

Лямзаев Сергей Владимирович

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИНЖЕНЕРНАЯ МЫСЛЬ О ПРОБЛЕМЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ РАБОТ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА (РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ)

Статья посвящена важному аспекту истории водного транспорта в России - проблеме финансирования работ на речных путях в начале XX века. Рассматриваются основные позиции по этому вопросу, раскрывается эволюция взглядов исследователей. В статье также содержится оценка состояния речной инфраструктуры и проблем ее модернизации в этот период на примере области войска Донского.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2011/4-2/29.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2011. № 4 (10): в 3-х ч. Ч. II. С. 108-112. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2011/4-2/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

общим правилом повторяющиеся изо дня в день акты производства, распределения и обмена продуктов и позаботиться о том, чтобы отдельный человек подчинился общим условиям производства и обмена. Это правило, вначале выражающееся в обычае, институционализируясь, становится юридической нормой, вместе с которой возникают и органы, которым поручают ее соблюдение. В основе структуры экономики лежит организационно-экономический уровень. Он характеризуется совокупностью форм производства и управления, уровнем технологического развития общества, количеством и качеством используемых ресурсов.

Таким образом, экономическая культура является фундаментальной составляющей как национальной экономики, так и государства в целом. Без учета этносоциальных культурологических особенностей экономической сферы общества невозможен системный подход к хозяйственной деятельности. Макроэкономическое взаимодействие как на уровне национальных государств, так и на уровне цивилизаций невозможно без учета специфики экономической культуры субъектов хозяйственной деятельности.

Для понимания особенностей экономической культуры некоторой национальной общности необходимо учитывать не только геоклиматическое и геополитическое положение данной общности, но и религиозные ценности, предпочтительные методы их распространения. Экономическая культура детерминирует внешнюю и внутреннюю политику её народа-носителя, определяет предпочтительные способы создания и защиты национального богатства. Со временем может усложняться содержание аксиологического аппарата, могут совершенствоваться средства культурного воспроизводства, но глубинная суть, положившая начало цивилизаций Запада и Востока, будет сохраняться и находить свое отражение в реальности в течение всего периода существования мировых цивилизаций.

Список литературы

1. Кравченко И. И. Бытие политики. М.: ИФ РАН, 2001. 260 с.
2. Селищев А. С., Селищев Н. А. Китайская экономика в XXI веке. СПб.: Питер, 2004. 240 с.

ECONOMIC CULTURE ROLE IN ETHNO-SOCIAL MACRO-SYSTEMS

German Vasil'evich Lopatkin

Department of Philosophy and Political Science

Mari State University

bepa007@yandex.ru

The author covers the social-philosophical aspects of economic culture formation, gives its definition, shows the interconnection with policy and religion, underlines the importance of economic culture in ethno-genesis and determines the characteristic features of economic culture.

Key words and phrases: economic culture; business culture; economic policy; national economy.

УДК 626/627:336(091)

Статья посвящена важному аспекту истории водного транспорта в России - проблеме финансирования работ на речных путях в начале XX века. Рассматриваются основные позиции по этому вопросу, раскрывается эволюция взглядов исследователей. В статье также содержится оценка состояния речной инфраструктуры и проблем ее модернизации в этот период на примере области войска Донского.

Ключевые слова и фразы: речные пути; финансирование; инфраструктура; модернизация; гидротехническое строительство.

Сергей Владимирович Лямзаев

Кафедра истории и философии

Новочеркасская государственная мелиоративная академия

lsv.konst@mail.ru

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИНЖЕНЕРНАЯ МЫСЛЬ О ПРОБЛЕМЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ РАБОТ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА (РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ)[©]

Важной частью государственной политики в решении транспортных проблем в начале XX века оставалась работа по обустройству речных путей сообщения. Наряду с железными дорогами внутреннее судоходство являлось основным видом сообщений, занимая в некоторых видах перевозок (например, леса) первые позиции. Удельный вес водного транспорта в общем грузообороте составлял на 1913 год 27-29%, однако

