



ЭКОНОМИКА ВОЙНЫ

Ах, война! Что ты сделала, подля!

Миллионам немцев в качестве трофея гла-
вари фашистского государства обещали бо-
гатства Советского Союза.

Еще в 1925 году в книге «Майн кампф» Гитлер сформу-
лировал «восточную полити-
ку»: «Когда мы говорим сегодня о приобретении новых земель и нового пространства в Европе, то в первую очередь думаем о России и о подчинен-
ных ей окраинных государ-
ствах...»

Для германского капитала Советский Союз, его богатства были огромными «пригором». Уже в начале войны 6 июля 1941 года Гитлер говорил: «В принципе мы должны помнить, что необходимо умело разрезать этот пригор, с тем чтобы мы могли: во-первых, господствовать, во-вторых, управлять, в-третьих, извлекать выгоду».

В государственном аппара-
те гитлеровской Германии раз-
рабатывались планы разрабо-
тания материальных ценностей СССР, уничтожения людского потенциала, создавались осо-
бые подразделения. Геринг откровенно заявлял: «Я наме-
реваюсь грабить!»

Для организации грабежей был создан подчиняющийся Ге-
рингу «экономический штаб особого назначения Ольден-
бург». Штаб руководил хозяйственными инспекциями во всех крупных захваченных го-
родах. Вместе с армией и госу-
дарственными чиновниками в страну хлынули многочисленные представители германских концернов, которые поспешили основать на оккупирован-
ных территориях СССР свои филиалы, главной и единствен-
ной целью которых был грабеж.

На территориях, подверг-
шихся временной оккупации, в 1941 году проживали 88 млн человек, или 40% всего населения СССР, 32% рабочих и служащих. На этих территориях находилось 33% основных фондов предприятий, производивших 33% валовой продукции всей промышленности страны. Так же была захвачена территория с плодородными землями, на которой до войны было занято посевами зерновых и технических культур свыше 70,8 млн га, или 47% всего пахотного поля страны, собирались 38% зерна, 53% льна-долгунца, выращивалось 45% поголовья крупного рогатого скота, 68% свиней, 29% овец и коз.

около
30%
национального
богатства поте-
рял Советский
Союз за время
войны

В истории всех войн, шед-
ших ранее, ни одна армия не разрушала так методично и планомерно, так жестоко и хладнокровно захваченные во время военных действий чужие территории, как это делали гитлеровские войска. Специальные команды фашистов для поджога зданий, взрывате-
лей для уничтожения не только промышленных объектов, но и театров, музеев, детских садов и больниц впервые соз-
дала германская армия.

Чтобы экономика СССР могла противостоять экономической мощи фашистской Германии, необходимо было не потерять оставшиеся ресурсы. И уже 27 июня 1941 года было принято решение об эвакуации огромного числа предприятий на восток страны, которая позволила сохранить значительную часть военно-экономического потенциала тех районов, которые попадали в зону оккупации. На восток отправлялось и имущество колхозов и совхозов. Тем самым были сорваны планы гитлеровцев – лишить Советский Союз промышленной базы.

Созданная на востоке стра-
ны новая промышленная база

стала, по сути, основным поставщиком всех важнейших видов продукции. Уже в 1942 году промышленные предприятия восточных районов производили 100% тракторов, 99% кокса, 97% железной руды, 97% чугуна, 87% стали, 90% проката, 82% угля, 52% стакнов, 59% электроэнергии.

За всю историю человечества ни одна страна не понесла такой урон в результате военных действий. Советский Союз потерял около 30% национального богатства и десятки миллионов человек. Нацисты планировали выселить в Сибирь с Украины 65% украинцев, из Белоруссии – 75% белорусов. Освобожденные территории подлежали заселению немецкими колонистами.

