

Краткие выводы по разделу

Рассмотренный дореформенный период с точки зрения формирования и развития межрегиональной интеграции и кооперации для всех регионов России – Алтайский край не являлся исключением – был наиболее благоприятным. Центральным механизмом, обеспечивающим высокую интенсивность межрегиональных связей, был механизм централизованного распределения и перераспределения производимых в регионах материальных благ. Активное и возрастающее участие Алтайского края в территориальном разделении труда, наряду с упомянутым выше механизмом, было предопределено наличием трех основных предпосылок.

Первая из них – выгодное транспортно-географическое положение края в рамках СССР. Регион в силу своего местоположения выполнял роль «транзитного коридора», связывающего восточную зону страны с европейскими районами, а также с Казахстаном и Средней Азией.

Вторая предпосылка заключалась в том, что к концу 1980-х годов Алтайский край представлял собой крупнейший индустриально-аграрный регион России, обладающий заметными человеческими и земельными ресурсами (соответственно, 14-е и 18-е место в России) и достаточно масштабным экономическим потенциалом.

Сложившаяся отраслевая специализация края позволяла ему выполнять роль поставщика продовольствия прежде всего для регионов России. Край занимал второе-третье место по производству зерна, пятое – по производству мяса. За пределы края, по преимуществу в северные и восточные регионы страны, вывозилось в отдельные годы до трети производимой продовольственной продукции, до 2/3 зерна, главным образом, пшеницы сильных и твердых сортов. Последняя в урожайные годы составляла до одной пятой российского экспорта.

Отраслями специализации промышленности края являлись машиностроение (более 40% товарной продукции промышленности), химическая и нефтехимическая (16%) и легкая (12%) промышленность. Новой отраслью специализации в 1980-е гг. стала

черная металлургия в связи с пуском Алтайского коксохимического завода в городе Заринске.

В крае выпускалось более половины паровых котлов, треть дизелей и генераторов, тракторных плугов, до десятой части тракторов, химических волокон и жирных сыров, производимых в РСФСР. Продукция перечисленных отраслей в основном вывозилась за пределы края, преимущественно в западные районы страны. Значительная часть продукции края шла на экспорт.

По данным единовременного обследования ресурсов, завоза, вывоза и рыночных фондов товаров народного потребления, проведенного статорганами в 1989 г., край был активно включен в процессы межрегиональной интеграции на товарных рынках. Из края вывозились как продовольственные (21,8% к произведенному), так и непродовольственные товары (53,4% к произведенному). Превышение вывоза над ввозом было зарегистрировано по четырем группам: продукты питания, продукты животноводства и растениеводства и табачные изделия.

Наконец, третья предпосылка активного участия края в обеспечении связанности регионов была продиктована структурой его экономики в условиях ее формирования по принципу «единого дома». Так, в структуре экономики края очевидно было преобладание отраслей общесоюзной специализации: машиностроение и металлообработка, легкая и текстильная промышленность, химия и нефтехимия, с соответствующей высокой долей военно-промышленного комплекса. В структуре национального богатства края предприятия союзно-республиканской собственности, сориентированные на общесоюзный рынок, занимали на начало 1990 г. свыше 80%.

Интенсивность межрегиональных торговых связей во многом подкреплялась торговыми потоками, обусловленными работой промышленности края в основном на привозном сырье и материалах.

Вместе с тем в крае к концу 1980-х годов прошлого века сформировался ряд труднопреодолимых барьеров на пути его развития и усиления межрегиональной интеграции. Прежде всего это недостаточный в целом уровень экономического и социального развития края, который, как известно, является одним из суще-

ственных условий успешной интеграции. По показателям душевого производства валовой продукции промышленности, сельского хозяйства, объемам строительно-монтажных работ край заметно отставал от общесоюзных показателей. Производительность труда в отраслях материального производства составляла 77,5% по отношению к показателям страны.

Недостаточное развитие получила непроизводственная сфера края: по отношению к России уровень ее развития составлял 82%, по отношению к уровню развития непроизводственной сферы Западно-Сибирского региона – 81%.

Существенные «механизмы торможения» интеграции сформировались во всех ключевых отраслях экономики края. В промышленности ключевыми проблемами были низкий технический уровень производства, высокая степень физического и морального износа основных фондов в базовых отраслях промышленности.

Низкая производительность труда в промышленности края (55,4% по сравнению с производительностью в промышленности СССР) в сочетании с сокращением с середины 1980-х гг. темпов роста выпуска промышленной продукции привели к тому, что в конце 1980-х гг. динамика большинства отраслей промышленности уже характеризовалась абсолютным снижением объемов выпускаемой продукции. Последнее не могло негативным образом не сказаться на межрегиональной интеграции.

Для экстенсивно развивающегося сельского хозяйства Красноярского края был характерен низкий уровень интенсификации земледелия и животноводства. Во многом это было обусловлено недостаточным уровнем механизации и электрификации: фондооснащенность в сельском хозяйстве края к концу 1980-х годов прошлого столетия была в два раза ниже среднероссийской, в том числе сельхозтехникой – на 25%; энерговооруженность – ниже на 30%.

Недостаточные и неустойчивые темпы развития перерабатывающих и инфраструктурных отраслей привели к стагнации в производстве сельхозпродукции: во второй половине 1980-х годов ее объем практически не вырос, что не могло не сказаться на интенсивности межрегиональных товарных потоков.

Неблагоприятные тенденции развития сложились к концу 1980-х годов в *строительном комплексе* края. Это проявилось в снижении темпов роста строительно-монтажных работ и ввода основных фондов, росте объемов незавершенного строительства, сокращении численности работников. Тем самым были потеряны имевшиеся предпосылки формирования строительного комплекса края в качестве регионообразующей отрасли и эскалации ее услуг в другие регионы России.

Транспорт играл особую роль в обеспечении межрегиональной связанности. В крае к концу 1980-х гг. накопились проблемы в сфере транспорта, а именно: низкая пропускная способность железных дорог, снижение эффективности использования автомобильного транспорта, недостаточная протяженность (порядка 40%) и низкие темпы строительства дорог с твердым и усовершенствованным покрытием.

Топливо-энергетический комплекс края не отвечал растущим требованиям его хозяйства. В ряде городов и районов края сложился значительный дефицит тепла, оцениваемый в 20–30%. С точки зрения развития интеграционных процессов этот фактор, как это ни парадоксально, способствовал их интенсификации: край получал из других регионов половину электроэнергии, 8 млн т угля, 350 тыс. т мазута, 58 тыс. т сжиженного газа.

Аналогичная ситуация сложилась с *миграцией населения*. Отмеченное ранее недостаточное социально-экономическое развитие края, в том числе массовое сокращение сельских поселений, было одним из важнейших стимуляторов усиления межрегиональной связанности, обусловленной механическим движением населения края и формированием с конца 1950-х и до конца 1980-х годов устойчивого отрицательного сальдо миграции.