УДК 338.22

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ АРКТИЧЕСКИХ КОММУНИКАЦИЙ ПОД ВЛИЯНИЕМ ОБОРОННОЙ И ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В АРКТИКЕ

Козьменко С.Ю.[1], Савельев А.Н.[1], Щеголькова А.А.[1]

[1]*ФГБУВПО «Мурманский государственный технический университет», Мурманск, Россия (183010, Мурманск, Спортивная, 13), e-mail: fregat22@mail.ru; savelievan@mstu.edu.ru; oceanasya@mail.ru*

В работе проведено исследование влияния оборонных факторов на экономическое развитие арктических коммуникаций. Основным методологическим принципом, используемым в работе, выступает системный подход. Анализ проблем развития морских коммуникаций в мировой Арктике позволил отметить, что на них активно воздействует вся совокупность факторов, связанных с процессами глобализации. В работе сделан вывод о том, что в современных условиях совершенно неверно выстраивать экономическую политику в отношении военно-промышленного комплекса исходя из нынешних возможностей экономики – это приведет только к распылению и так достаточно ограниченных финансовых ресурсов без определенного результата. Напротив, уровень развития экономики следует приводить в соответствие с внутренними и внешними угрозами, а также с основными параметрами военно-экономического потенциала страны. В целом интеграция возможностей и согласования интересов хозяйственного и оборонного комплексов может привести к синергическому эффекту в развитии российской Арктики.

Ключевые слова: Арктика, государственная политика, коммуникации, оборонные факторы, Северный морской путь

ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE ARCTIC COMMUNICATIONS UNDER THE INFLUENCE OF DEFENSIVE AND ECONOMIC ACTIVITY IN THE ARCTIC

Kozmenko S.Y.[1], Savelyev A.N.[1], Shegolkova A.A.[1]

[1]*Murmansk State Technical University, Murmansk, Russi(183010, Murmansk, Sportivnaya street, 13), e-mail: fregat22@mail.ru; savelievan@mstu.edu.ru; oceanasya@mail.ru*

In the work research of influence of defensive factors on economic development of the Arctic communications is conducted. The basic methodological principle used in work, system approach acts. The analysis of problems of development of sea communications in the world Arctic allowed to note that they are influenced actively by all set of the factors connected with processes of globalization. In work the conclusion that in modern conditions absolutely not truly to build economic policy concerning military industrial complex proceeding from present opportunities of economy is is drawn will lead only to dispersion and so enough limited financial resources without a certain result. On the contrary, the level of development of economy should be brought into accord with internal and external threats, and also with key parameters of military-economic capacity of the country. As a whole integration of opportunities and coordination of interests of economic and defensive complexes can lead to synergy effect in development of the Russian Arctic.

Keywords: Arctic, state policy, communications, defensive factors, Northern Sea Route

Введение

Современная геоэкономическая и геополитическая ситуация в Мировой Арктике характеризуется отнюдь не благожелательным взаимодействием, а нарастанием противоречий в освоении ее ресурсов и морских коммуникаций. Президент Российской Федерации 18 сентября 2008 г. утвердил Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. Одним из основных национальных интересов в Арктике признано использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике.

Однако уже 12 января 2009 г. в Соединенных Штатах принята Арктическая национальная политика, где отмечено, что свобода открытого моря является основным национальным приоритетом. Северо-Западный проход является проливом, используемым для международного судоходства; Северный морской путь включает проливы, используемые для международного судоходства; режим транзитного прохода применяется к проходу через оба этих пролива.

То есть можно констатировать, что борьба за морские коммуникации и другие ресурсы арктического шельфа еще впереди, и она будет продолжительной и напряженной. При этом не вызывает сомнений то, что это будет соперничество в первую очередь технологий, хозяйственных систем и способности защищать суверенитет силовыми методами.

Мировой океан и его ресурсы играют постоянно возрастающую роль в экономической и политической жизни России. На шельфе российских морей, особенно северных, сосредоточены основные запасы углеводородного сырья и рудные месторождения. Мировой океан является главным фактором, формирующим климат северного полушария в долговременных прогнозах. Арктические моря являются важнейшей ареной, где решаются вопросы обеспечения национальной безопасности страны, защиты ее экономических, политических и военных интересов. Особенно велико значение Мирового океана для прибрежных регионов: хозяйственное освоение внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа оказывают все большее воздействие на формирование структуры, внутренних и внешних связей региональных хозяйственных систем.