Западногерманский эко-
номист Б. Эндрюкс рассчитал, что если на Первую мировую войну было израсходовано 260 млрд долларов, то на Вто-
рую – 3300 млрд. Бюджетные

Николай ПЛЕХАНОВ



Взорванный фашистами Днепрогэс

НОВЫЕ РУБЕЖИ

«Зеленая» экономика приходит в Беларусь

По индексу экологической эффективности в 2005 году Беларусь занимала 73-е место в мире, в 2014 году – 32-е место. Так называемый «экологический след» тоже сокращается.

Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Беларусь до 2030 года (НСУР-2030) включает систему мер по укреплению технологического потенциала национальной экономики, позволяющие обеспечить ее функционирование на экологических принципах. Этому процессу способствует проект «Содействие переходу Республики Беларусь к «зеленой» экономике». Офинансируется Европейским союзом и реализуется Программой развития ООН. Бюджет проекта – 5 миллионов евро. Срок реализации – декабрь 2017 года.

Первый заместитель министра природных ресурсов и охраны окружающей среды Беларусь Ия Малкина считает, что «зеленой» экономике, разработке тематических компьютерных игр и мобильные приложения, создать электронную «зеленую» карту, на которой будут отмечены организации, собирающие и сортирующие отходы на основе «зеленых» принципов, а также создать информационные эко-

логические центры в заказниках «Прибужское Полесье» и «Святозерский».

Второй компонент – это реализация в регионах четырех пилотных проектов, основанных на принципах «зеленой» экономики: открытие производств офисной бумаги из вторичных ресурсов в Борисове, организация глубокой переработки сапропеля в Житковичах, создание комплекса по переработке древесных отходов в Бресте и птицомини для выращивания птицы тетеревинных пород в заказнике «Налибокский».

Третий – это работа с неправительственными организациями, которым под «зеленые» инициативы будут выдаваться гранты. Проекты могут разрабатываться совместно с государственными органами и бизнес-сообществом, но подавать их должны общественные организации.

Кроме того, разрабатывается «зеленая карта» Беларусь, на которой можно будет найти предприятия, ориентированные на внедрение принципов «зеленой» экономики. То, что забота об экологии, которую на производстве всег-

да относят к издержкам, может приносить прибыль, доказывает учебная программа «Чистое производство».

Ее в Беларусь реализуют Норвежское общество дипломированных инженеров и научных сотрудников TEKNA. Северная экологическая финансовая корпорация NEFCO, учрежденная пятью странами Северной Европы.

Почему экологический просвещением занялись скандинавы? Потому что они дальше всех продвинулись в Европе в организации чистых производственных процессов. А сегодня с помощью Программы по окружающей среде ООН (ЮНЕП) предлагаются свои опыт зарубежным партнерам.

Средства на проведение природоохранных мероприятий предприятиям искать не приходится, так как корпорация NEFCO предоставляет очень выгодный целевой кредит.

В Беларусь TEKNA, стратегическим партнером которой стал Международный государственный экологический университет им. А.Д. Сахарова, работает уже два года. За это время на базе вуза с помощью

норвежских и привлеченные преподавателей успешно прошли обучение и получили международные сертификаты специалисты Минского завода шестерен, Минского тракторного завода, СП ЗАО «Милавица», ОАО «БАТЭ», Могилевского металлического завода. Опытной научной станции по сахарной свекле (г. Несвиж) и другие – всего 11 предприятий. Представленные специалистами выпускные проекты приняты к реализации и обещают оказаться прибыльными. Например, Минский завод шестерен может в конце

следующего года внедрить энергоеффективное освещение, которое снижает энергопотребление на эти цели на 74% и будет приносить ежегодно более 70 тысяч долларов экономии. Ни менее значимы для проектами должна увеличиться и программа второго года, которую на сей раз решено реализовать на базе Новогрудского района, где инициатива организации обучения местных специалистов проявил рост.

Иван ПЕТРОВ,
Дмитрий ГОМЕЛЬСКИЙ

ЦИФРЫ УТВЕРЖДАЮТ

Глава Правительства Беларусь Андрей Кобяков заявил о намерениях страны нарастить поставки своих товаров в другие страны, чтобы не зависеть от экспорта в Россию, который сегодня приносит ощущимые убытки. В частности, власти поставили задачу нарастить до 5 млрд долларов поставки в страны Северной Африки, Латинской Америки, Китай, Индию, Индонезию, добавил Кобяков. По его словам, правительство определило 56 перспективных рынков для белорусской продукции.

