

Арктика — далекая и близкая

На протяжении столетий хозяйственная жизнь России развивалась не только вглубь, но и вширь. Пространства являются не только нашим богатством, но и нашей давней проблемой. Недостаточное развитие многих видов деятельности — прямой результат влияния пространственного фактора на экономическое развитие страны. Не только прирасти пространством, но и освоить его, сделать пригодным для цивилизованного проживания — задача, которую Россия решает на протяжении длительного времени.

Острота данной — в определенном смысле «вечной» для России проблемы — значительно возросла за истекшие 20–25 лет. Причина не только в «злонамеренных кознях» других стран и в значительном ослаблении экономики страны с точки зрения тех возможностей, которыми она реально (не потенциально) располагает. Причина — в изменении системы экономических связей и отношений: то, что создавалось для достижения других целей и других задач, не может (и не в состоянии) быть пригодным в рамках изменившихся экономических условий.

Гордость СССР — атомный ледокольный флот — в том виде, в котором он был создан (крупные и уникальные ледоколы и суда), предназначался для доставки грузов на многочисленные стройки Заполярья. В пик хозяйственной активности в Советском Заполярье грузопоток достигал почти 15 млн т ежегодно. Для его поддержания и обеспечения были построены не только ледоколы и суда ледового класса (своих мощностей не хватало — были заняты не менее важным оборонным заказом — строили на верфях Финляндии и других стран), но и метеостанции, авиация, метеоспутники, порты и аэродромы, а также поселки и станции. Но что делать с этим пространственно-рассредоточенным уникальным транспортным комплексом в ситуации, когда поток грузов уменьшился в одночасье в 10 раз?

Ответ вполне очевиден — перенести издержки по содержанию и поддержанию на бизнес и государство. Доля бизнеса — так называемый «ледовый сбор» (плата за проводку судов



с грузом в высоких арктических широтах). Вроде бы правильно. Но (черт прячется в деталях!) принцип формирования ледового сбора на начальном этапе ставился в прямую зависимость от затрат на содержание всего упомянутого выше уникального транспортного комплекса. То есть, чем меньше поток грузов, тем... выше ставка ледового сбора. В результате далекая Арктика становилась... еще дальше.

Ключевая проблема экономики Арктики и, в значительной степени, Сибири и Дальнего Востока – проблема преодоления пространства и влияния экстремальных природных и климатических условий на результаты хозяйственной деятельности.

Россия на различных этапах своей истории решала данную проблему – и притом весьма успешно. В годы первоначального движения на Север и Восток – за счет экономических свобод и преференций, которые делали жизнь там вполне комфортной и экономически оправданной. Ни промысловики, ни крестьяне не несли тех тягот и повинностей, которыми были обложены жители «материка».

В годы великих строек и бурного индустриального развития не только государство компенсировало все удорожания, но и был сформирован широкий спектр мер и форм внеэкономического решения хозяйственных проблем. Свидетельство этому – «пояс» поселений и «мест временного принудительного проживания», которые до сих пор окружают индустриальные центры Севера.

В этот период был построен не только ледокольный флот, но и вся система хозяйствования и жизнеобеспечения северной экономики, ориентированная на выполнение задач и предписаний всевидящего и всемогущего Центра.

Но вот Центра в прежнем понимании и в прежней роли больше не существует. Нет в достаточном объеме государственных инвестиций, нет больше и той поступательной динамики развития и роста хозяйственной деятельности – ни в Арктике, ни в приарктической зоне, ни в Сибири в целом.

Возникшие в этот драматический период времени проблемы попытались решить отмеченным выше образом, а также «передачей» активов (там, где это можно было сделать)

бизнесу и органам местного самоуправления, не пренебрегая и прямым их «сбросом» (попросту ликвидацией).

В то же время и государственная поддержка, и развитие имеют смысл только для тех видов и направлений хозяйственной деятельности, которые экономически эффективны в изменившихся условиях.

В результате имеем сложную коллизию – удержание пространства и развитие хозяйственной деятельности, целесообразной с экономической точки зрения.

Приближение Арктики, северных регионов Сибири и значительной части Дальнего Востока возможно только при наличии гибких и адекватных (с точки зрения учета особенностей территории и условий хозяйствования) процедур и механизмов государственного регулирования экономических процессов. Нереализуемы ни полная экономическая свобода (как это было более ста пятидесяти лет назад), ни жесткая регламентация деятельности (как это было в годы великих строек). Недопустимы и всесилие и всевластие трансрегиональных корпораций и структур (которые очень сильно искажают представление о реальной экономической эффективности различных видов хозяйственной деятельности в Арктике и на Севере).

От успешности разрешения этой непростой дилеммы будет зависеть реальное будущее российской Арктики и Севера Сибири и Дальнего Востока.

Если у нас не получится, то Арктика станет от нас еще дальше. Если мы сумеем найти процедуры формирования взаимоприемлемых решений (для страны, территорий и для бизнеса), Арктика и Север станут гораздо ближе. Немаловажно и то, что в этом случае проблемы Арктики и Севера потеряют значительную часть присущей им современной политической остроты и злободневности.

Главный редактор «ЭКО»



В. А. КРЮКОВ