Морской транспортный комплекс в арктической зоне России играет важную экономическую роль в обеспечении жизнедеятельности населения и функционировании хозяйственных комплексов, прилегающих к трассе районов арктического побережья. Его роль и значение в северных широтах, прежде всего, обусловлены рядом важнейших факторов, связанных с обширной протяженностью береговой линии северной зоны России: отсутствием или слабой разветвленностью наземных коммуникаций круглогодичного действия в прилегающих к морскому побережью районов; связывающей ролью морских трасс для внутренних водных путей Европейского и, прежде всего, Азиатского Севера и меридиональных железнодорожных магистралей этих крупнейших регионов страны. Особо важную роль играют стратегические факторы, связанные с геополитическим и транснациональным значениями морского судоходства в арктической зоне. Это, прежде всего, контроль над морскими акваториями, потенциально богатыми природными ресурсами, транзитное значение Северного морского пути как внутреннего маршрута между северо-

западными и дальневосточными регионами России, а также возможности роста транснациональных транзитных перевозок по трассе Северного морского пути между европейскими портами и портами Тихоокеанского региона.

В процессе рыночных преобразований произошло резкое сокращение хозяйственной деятельности в Российской Арктике. Обвальное снижение грузопотоков вызвало кризис всей Арктической транспортной системы, который коснулся 5 пароходств и 10 портов морского флота, а также 8 пароходств и 6 портов речного флота. Приватизация морских пароходств и портов, ликвидация государственного материально-технического снабжения привели к нарушению отлаженного прежде управления судоходством. Из-за отсутствия у собственников финансовых средств большинство портов не модернизируется, их деятельность становится убыточной. Фактически прекращен грузооборот в портах Амдерма и Диксон [1, 4].

С 2003 года федеральный бюджет прекратил субсидирование перевозок на трассе Северного морского пути, которые до этого доходили до 400 млн. рублей в год, и направил эти средства на достройку ледокола «50 лет Победы». Учитывая, что строительство продолжалось уже более 15 лет, такое решение оправдано и позволило в 2008 г. ввести его в строй. Эти финансовые потери ММП частично компенсирует туристическим использованием ледоколов в связи с сокращением грузопотоков на трассе СМП. К тому же передача нового атомохода в доверительное управление пароходства расширило коммерческие возможности последнего. Однако необходимо иметь в виду, что срок эксплуатации последнего из действующих атомных ледоколов истекает в 2018 г. (с учетом продления после модернизации на 5 лет). С учетом того, что срок проектирования и строительства таких судов составляет не менее 6 лет, государство заинтересовано в реанимации этого процесса уже в ближайшие годы.

В сложном состоянии находится не только ледокольный, но и транспортный и аварийно-спасательный флоты. С начала 90-х годов с 300 до 100 в 2004 г. уменьшилось число судов, участвующих в перевозках по СМП. В процессе перехода к рыночной экономике допущено значительное ослабление инфраструктуры СМП. В настоящее время в критическом состоянии находится система гидрометеорологического обеспечения (ГМО) СМП. Следует учитывать, что морская деятельность в Арктическом регионе осуществляется в экстремальных погодно-климатических и ледовых условиях, которые определяют повышенную степень опасности судоходства, портовых работ, работ на континентальном шельфе, терминалов, добывающих платформ. С ними связан риск как физического повреждения судов, так и технические риски перевалки. Например, для Печорского моря, где выявленные месторождения расположены преимущественно в зоне мелководья на глубинах

до 20 метров, характерны явления ледяного шторма и дрейфа мощных ледовых полей (ледовый период длится до 9 месяцев, толщина однолетнего льда достигает 1,4-1,7 м и торосов до 3,5 м). Характерное в зимне-весенний период ветровое и приливное сжатие ледовых полей и связанное с ним торосообразование в этом районе могут привести к повреждению судов, участвующих в системе перевалки и транспортировки нефти [1].

Можно отметить, что российские морские коммуникации в мировой Арктике за последние 15 лет понесли наиболее тяжелые потери, практически на порядок сократились перевозки в восточном секторе Северного морского пути. Главной причиной является прекращение государственной поддержки, которая в зарубежной Арктике осуществляется, как было показано выше, достаточно активно, особенно в отношении ледокольного флота.

