

Муртузалиева С.Ю.
Российский университет дружбы народов
117198, г. Москва, Миклухо-Маклая, 6
E-mail: murtuzaliev_a_syu@pfur.ru

Истоки интеграционных процессов на постсоветском пространстве

В СССР территориальное размещение производительных сил основывалось на системе схем размещения, развития отраслей народно-хозяйственного и промышленного комплекса, а также схем совокупного развития экономики как союзных республик, так и экономических районов. Разработка концепции развития была основана на общей социально-экономической установке по развитию государства и союзных республик, используя единую систему методов. Все это способствовало формированию масштабной комплексной системы размещения промышленности страны. Зачастую, элементы генеральной схемы входили в планы нового строительства, расширения и реконструкции промышленных объектов и были частью годовых и пятилетних планов по развитию страны, также включающих обеспечение всеми необходимыми ресурсами, в том числе и финансовыми. В начале 1990-х гг. проекты по экономическому развитию страны были свернуты из-за перестройки всей экономической системы. Было весьма ошибочным понимание, что рыночные отношения исключают значительную роль государства в организации экономики и определении темпов развития производства.

В начале 90-х гг. только Россия обладала положительным сальдо в товарообмене между регионами, в то время как у других республик, кроме Туркмении, потребление значительно превышало объемы производства.

Анализ объемов товарообмена между республиками продемонстрировал нам, что со временем сальдо торгового баланса у большей части союзных республик имело отрицательное значение, которое постоянно росло, хотя цены на сырьевые ресурсы, были несколько ниже мировых. Так, например, если посмотреть соотношение цен по поставкам нефти в Прибалтийские республики: внутренняя цена – 30 руб., а мировая – 120 долл. США за тонну; дизтопливо: внутренняя – 68 руб., а мировая – 136 долл. США., и такая ситуация по всем поставляемым товарным группам.

На момент распада СССР хорошо развитая промышленность присутствовала у всех союзных республик и экономических районов СССР. Большая доля задач, связанных со специализацией и совместным развитием народно-хозяйственного комплекса союзных республик и экономических районов, были решены. В СССР выполнялся ленинский проект по культурному и хозяйственному развитию союзных республик, который комбинировал цели СССР как генеральной системы с другими интересами всех союзных республик по отдельности. Союзные республики и экономические районы на момент распада имели довольно высокие темпы развития экономики.

Основой территориального размещения сельскохозяйственного производства в СССР было районирование, которое учитывало множество экономических и природных факторов. Например: тип почвы, климат, структуру сельскохозяйственных угодий, территориальное расположение промышленности, транспортную систему, структуру народно-хозяйственного комплекса, количество населения и его размещение и плотность и т.д. И сегодня требуется устойчивая и стабильная специализация всех регионов страны, направленная на рост производства сельскохозяйственной продукции, которая имеет в данном регионе наиболее эффективные условия для производства. В СССР выделялись зоны размещения производства товарного зерна озимых пшениц (Украина, Северный Кавказ, Центрально-черноземный район), хлопка (Средняя Азия, Южный Казахстан, Азербайджанская ССР), продукции льна-долгунца (западная часть нечернозёмной зоны РСФСР, Белоруссия, Полесье Украины), сахарной свеклы (Украина, северная часть Молдавской ССР, Центрально-черноземный район, южная часть Северного Кавказа, север Киргизской ССР).

Структура транспортной системы в союзных республиках была построена в соответствии с территориальным размещением промышленных объектов и сельскохозяйственных комплексов. На территории РСФСР в 1973 г. располагалось около 56% всех автомобильных дорог СССР и около 57% всей протяженности дорог СССР, более 80% длины водных судоходных путей, а на долю Казахской ССР - свыше 10%, 3,8% и около 8,0%, республик Средней Азии — свыше 4% и 5,2%, прибалтийских республик — около 4% железных дорог и около 6% автомобильных.

УССР имела свыше 16%, 3,2% и 14,8% транспортных путей, закавказские республики - соответственно около 2,8% и 3,6, Молдавская ССР - 0,7% и 0,7%, БССР - 4%, 2,7% и 4,7%[1].