70 лет

«Победа» – символ Победы

Через день после окончания операции «Кольцо» и полного пленения 6-й армии вермахта под Сталинградом, 3 февраля 1943 года, в Москве в Наркомсредмаше проходило совещание, на котором обсуждалась разработка



предн. и задних стекол придавал силуэту динамичность.

Впервые появились электрические указатели поворотов и стоп-сигналы, а также вполне вменительный багажник.

Но было единого мнения о двигателе для нового автомобиля. Вариантов было два: 6-цилиндровый 62-сильный и 4-цилиндровый мощностью 50 лошадиных сил.

Летом 1943 года немецкие бомбардировщики совершили более 20 массированных атак на Горьковский автозавод, который тогда выпускал грузовики и броневомобили. Было разрушено около полусятка производственных корпусов, выведен из строя 9 тысяч метров конвейерных линий, 6 тысяч единиц технологического оборудования. Завод был на грани остановки, но работал над новой машиной не прерываясь. Казалось бы, рядом для военного времени факт: сотни фабрик, заводов продолжали работать, несмотря на налеты вражеской авиации. Но тут другое дело. Как уже говорилось, до победы было еще далеко, а в стране конструировали легковой автомобиль, который будет востребован в мирной жизни. Значит, были уверенность в окончательном разгроме неприятеля и планы на послевоенное развитие страны.

Следует отметить, что в СССР тогда не существовало сколько-нибудь серьезной кузовостроительной школы, не было специалистов подобного профиля. Для предвоенных моделей кузовную оснастку заказывали, как правило, американцам. В этот раз все пришлось делать самим. Также в стране не производился прокатный лист, ширина которого подходила бы для штамповки крупных деталей корпуса будущей «Победы». Приходилось штамповать элементы кузова частями, потом сваривать, швы зачищать, шпатлевать, что сказывалось на прочности, и на внешнем виде. Увеличивался и вес машины.

Тем не менее, как это было принято в канун государственного праздника очередной годовщины Октябрьской революции 6 ноября 1944 года, первый опытный образец был выведен главным конструктором ГАЗ Андреем Липгартом на ходовые испытания. Машина выглядела очень современно и красиво, а сильный наклон пе-

ривных и задних стекол придавал силуэту динамичность. Впервые появились электрические указатели поворотов и стоп-сигналы, а также вполне вменительный багажник.

Летом 1943 года немецкие бомбардировщики совершили более 20 массированных атак на Горьковский автозавод, который тогда выпускал грузовики и броневомобили. Было разрушено около полусятка производственных корпусов, выведен из строя 9 тысяч метров конвейерных линий, 6 тысяч единиц технологического оборудования. Завод был на грани остановки, но работал над новой машиной не прерываясь. Казалось бы, рядом для военного времени факт: сотни фабрик, заводов продолжали работать, несмотря на налеты вражеской авиации. Но тут другое дело. Как уже говорилось, до победы было еще далеко, а в стране конструировали легковой автомобиль, который будет востребован в мирной жизни. Значит, были уверенность в окончательном разгроме неприятеля и планы на послевоенное развитие страны.

Следует отметить, что в первом варианте «Победы» для силовиков и кузовных элементов), конструкторы Горьковского автозавода полностью пересмыслили внешний вид машины и придали ряд нововведений, которые для автомобилестроения тех лет можно было назвать революционными.

Для своего времени «Победа» была экономичным автомобилем. Вариант было два: 6-цилиндровый 62-сильный и 4-цилиндровый мощностью 50 лошадиных сил.