внимание, уделявшееся обеспечению судоходства на реках России, абсолютно не соответствовало его значению [7, с. 90]. Если на железные дороги в 1912 году выделялось 648 млн. рублей, то водные пути финансировались по остаточному принципу: около 22 млн. в том же году [Там же, с. 85]. Между тем речное хозяйство требовало постоянного дополнительного финансирования, а уже испрошенные кредиты - правильного и целесообразного использования. Ситуация в сфере изменилась с назначением на пост министра путей сообщения С. В. Рухлова. Именно на этот период приходилась широкая министерская поддержка в обустройстве старых и строительстве новых водных путей, и область войска Донского оказалась в эпицентре процесса. Здесь возводились две шлюзованные системы: на Северском Донце (1911-1914 гг.) и на Дону (1914-1918 гг.). При этом данные работы исходили из дальнейших проектов соединения Донского бассейна с Днепром и Волгой. Уже на стадии планирования был поднят вопрос о финансировании как строительных операций, так и дальнейшей эксплуатации сооружений. Выдвинутые точки зрения имели полярный характер, выражая взгляды различных заинтересованных кругов.

Актуальность темы определяется в некоторой степени современной практикой судоходства в нашей стране, где далеко не все узкие места на речных магистралях были преодолены гидротехническими работами при Советской власти. Так, до сих пор не решена проблема пропускной способности Волго-Балтийского и Волго-Донского каналов, сохраняются трудности волжского судоходства в районе Нижнего Новгорода, на Дону все чаще возвращаются к планам строительства дополнительного гидроузла ниже Кочетовского шлюза. Все эти обстоятельства, так или иначе, вновь поднимают вопрос о будущем финансировании этих работ, пути решения которого уже обсуждались в начале XX века. Возможность использования исторического опыта в этом свете выглядит достаточно оправданно, тем более, что и тогда, и сейчас наша страна находится в сходных обстоятельствах необходимости широкой модернизации всего народно-хозяйственного механизма.

Изначально проблема введения государственных денежных сборов за пользование речными путями рассматривалась лишь для тех участков рек, где были проведены на казенные средства крупные работы по улучшению условий судоходства. Это в значительной степени распространялось на территорию области войска Донского, оказавшегося в данный период местом осуществления модернизации речной инфраструктуры. Нормализация плавания на Северском Донце и Дону, кроме несомненных выгод региону, влекла за собой в некоторых районах сворачивание или видоизменение деятельности местных организаций, обеспечивающих условия судоходства. Речь идет, прежде всего, о Донском речном комитете. Функционирование Донского речного комитета осуществлялось путем взимания попутных сборов, а также своеобразного налога на мощности силовых установок пароходов [3, с. 57]. Аккумулированные таким образом средства пускались на дноуглубительные работы, расстановку вех, бакенов и других предостерегающих знаков. В перспективе, с улучшением условий судоходства, необходимость такой деятельности резко ограничивалась, значительная часть полномочий по организации навигации перекладывалась на государственные органы. Отсюда неизбежная заинтересованность не только в возмещении затраченных на шлюзование средств, но и последующем материальном обеспечении созданной инфраструктуры, в т.ч. амортизационных расходов.

Зарубежная и отечественная практика конца XIX - начала XX вв. свидетельствовала, что плата за использование водных путей сообщения являлась, скорее, исключением из правил и если вводилась, то была связана лишь с определенными обстоятельствами. Так, например, безусловно платными оставались морские каналы, проходившие по внутренним территориям той или иной страны: Кильский (Северо-Германский), Суэцкий, Панамский. Соответствующая плата предусматривалась бы (в случае постройки) за прохождение предполагаемого Черноморско-Балтийского морского канала, который, по мысли авторов проекта, должен был пройти по рекам Днепр и Западная Двина [14, с. 43]. Существовали планы строительства и использования в коммерческих целях шлюзованной системы на Припяти [8, с. 86]. Платными оставались водные пути, устроенные на частные средства (с 70-х гг. XIX века на Москве-реке функционировала лестница шлюзов, возведенная силами «Товарищества туерного Московецкого пароходства») [13, с. 261], а также такие, где движение осуществлялось с помощью внешней тяги (бурлацкая, коноводная - на Тихвинской, Мариинской водных системах и др.) [6, с. 15-16; 16, с. 39]. Масштабность будущих проектов на водных магистралях неизбежно упиралась в материальный вопрос, решение которого в разных инженерных кругах исходило из диаметрально противоположных установок.

