагрузкам и сниженной частотой поломок, а также изготавливались из более экономичных материалов. Параллельно велись исследования и испытания механизированных систем валки леса, что свидетельствует о непрерывном совершенствовании технологий лесозаготовки, направленном на упрощение и снижение себестоимости данной [16. С. 70]. Однако, к 1970 г. не было создано ни одного устройства без веских недостатков. Например, в 1970 г. «Дальлеспромом» был получен 21 станок По-25, но ни один из них не работал из-за выхода из строя редуктора прижима блока

В начале 1970-х гг. советская лесная промышленность столкнулась с острой проблемой – ручная обрубка сучьев оставалась одной из самых трудоемких операций на заготовке древесины. Несмотря на внедрение бензопил, процесс шел медленно. Рабочим приходилось вручную обрабатывать каждое бревно, что серьезно тормозило общие темпы производства. В 1971 г. начались испытания новых машин, призванных ускорить и облегчить этот процесс. Среди них бензосучкорез БС-1 и передвижная сучкорезная машина СМ-2. Эти механизмы должны были заменить тяжелый ручной труд, но их внедрение шло медленно. Еще в 1972 г. лишь 16% сучьев обрубались механизированным способом, остальное по-прежнему делалось бензопилами. Ситуация начала меняться лишь во второй половине 1970-х гг., когда в лесхозы стали поступать новые отечественные и импортные сучкорезы. Постепенно механизация побеждала ручной труд, хотя до полного перехода на автоматизированную обработку было еще далеко. Этот процесс стал частью общей модернизации лесозаготовок, где каждая новая

машина означала шаг к повышению производительности и снижению изнурительного физического труда [16. С. 71].

Вопрос ремонта техники, используемой в лесопромышленном комплексе, также являлся крайне актуальным. К началу 1972 г. на Дальнем Востоке функционировало десять специализированных предприятий, занимающихся восстановлением лесозаготовительного оборудования. В Хабаровске располагался завод «Авторемлес», который к началу 1970-х г. был переведен в новые, технически оснащенные производственные корпуса. Согласно установленному плану, предприятие должно было осуществлять ежегодный ремонт 940 трелевочных тракторов, 500 двигателей к ним, а также 160 челюстных и иных видов погрузчиков, что подчеркивает его ключевую роль в оптимизации процессов лесозаготовки [16. С. 84].

В Комсомольске-на-Амуре располагался Комсомольский авторемонтный завод, осуществлявший ежегодный плановый ремонт 380 единиц автотранспорта марки ЗИЛ. Спасский тракторно-ремонтный завод выполнял восстановление 690 тракторов и бульдозеров, 30 челюстных погрузчиков и 400 двигателей внутреннего сгорания. Приморский авторемонтный завод, расположенный в г. Спасске, был ориентирован на ремонт 410 автомобилей марки МАЗ. Лазовский механический завод треста «Приморлесстрой», функционировавший с 1966 г. на станции Лазо Приморского края, специализировался на восстановлении строительной техники. Сивакские центральные ремонтные мастерские в Амурской области обеспечивали выполнение годового плана по ремонту 525 тракторов и 125 двигателей к ним. Благовещенские центральные ремонтные мастерские осуществляли ремонт 318 лесовозных автомобилей [12. Л. 64].

К 1970-м г. материально-техническая база ремонтных предприятий в леспромпхозах Дальнего Востока значительно укрепилась по сравнению с 1950-ми гг. В этот период на каждом лесопункте было установлено оборудование, включающее токарные, сверлильные, фрезерные и строгальные станки, тогда как ранее аналогичная техника присутствовала только в центральных мастерских леспромпхозов. В большинстве леспромпхозов были внедрены высокопроизводительные погрузочные механизмы, включая консольно-козловые, мостовые и башенные краны. Внедрение нового технического оснащения позволило значительно повысить производительность труда при выполнении грузовых операций на предприятиях лесной промышленности Дальнего Востока. Сравнительный анализ эффективности различных методов погрузки свидетельствует о существенном сокращении временных затрат. Так, при ручной погрузке сортиментов на платформы или вагоны узкоколейных железных дорог требовалось 35-40 минут на 10 м³ древесины. В то же время применение лебедок и тракторов для погрузки хлыстов позволило сократить временные затраты до 18-20 минут на аналогичный объем. К концу 1960-х г. в леспромпхозах Дальнего Востока началось активное внедрение челюстных погрузчиков, обладающих высокой мощностью и универсальностью. Ключевыми преимуществами данной техники являлись ее высокая производительность, а также возможность эксплуатации

в различных природно-климатических условиях вне зависимости от сезона [12. Л. 78].