Развитием интеграции и рационализацией размещения производительных сил занимались очень серьезно. На 25-ой сессии СЭВ было решено принять комплексную программу, направленную на укрепление кооперации и развитие международной экономической интеграции между государствами, состоящими в СЭВ. Данная программа выполняла следующие функции:

- 1) повышение эффективности международного разделения труда;
- 2) ускорение развития производительных сил как СССР в целом, так и всех союзных республик.

Постепенный прогресс международных интеграционных процессов между странами СЭВ являлся фундаментом для роста эффективности труда не только в союзных республиках, так и в СССР в целом, а также способствовал образованию новых промышленных комплексов и интеграции новых территорий с целью добычи ресурсов и т.д.

Также происходила поэтапная реализация плана КПСС, направленного на увеличение темпов развития производительных сил восточных регионов страны, которые занимали около 75% от всей территории СССР. По инициативе еще В. И. Ленина на всех этапах строительства социализма должно было происходить ускоренное изучение и освоение природных ресурсов районов Дальнего Востока для целей развития промышленности, а также проведения масштабных изменений, затрагивающих эти районы.

Финансирование ускоренного развития производительных сил восточных районов страны потребовало у правительства СССР огромных капитальных вложений. Таким образом, удельный вес восточных районов в общих капитальных вложениях СССР систематически повышался и составлял: в 1918-1940 гг. - 21,4%, в 1941-1950 - 22,3%, в 1951-1960 гг. - 25,5%, в 1961-1970 гг. - 29,5%, по 9-му пятилетнему плану на 1971-1975 гг. - примерно 30%. Всего за 1918-1970 гг. в развитие народного хозяйства этих районов было вложено свыше 200 млрд. руб.[2]

Данное масштабное строительство смогло увеличить темпы производства промышленной продукции в восточных районах СССР. Таким образом, за период 1941-1973 гг. доля восточных районов в совместном производстве выросла, так общее количество продукции, произведенной промышленностью восточных районов, включая Урал, выросло в 19,3 раза, а всей промышленностью СССР - 14,7 раза.

Восточные районы играли крайне важную роль для сельского хозяйства СССР. И по сей день Дальний Восток, Сибирь и Казахстан являются крайне значимыми участниками в сельскохозяйственного производстве. Республики Средней Азии производили более 9/10 от всего хлопка СССР, а также могли гордиться высоким уровнем развития тонкорунного овцеводства.

Крайне мощный экономический потенциал восточных районов СССР играл важную роль во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг., так как огромная доля старо-промышленных центров была временно оккупирована немецкими войсками.

Опыт СССР доказал факт того, что обособление не является оптимальным путем достижения эффективных темпов развития народного хозяйства. Высокие темпы развития могут быть достигнуты путем кооперации и сотрудничества между бывшими советскими республиками, а ныне странами СНГ. Народнохозяйственный комплекс СССР в итоге заложил фундамент эффективного развития производственных сил СССР[3].

Таким образом, народнохозяйственный комплекс представлял собой сложный механизм с многоотраслевой промышленной системой, развитым сельским хозяйством и научной сферой, обеспечивающий высококвалифицированными кадрами от рабочих специальностей до инженеров, так и руководителей. Данный механизм способствовал решению вопросов, касательно выравнивания и подъема уровней не только научно-технического и экономического, но и культурного развития страны.

Литература

1. Большая советская энциклопедия//[Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://bse.uaio.ru/BSE/2102.htm>(дата обращения: 22.12.2019г.).
2. Федеральная служба государственной статистики РФ// [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 22.12.2019г.).
3. Муртузалиев С.С. Устойчивое и эффективное экономическое развитие: новые векторы// В сборнике: Проблемы и перспективы развития промышленности России А.В. Быстров, Н.А. Волобуев, А.В. Брыкин, Г.А. Лавринов, V.V. Golubev, А.И. Кучеренко, В.Н. Юсим, В.Д. Свирчевский, А.Р. Есина, В.Ю. Иванова. Москва, 2019. С. 400-404.