Применительно к области войска Донского и его речным путям эти точки зрения можно проследить по двум докладам, появление которых связано с реализацией государственной политики развития речного транспорта в регионе. Более ранний из них принадлежит представителю местной инженерной мысли Р. Ф. Реевскому. Свои соображения он излагал в русле международной практики по данному вопросу, не предполагавшей подключения перевозчиков к финансированию проектов на реках и каналах: «Уже на втором конгрессе по внутреннему судоходству в Вене в 1886 году было высказано ... что полное опроцентирование затраченного государством капитала не требуется и в общих интересах не должно предъявлять такого требования» [12, с. 2]. Работы по улучшению условий судоходства на реках области, равно как и по всей стране, ни в коей мере не должны были инициироваться стремлением государственных органов извлечь выгоду: «Водяной путь может быть таковым только при условии, если он представляет собой доступное широким слоям населения орудие или средство, помощью которого ... труд и предприимчивость ... могут найти приложение, и, содействуя обогащению населения, увеличивая его платежную и покупательную способность косвенным путем, доставляет государству такие выгоды, в сравнении с которыми прямые доходы,

могущие быть извлекаемые через обложение продуктов за пользование путем, являются незначительными» [Там же]. Намерения государственных органов о специальном обложении грузов по Северскому Донцу были выражены предельно ясно еще на предварительной стадии обсуждения проекта, в 1903 году (за каждый перевозимый пуд грузов от станицы Каменской до Дона предполагалось взимать налог в ½ копейки) [4, с. 6]. Кроме того, с возведением Северскодонецкой шлюзованной системы подобный налог вводился бы и на нижней части Дона - от устья Северского Донца до Ростовского порта, причем помимо существующих взносов, взимаемых Донским речным комитетом [12, с. 12]. Вероятность введения такой практики - государственных сборов - на реках области можно было объяснить, во-первых, значительностью работ, предпринимаемых на водных путях, во-вторых, замкнутостью всего бассейна, не имеющего связей с более крупными транспортными потоками - Волжским и Днепровским, в-третьих, практическим отсутствием возможностей для конкуренции в большинстве приречных районов со стороны других видов транспорта, прежде всего железнодорожного. С другой стороны, Р. Ф. Реевский, всемерно ссылаясь на западный опыт (прежде всего, на Францию и Соединенные Штаты Америки), видимо, целенаправленно не упоминал о немецких водных путях (наиболее передовых в то время), где с 1905 года, после продолжительного перерыва, были введены государственные судовые сборы [9, с. 311].

Вторая точка зрения исходила из других стремлений. Было вполне очевидно, что работы на внутренних водных путях необходимы, а там, где реки представляют серьезные альтернативы другим видам транспорта, - просто неотложны. Если вопрос финансирования и скорой окупаемости путей становится причиной замораживания строительства соответствующей инфраструктуры, то целесообразно переложить часть материальных затрат на непосредственных эксплуатационников, то есть тех, кто этими путями станет пользоваться. Посредством введения судовых сборов проблема будет решена. Эта точка зрения в основных чертах изложена в докладе горного инженера А. В. Белова, посвященном перспективам строительства Волго-Донского канала. Им изначально возможность такого соединения рассматривалась с трех основных позиций, в числе которых отдельно выделялась проблема окупаемости всего плана работ. Выходом виделся специальный сбор в 2 копейки с пуда за прохождение непосредственно канала и всей низлежащей лестницы донских шлюзов. Суммарный объем предполагавшегося дохода равнялся бы 5 260 тыс. рублей в год, что с лихвой покрывало бы и расходы по эксплуатации сооружений, и в течение нескольких лет вложенный в строительство капитал [2, л. 10]. Обустройство речных путей сообщения представлялось А. В. Белову главным стимулом к широкому развитию промышленности и экспортных отраслей хозяйства, причем Волго-Донское соединение им отнесено к одним из важнейших и первостепенных: «...Осуществление Волго-Донского канала ... является задачей, на решение которой мы должны отдать все наше внимание, не откладывая в долгий ящик» [Там же, л. 10 об.]. В соответствии с такой задачей вопрос перекладывания издержек производства работ на плечи будущих грузоотправителей представлялся и логичным, и резонным. Обращает на себя внимание тот факт, что если точка зрения Р. Ф. Реевского стала выражением чаяний местных элит (сам Р. Ф. Реевский долгое время прослужил по линии VI Московского округа путей сообщения, куда входил и Донской бассейн), то А. В. Белов - представитель столичной инженерной мысли, несколько далекой от действительных потребностей и возможностей региона, а потому многие выводы последнего имеют умозрительный характер либо же ориентированы на потребности волжских пароходств. Объемы волжских перевозок в десятки раз превосходили донские, а потому будущие сборы при прохождении Волго-Донского пути стали бы для волжских судоходных компаний менее накладными и обременительными.