В условиях специфики арктических перевозок и объективной противоречивости процессов глобализации такие меры, как законодательное закрепление приоритета национальных флотов в перевозках, практикующееся, например, в Канаде и Дании, имеет важное значение и для России. До настоящего времени в стадии разработки у нас находятся вопросы морского страхования и транспортных тарифов в арктическом судоходстве. В последнее время теряет свой целевой характер система «северного завоза», постепенно переводимая в систему общих трансфертов. Не способствуют укреплению национальных позиций в Арктике плохо проработанные вопросы платности ледокольной проводки.

Для обеспечения стратегического контроля над российским сектором Арктики и доступа к ресурсам северных территорий роль государства должна состоять в создании благоприятных условий для надежного функционирования национальной трассы Северного морского пути и в формировании транспортной инфраструктуры, обеспечивающей этот процесс.

Реформирование управления в арктической транспортной системе основывается на принципе сохранения Северного морского пути как основной составляющей транспортных коммуникаций России в Арктике в государственной собственности. Государство должно сохранить федеральную собственность на ледокольный флот, системы навигации, гидрометеорологию, связь, спасение и управление судоходством, а также обеспечить финансовую поддержку безопасности судоходства по СМП как основы единой транспортной коммуникации в Арктике. Основными направлениями реформирования СМП являются:

– разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности в системе управления СМП;

– создание механизмов долевого участия субъектов Российской Федерации, коммерческих организаций, заинтересованных в развитии и содержании арктической транспортной системы, в финансировании СМП;

– создание условий для финансового участия нетранспортных пользователей СМП в его восстановлении и реконструкции;

– привлечение для финансирования проектов развития и модернизации инфраструктуры арктической транспортной системы коммерческих кредитов и кредитов международных финансовых институтов;

– поэтапное открытие СМП для иностранных операторов.

В государственной поддержке нуждается также решение вопросов строительства ледокольного флота и речных судов, в том числе судов смешанного «река-море» плавания, технического перевооружения северных речных портов. В контексте Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (до 2010 г.)» на арктических трассах предполагается эксплуатировать 93 судна арктического класса и 11 линейных ледоколов.

Таким образом, подводя краткий итог рассмотренным проблемам развития морских коммуникаций в мировой Арктике, можно отметить, что на них активно воздействует вся совокупность факторов, связанных с процессами глобализации. Российская Федерация, объективно заинтересованная в сохранении и усилении своего присутствия в этом стратегически важном регионе, должна применить все необходимые меры для усиления своих естественных конкурентных преимуществ, в том числе:

– создать режим благоприятствования для развития арктических портов, в том числе с использованием механизма создания международных портовых экономических зон для обеспечения коридора Азия – Европа;

– содействовать, в том числе через федеральные целевые программы, возрождению отечественного судостроения на новой, инновационной основе с целью обеспечения крупномасштабных перевозок углеводородного сырья (танкеры, газовозы) и обеспечения добычи и транспортировки такого сырья в арктических условиях услугами ледокольного флота;

– развивать правовые основы арктического мореплавания, в том числе в сферах страхования грузов и ответственности перевозчиков, тарифного регулирования, повышения инвестиционной привлекательности северных транспортных коридоров.

Однако развитие хозяйственной деятельности в Арктике нуждается в надежной защите. Особенно учитывая неизбежное обострение глобальных противоречий в борьбе за ресурсы, о котором уже говорилось выше.

Смена знака политической конъюнктуры в России почему-то всегда крайне болезненно отражается на военно-морском флоте, иначе как объяснить такой феномен, что в начале 90-х годов прошлого века в эпоху рыночного романтизма и заигрывания с

«вероятным противником», утилизации подверглись наиболее боеспособные, в частности, многоцелевые атомные подводные лодки, а корабли, не представляющие военной силы, выведены в отстой и в дальнейшем доведены до аварийного состояния с гибелью личного состава.

Так происходит потому, что до настоящего времени не разработана политологическая концепция и научные политико-экономические подходы к рациональной организации флота, теоретические основы и методология формирования облика флота в системе национальной безопасности России, оптимизация его состава и структуры на региональных стратегических направлениях. Об этом свидетельствует и проведенный анализ существующей теории строительства флота.

В современных условиях основным стратегическим и принципиальным вызовом для страны является экономическая слабость России. Весь наш исторический опыт свидетельствует: такая страна, как Россия, может жить и развиваться в существующих границах, только если она является сильной державой. Во все периоды ослабления страны – политического или экономического – перед Россией всегда и неотвратимо вставала угроза распада.