Проведенное исследование материально-технического обеспечения лесопромышленного комплекса юга Дальнего Востока СССР в 1965-1975 гг. позволило выявить ключевые тенденции и проблемы развития отрасли в указанный период. Основное внимание было уделено анализу инфраструктуры, снабжения техникой, сырьем и трудовыми ресурсами, а также влиянию государственной политики на эффективность лесозаготовок и деревообработки. Результаты исследования показали, что, несмотря на значительные капиталовложения в отрасль, сохранялись такие проблемы, как нехватка современной техники, слабая транспортная доступность ряда лесных массивов и недостаточное развитие перерабатывающих мощностей. В то же время в этот период наблюдалось расширение лесохозяйственной инфраструктуры, внедрение новых технологий и рост объемов производства, что способствовало интеграции региона в общесоюзную экономику.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. ГАХК. Ф. Р-137. Оп. 25. Д. 255. Ф. П35. Оп. 105. Д. 43.
2. **Заусаев В.К.** Лесная индустрия Амурской области: проблемы и перспективы развития. Хабаровск, 1999.
3. **Заусаев В.К.** Лесная промышленность юга Дальнего Востока / В.К. Заусаев, Б.А. Осипов. Хабаровск: ДВНЦ АН СССР, 1976.
4. **Косыгин А.Н.** Об улучшении управления промышленностью, совершенствовании планирования и усилении экономического стимулирования промышленного производства. М., 1965.
5. **Минакир П.А.** Экономическое развитие региона: программный подход / отв. ред. А.Г. Зельднер, Н.И. Цветков; Институт экономических исследований ДВНЦ АН СССР. Москва: Изд-во «Наука», 1983.
6. Народное хозяйство РСФСР за 60 лет: Стат. ежегодник / ЦСУ при Совете Министров РСФСР. Москва: Статистика, 1977.
7. Общество и власть на российском Дальнем Востоке в 1960-1991 гг. (История Дальнего Востока России. Т. 3. Кн. 5) / под общ. ред. В.Л. Ларина; отв. ред. А.С. Ващук. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2016.
8. **Платонова Н.М.** Лесная промышленность советского Дальнего Востока в развитии внешнеэкономического взаимодействия СССР с сопредельными государствами АТР (1965-1985 гг.): исторический аспект (статья). Девятые Гродековские чтения. Материалы межрегиональной научно-практической конференции, посвященной 100-летию начала Гражданской войны в России. Хабаровск: Хабаровский краевой музей им. Н.И. Гродекова, 2018. Т. II.

9. **Платонова Н.М.** Промышленно-гражданский комплекс Дальнего Востока РСФСР (1965-1985 гг.). Опыт исторического развития. М.: Международный издательский центр «Этносоциум», 2013.
10. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 728 «Об улучшении управления промышленностью» от 30 сентября 1965 г. // ГАХК. Ф. Р-137. Оп. 25. Д. 227. Л. 187-191.
11. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2020 г. № 2464-р «Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года» // <http://static.government.ru/media/files/NAISPJ8QMRZUPd9LIMWJoeVhn16eGqD.pdf>.
12. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 103. Д. 1132. Оп. 25. Д. 255.
13. РГАЭ. Ф. 566. Оп. 1. Д. 19. Ф. 4372. Оп. 66. Д. 4215.
14. **Татаринов В.П.** Лесозаготовки: состояние и проблемы повышения эффективности. М., 1979.
15. Тихоокеанская звезда. 1965. 29 сентября. № 230.
16. **Шулятьев Д.А.** Лесозаготовительная промышленность Дальнего Востока: Ист.-экон. очерк / Дальневост. науч.-исслед. ин-т лесной пром-сти. Хабаровск: [Кн. изд-во], 1974.

A.V. ALEKHIN

Postgraduate Student, Department
of Theory and History of State and Law, Far Eastern
State Transport University,
Khabarovsk, Russia

MATERIAL AND TECHNICAL SUPPORT FOR THE FORESTRY COMPLEX OF THE SOUTHERN FAR EAST IN 1965-1975

The article is devoted to the analysis of the material and technical support of the timber industry complex in the south of the USSR Far East in 1965-1975. It is noted that the development of the industry took place within the framework of national economic policy. The leading problems of the regional timber industry are identified, related to the need for a deep technical production base, the introduction of new woodworking technologies and the elimination of manual labor. In summary, the author emphasizes that the systemic constraints of the Soviet economic model of development not only slowed down the dynamics of the timber industry complex in the south of the Far Eastern territory, but also aggravated its separation from world standards in the specified chronological period.

Key words: Far East of the USSR, timber industry, strategic planning, cost accounting, mechanization, logistics, and labor productivity.