Изменения, происходившие в нашей стране в годы Первой мировой войны, уже сами по себе носили очень глубокий преобразовательный характер. Усилившиеся в 900-е годы тенденции к монополистическим формам хозяйствования во многих случаях поддерживались и санкционировались государственными органами [15, с. 341]. В период военных действий такое положение приобрело наиболее отчетливое содержание. В ряде отраслей государство переходило на прямую к директивным методам руководства (например, оборонная промышленность и те отрасли, которые были связаны с обороной). В некоторой степени такая особенность стала свойственна и речному хозяйству. Так, в частности, строительство Донской шлюзованной системы (1914-1918 гг.), пришедшее полностью на годы Первой мировой войны, было отмечено внедрением новой формы организации работ - так называемого хозяйственного способа, заключавшегося в концентрации рычагов управления в руках специально созданной казенной структуры - Управления работ по шлюзованию реки Дон [5, л. 5]. Подобное проникновение государственного интереса в разных отраслях приводило часть инженерных кругов к осознанию неизбежности внедрения новых форм организации управления и в функционировании внутреннего судоходства. Наиболее последовательно эта идея изложена В. В. Никольским - известным дореволюционным исследователем проблем речного транспорта. В противовес двум представленным точкам зрения им выдвигался третий путь, который, по мнению ученого, должен был объединить две позиции: интересы собственников грузов и государства. Речь шла о национализации всей речной инфраструктуры: «Обычная практика возмещения затрат при помощи судовых сборов, - тем более, когда она ограничивается искусственными путями или если касается рек, то только регулированных, - исходит, в сущности, из частно-хозяйственного принципа... Народно-хозяйственная точка зрения с такой постановкой вопроса согласиться не может: она противоречит не только ее собственным интересам, но и всей вообще идее сотрудничества, определяющей содержание современной работы транспорта» [10, с. 37]. Другими словами, в противоположность интересам частного предпринимательства (либо даже государственного), исходящего главным образом из содержания понятий «прибыль» и «издержки», народно-

хозяйственный механизм выдвигает на передний план мотив общей целесообразности, когда разные виды транспорта будут выполнять одну главную задачу - качественную перевозку, а не конкурировать, подавляя и ущемляя друг друга. «Несомненно, что эволюция транспортных отношений, - продолжает В. В. Никольский, - в конечном итоге и направляется ... к установлению единого, а не раздельного владения путями и орудиями перевозки, к организации единого, а не раздельного хозяйства на водных и железнодорожных путях и к коренному объединению всей тарифной системы» [Там же, с. 39-40]. Любопытно, что за два месяца до исторических октябрьских событий (доклад был опубликован в августе 1917 года) главным стимулом развития речной транспортной системы называлась именно национализация: «Национализация водного транспорта как форма единого владения путями и орудиями перевозки является условием, лучше всего гарантирующим народно-хозяйственную экономичность плана водного строительства» [Там же, с. 40].

События ближайшего будущего во многом явились подтверждением оценок В. В. Никольского. И речная инфраструктура, и внутренний водный транспорт были национализированы согласно декретам Советского правительства. На Дону этот процесс (передача всех полномочий новым органам руководства) происходил неоднократно, в зависимости от того, в чьи руки попадала власть. Всякие подобные пертурбации оказывали самое негативное влияние на состояние речного хозяйства. Сходная ситуация отмечалась и в других регионах, где противостояние в ходе Гражданской войны принимало наиболее ожесточенный характер [1, с. 18]. Тем не менее в дальнейший период восстановления нарушенных экономических связей Советская власть уделяла значительное внимание водным путям. Так, в частности, полномасштабная эксплуатация Кочетовского шлюза началась в 1920 году [11, с. 143], на многих водных путях проводились мероприятия по реконструкции пришедших в упадок гидросооружений (например, на Тихвинской системе) [6, с. 19]. Таким образом, многие предположения В. В. Никольского оказались верными и, несмотря на то, что большевистская национализация происходила под влиянием, прежде всего, политических факторов, а не экономических, тем не менее последующее функционирование водного транспорта получило новый импульс к развитию.