Экономическая несостоятельность вполне компенсируется устойчивым военно-экономическим потенциалом, особенно стратегическими ядерными силами, о чем свидетельствуют попытки многих стран (Индии, Пакистана, Ирана) вступить в Ядерный клуб. Морская сила и владение морем в определенной степени гарантируют неприкосновенность национальных интересов государства в Мировом океане. С другой стороны, при определенных условиях создается ситуация, когда противоборствующие стороны достигают такого уровня развития военно-экономического потенциала, реальное применение которого невозможно ни в политических, ни в экономических или иных интересах.

Следовательно, необходимым и достаточным условием решения задач парирования вызовов и угроз, а также гарантированного обеспечения национальных интересов и безопасности России в Мировом океане является создание и поддержание в постоянной мобилизационной готовности достаточного военно-морского потенциала. Базисом создания и поддержания в постоянной готовности достаточного для противодействия вызовам и угрозам с региональных стратегических направлений морского потенциала в условиях как военного или политического, так и экономического, экологического и даже биологического противостояния является мобилизационная готовность морской экономики данного региона. Способность экономической системы адекватно реагировать на возникающие вызовы и

угрозы различного характера составляют сущность понятия экономической мобилизации и является ключевым критерием эффективности функционирования морской экономики.

Научные исследования подтверждают эволюцию взглядов на экономическое обеспечение войн и военных конфликтов. Ранее, например, в XIX, потребности армии и флота в период войн и военных конфликтов на 90% удовлетворялись обычными средствами (продукты питания, обмундирование и т.п.) и лишь 10% приходилось на вооружение и военную технику, когда не требуется инверсии, то есть кардинального перевода экономики на военные рельсы. В этом случае проблема решалась перераспределением ресурсов (в том числе и людских) из гражданского сектора экономики в военный при условии достаточной обеспеченности финансовыми средствами (а войны финансировались в основном декретными, то есть необеспеченными, деньгами).

Таким образом, в XXI веке, в эпоху развития космического и высокоточного оружия, значимым направлением национальной морской политики является поддержание военно-морского потенциала на критическом уровне, а морской экономики в состоянии готовности к проведению экономической мобилизации, которая может быть многоплановой и глубоко диверсифицированной в зависимости от геополитической и геоэкономической ситуации на море. При этом количественный и качественный составы флотов, флотилии поддерживаются на уровне, соответствующем угрозам безопасности Российской Федерации на конкретном региональном направлении, критическое состояние флота обеспечивается соответствующей системой базирования, судостроения и судоремонта [5].

Основной составляющей оборонного потенциала страны в Арктике является военный флот. Экономическими направлениями возрождения Северного флота в современных условиях являются обеспечение конкурентоспособности морского транспорта, создание условий для привлечения инвестиций и воспроизводства основных фондов и создание предпосылок для устойчивого пополнения флота, контролируемого российскими судоходными компаниями и зарегистрированного в реестрах судов РФ.

Разукрупнение ряда судоходных компаний, образование новых с различными формами собственности свидетельствует о деструктуризации флота и, как следствие, о снижении эффективности государственного управления гражданским флотом, в том числе и мобилизационной подготовкой последнего. Мобилизационная подготовка, как правило, не отвечает интересам судоходных компаний, так как государственное финансирование и налоговые льготы недостаточно компенсируют расходы на такую подготовку.

Современная Россия обладает морским потенциалом, превышающим 4500 судов, плавающих во всех районах Мирового океана и принадлежащих 1152 владельцам; при этом более 90% флота составляют частные суда, из которых около половины плавают под

иностранными флагами. Следует подчеркнуть, что не только частные, но и многие государственные судоходные компании стремятся перевести свои суда под иностранный флаг. Например, флот российской государственной компании «Совкомфлот» состоит из 72 современных морских судов (в том числе 23 танкеров, 7 балкеров, 10 контейнеровозов, 10 лесовозов, 20 универсальных и 2 пассажирских судов), и все они плавают под флагами иностранных (в основном, Кипра) государств [2].

В условиях сложившейся тенденции снижения влияния государства на динамику морской деятельности и систему морепользования в аспекте организации экономического оборота судов и обновления флота, включая научно-исследовательские, промысловые и специализированные суда, следует особо подчеркнуть роль военно-морского флота как фундамента реализации национальных интересов России в акватории Мирового океана.

К сожалению, комплексная проблема текущего содержания и обновления флота в единстве гражданской и военной (мобилизационной) диверсификаций не решается, несмотря на программные заявления по этому поводу. В перспективе решение этой проблемы связывают с реализацией основных положений ФЦП «Мировой океан», однако последняя не содержит инструментария совместного обновления и развития флота.