Летом 1943 года немецкие бомбардировщики совершили более 20 массированных атак на Горьковский автозавод, который тогда выпускал грузовики и броневомобили. Было разрушено около полусятка производственных корпусов, выведен из строя 9 тысяч метров конвейерных линий, 6 тысяч единиц технологического оборудования. Завод был на грани остановки, но работал над новой машиной не прерываясь. Казалось бы, рядом для военного времени факт: сотни фабрик, заводов продолжали работать, несмотря на налеты вражеской авиации. Но тут другое дело. Как уже говорилось, до победы было еще далеко, а в стране конструировали легковой автомобиль, который будет востребован в мирной жизни. Значит, были уверенность в окончательном разгроме неприятеля и планы на послевоенное развитие страны.

Следует отметить, что в первом варианте «Победы» для силовиков и кузовных элементов), конструкторы Горьковского автозавода полностью пересмыслили внешний вид машины и придали ряд нововведений, которые для автомобилестроения тех лет можно было назвать революционными.

Для своего времени «Победа» была экономичным автомобилем. Вариант было два: 6-цилиндровый 62-сильный и 4-цилиндровый мощностью 50 лошадиных сил.

Летом 1943 года немецкие бомбардировщики совершили более 20 массированных атак на Горьковский автозавод, который тогда выпускал грузовики и броневомобили. Было разрушено около полусятка производственных корпусов, выведен из строя 9 тысяч метров конвейерных линий, 6 тысяч единиц технологического оборудования. Завод был на грани остановки, но работал над новой машиной не прерываясь. Казалось бы, рядом для военного времени факт: сотни фабрик, заводов продолжали работать, несмотря на налеты вражеской авиации. Но тут другое дело. Как уже говорилось, до победы было еще далеко, а в стране конструировали легковой автомобиль, который будет востребован в мирной жизни. Значит, были уверенность в окончательном разгроме неприятеля и планы на послевоенное развитие страны.

Следует отметить, что в первом варианте «Победы» для силовиков и кузовных элементов), конструкторы Горьковского автозавода полностью пересмыслили внешний вид машины и придали ряд нововведений, которые для автомобилестроения тех лет можно было назвать революционными.

Летом 1943 года немецкие бомбардировщики совершили более 20 массированных атак на Горьковский автозавод, который тогда выпускал грузовики и броневомобили. Было разрушено около полусятка производственных корпусов, выведен из строя 9 тысяч метров конвейерных линий, 6 тысяч единиц технологического оборудования. Завод был на грани остановки, но работал над новой машиной не прерываясь. Казалось бы, рядом для военного времени факт: сотни фабрик, заводов продолжали работать, несмотря на налеты вражеской авиации. Но тут другое дело. Как уже говорилось, до победы было еще далеко, а в стране конструировали легковой автомобиль, который будет востребован в мирной жизни. Значит, были уверенность в окончательном разгроме неприятеля и планы на послевоенное развитие страны.

Следует отметить, что в первом варианте «Победы» для силовиков и кузовных элементов), конструкторы Горьковского автозавода полностью пересмыслили внешний вид машины и придали ряд нововведений, которые для автомобилестроения тех лет можно было назвать революционными.

Летом 1943 года немецкие бомбардировщики совершили более 20 массированных атак на Горьковский автозавод, который тогда выпускал грузовики и броневомобили. Было разрушено около полусятка производственных корпусов, выведен из строя 9 тысяч метров конвейерных линий, 6 тысяч единиц технологического оборудования. Завод был на грани остановки, но работал над новой машиной не прерываясь. Казалось бы, рядом для военного времени факт: сотни фабрик, заводов продолжали работать, несмотря на налеты вражеской авиации. Но тут другое дело. Как уже говорилось, до победы было еще далеко, а в стране конструировали легковой автомобиль, который будет востребован в мирной жизни. Значит, были уверенность в окончательном разгроме неприятеля и планы на послевоенное развитие страны.

Следует отметить, что в первом варианте «Победы» для силовиков и кузовных элементов), конструкторы Горьковского автозавода полностью пересмыслили внешний вид машины и придали ряд нововведений, которые для автомобилестроения тех лет можно было назвать революционными.