Изложенные выше точки зрения на проблему финансирования обустройства и строительства водных путей во многих случаях имели всеобщий характер, приложимый не только к Донскому краю, но и ко всероссийской практике в данном вопросе. Такая всеохватность объясняется тем, что Дон и его важнейший приток Северский Донец стали в начале XX века рассматриваться не как изолированный отдельный водный бассейн, но как крупные транзитные магистрали, которые в недалеком будущем должны были связать Волгу с черноморским и украинским рынком. Вследствие этого вопрос, сформулированный в докладе А. В. Беловым: «оправдывается ли затрата капиталов на устройство канала (подразумевается Волго-Дон и шлюзование Дона - С. Л.) в ближайшем будущем с точки зрения финансовой?» [2, л. 7] - приобретал решающее значение и актуальность, тем более, что любое его решение становилось прецедентной нормой, легко переносимой на другие водные системы. Мнение В. В. Никольского иллюстрирует возможность третьего пути, о котором с большей настойчивостью заговорили в период Первой мировой войны, когда шла значительная перестройка всей экономической жизни в стране и мысли о национализации перестали вызывать однозначную негативную реакцию. Вероятность такого подхода уже в значительной мере проявилась в рамках работ на Дону в 1914-1918 гг. Однако кардинальное внедрение данного принципа хозяйствования могло произойти (и произошло) лишь при Советской власти. Опыт дальнейшего развития речного транспорта и речной инфраструктуры в целом выявил продуктивность этого механизма, положительные стороны которого не замедлили сказаться уже в первой половине 1920-х гг.

Список литературы

1. Арутюнов Г. Б. История развития водного транспорта Верхне-Ленского бассейна: 1860-1985 гг.: автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Ростов-на-Дону, 2009.
2. Белов А. В. Волго-Донской канал // Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 330. Оп. 61. Д. 1952.
3. Дриженко А. К. Описание Ростовского-на-Дону торгового порта. СПб., 1913.
4. Журнал инженерного совета: 30 июля 1903 г. № 70 // Шлюзование реки Северного Донца от устья до станицы Гундоровской: отчет по работам. Пг., 1915.
5. Журнал совещания при Управлении работ по шлюзованию р. Дона // Государственный архив Ростовской области (ГАРО). Ф. 70. Оп. 1. Д. 23.
6. Зюрин В. Г. Развитие Тихвинской водной системы и ее влияние на экономику и население края в XIX - первой половине XX в.: автореф. дисс. ... канд. ист. наук. СПб., 2009.
7. Кублицкий Г. Ц. Великая речная держава. М., 1952.
8. Лелявский Н. С. Об углублении наших больших рек. Киев, 1904.
9. Материалы по экономическому исследованию внутренних водных путей. СПб., 1913. Т. I.
10. Никольский В. В. Принципы водного строительства в России. Пг., 1917.
11. Редьков Н. Н., Беленький Г. Л., Огарев А. В. Дон - река жизни. Ростов-на-Дону, 2005.
12. Реевский Р. Ф. К вопросу о шлюзовании части реки Северного Донца и улучшении условий плавания в части реки Дона ниже впадения реки Северного Донца. Ростов-на-Дону, 1910.
13. Речное судоходство в России. М., 1985.
14. Тилленгер Ф. А. Балтийско-Черноморский морской канал. СПб., 1908.
15. Туган-Барановский М. И. Основы политической экономии. М., 1998.
16. Улучшение судоходных условий реки Шексны. Пг., 1916. Ч. I.