Программа подчеркивает, что при переходе на структуру соединений разнородных сил следует создавать и соответствующую систему обеспечения. В частности, для обеспечения группировок сил ВМФ в океанской зоне следует вернуться к созданию маневренного плавучего тыла, способного решать весь комплекс задач тылового и технического обеспечения флота в системе рационального морепользования.

Реализация национальной морской политики в Арктике в сфере военной деятельности осуществляется посредством решения следующих долгосрочных задач [3]:

– создания группировок войск (сил) общего назначения ВС РФ, других войск, воинских формирований и органов (в первую очередь пограничных) в Арктической зоне РФ, способных обеспечить военную безопасность в различных условиях военно-политической обстановки специально подготовленных и технически оснащенных для действий в условиях Арктики;

– активной деятельности научных, дипломатических структур по разграничению морских пространств и дна морей Северного Ледовитого океана, закреплением результатов международными договорами и соглашениями с соблюдением интересов РФ;

– учет оборонных интересов государства при разведке и разработке запасов биоресурсов и минерального сырья в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе РФ.

В дальнейшем на Арктическом направлении следует продолжить развитие территориальной системы обеспечения базирования флота, максимально используя экономические возможности приморских регионов, особенно по видам общевойскового снабжения и ремонта кораблей и судов. Это позволит перейти к единой системе морского базирования, в том числе в аспекте тылового и технического обеспечения. Общность интересов флотов, настоятельная потребность согласования оборонной и хозяйственной деятельности в системе регионального морепользования предполагает и единую структуру базирования сил и средств флота, а также взаимодействие в процессе строительства новых судов и эксплуатации судов действующего состава. Совместное (в сфере оборонной и гражданской деятельности) хозяйствование на региональных направлениях национальной морской политики будет способствовать рациональной организации экономического оборота военных и гражданских судов [6].

Совместная хозяйственная морская деятельность судов различной ведомственной подчиненности основывается на диверсифицированном использовании потенциала (прежде всего, мобилизационного) флота, под последним понимается использование гражданского флота не только в военных, но и чрезвычайных ситуациях в условиях мирного времени, а также при возникновении форс-мажорных обстоятельств в водах, подконтрольных национальной юрисдикции. Очевидно, что такая сложная организационно-экономическая система должна иметь соответствующее нормативное правовое оформление и сопровождение.

Заключение

Таким образом, в современных условиях совершенно неверно выстраивать экономическую политику в отношении военно-промышленного комплекса исходя из нынешних возможностей экономики – это приведет только к распылению и так достаточно ограниченных финансовых ресурсов без определенного результата. Напротив, уровень развития экономики следует приводить в соответствие с внутренними и внешними угрозами, а также с основными параметрами военно-экономического потенциала страны. В целом интеграция возможностей и согласования интересов хозяйственного и оборонного комплексов может привести к синергическому эффекту в развитии российской Арктики.

Статья опубликована при поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект 13-12-51001)

Список литературы

1. Арктическая транспортная система. 2010. Режим доступа в Интернете: http://www.arctictoday.ru/coucil/transport/648.html
2. Гладышев Ю.П. Морской флот России. Реальность и перспективы // Морской сборник. – 2009. -№ 2. – С. 62-68.
3. Знахуренко Э.Г. Национальная концепция морской политики и военная безопасность в Арктике / В кн. «Стратегические вызовы и экономические факторы морской политики в российской Арктике». – Апатиты: Изд. КНЦ РАН, 2011. – С. 56-63.
4. Истомин А.В., Селин В.С. Экономика Северного морского пути: исторические тенденции, современное состояние, перспективы. – Апатиты: Изд. КНЦ РАН, 2003. – 201 с.
5. Полюхович Г.И., Козьменко С.Ю. Теория морской силы и экономическое обладание морем // Морской сборник. – 2005. - № 3. – С. 63-68.
6. Селин В.С., Козьменко С.Ю., Медведев Н.А. Согласование экономической и оборонной деятельности в Арктике с позиций регионального присутствия // Вестник МГТУ. – 2011. – Т.13. - № 1. – С. 84-90.

Рецензенты:

Селин В.С., д.э.н., профессор, г.н.с., зав. отделом, ФГБУН Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольского научного центра РАН, г. Апатиты.

Скуфьина Т.П., д.э.н., доцент, г.н.с., зав. отделом, ФГБУН Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольского научного центра РАН, г. Апатиты.