**NATIVE ENGINEERING THOUGHT ABOUT THE PROBLEM OF FINANCING THE WORKS
AT INTERNAL WATERWAYS AT THE BEGINNING OF THE XXTH CENTURY (REGIONAL ASPECT)**

Sergei Vladimirovich Lyamzaev
Department of History and Philosophy
Novocherkassk State Soil-Reclamation Academy
lsv.konst@mail.ru

The article is devoted to an important aspect of water transport history in Russia - to the problem of financing the works at waterways at the beginning of the XXth century. The author considers the basic positions on this question and reveals the evolution of the researchers' views. The article also contains the estimation of river infrastructure state and its modernization problems during this period by the example of Don Troop region.

Key words and phrases: waterways; financing; infrastructure; modernization; hydraulic engineering construction.

УДК 902/904

Статья повествует о развитии Черноморского побережья Сочи в первобытный период, а также делается сравнительно-исторический анализ региона с другими территориями.

Ключевые слова и фразы: первобытность; палеолит; мезолит; неолит; энеолит; ашель; мустье; леваллуа; Сочи; цивилизационные процессы.

Анвар Мирзахматович Мамадалиев, к. пед. н., доцент
Кафедра истории и культурологии
Сочинский государственный университет туризма и курортного дела
anvarm@mail.ru

**МИРОВЫЕ ЦИВИЛИЗАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ
ТЕРРИТОРИИ СОЧИ В ПЕРВОБЫТНЫЙ ПЕРИОД[©]**

В настоящее время так называемая локальная история становится все более популярной в нашей стране. Выделилось это направление в отечественной науке в середине XIX века и до 1917 года развивалось весьма продуктивно: был накоплен значительный эмпирический опыт, делались первые попытки теоретического обоснования его принципов.

Однако в то время, когда на Западе формировались основные теоретико-методологические позиции локальной истории, в СССР к этому разделу исторической науки, носившему название краеведение, относились не только с недопониманием, но и с открытой неприязнью: «...Долгое время термин “краеведение” нес негативную окраску, подразумевая под собой непрофессиональное, ненаучное, узколокальное отношение к истории, которым занимались люди, далекие от науки» [8, с. 17]. Как результат - отрицательное отношение советских историков к локальной истории и ее подходам и, соответственно, резкое снижение качества и количества краеведческих исследований.

Проблема развития Сочинского региона через призму локальной истории интересовала и интересует археологов и историков. Древнейшие времена весьма глубоко освещены в работах Ю. Н. Воронова [1], В. И. Марковина [5] и др. Делались попытки сравнительного цивилизационного анализа региона и применительно к другим эпохам (работы И. Ю. Джанхота, Н. Г. Ловпаче [3], А. А. Черкасова и др. [2, с. 12-16]).

Попробуем рассмотреть историю Черноморского побережья на территории Сочи в рамках цивилизационного подхода. Временной период - с древнейших времен (начиная с эпохи палеолита на Кавказе - 400 тыс. лет назад) до начала Средневековья (середина I тысячелетия нашей эры).

Проблема заселения Кавказа в эпоху палеолита - древнекаменного века (от греческого «палеос» - древний, «литос» - камень) до сегодняшнего дня вызывает много вопросов. Большинство отечественных исследователей полагает, что оно произошло в относительно позднее время, на заключительной стадии раннего палеолита. По предположению Ю. Н. Воронова, заселение происходило из района Малой Азии через Колхиду около 400-350 тыс. лет назад, в конце раннеашельского периода [1, с. 5]. Ашельским периодом называется эпоха раннего палеолита, когда культура человека находилась на ранней стадии первобытнообщинного строя: он мог пользоваться огнем, заниматься собирательством и охотой, пользоваться примитивными каменными (кремниевыми) орудиями - ручными рубилами, отщепами. Предполагается, что представители ашельской культуры уже 700 тыс. лет назад поддерживали огонь, но еще не умели его добывать. В позднеашельский период - леваллуа - населявшие 350 тыс. лет назад окрестности Сочи неандертальцы (в отечественной литературе встречается другое название - *Homo sapiens neanderthalensis* - палеоантропы [9]) достаточно тщательно обрабатывали свои орудия, что говорит об осмысленном отношении их к назначению производимых инструментов.

Эпоха среднего палеолита - мустье - представлена памятниками на территории Сочи куда более значительно. С мустьерской культурой ассоциируют культурно-технологический комплекс населявших планету в этот период поздних неандертальцев.