Журнал правовых и экономических исследований, 2012, 4: 24–30
© Э.М. Маскулов, 2012

УДК 338.2(98)

Э.М. Маскулов

СОГЛАСОВАНИЕ ОБОРОННОЙ И ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В АРКТИКЕ

В контексте интересов национальной морской политики рассмотрены стратегические интересы России в Арктике, связанные с согласованием оборонной и хозяйственной деятельности.

Ключевые слова: *Арктика; национальная морская политика; Северный морской путь; интересы иностранных государств в Арктике; морская нефтедобыча.*

We consider strategic interests of Russia in the Arctic connected with the coordination of defence and economic activities in the context of national sea policy.

Keywords*: the Arctic; national sea policy; Northern Sea Route; foreign interests in the Arctic; sea oil production.*

Стратегические направления развития современного морепользования определяются национальной морской политикой. Национальная морская политика на Арктическом региональном направлении определяется особой важностью обеспечения свободного выхода российского флота в Атлантику, богатствами исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации, решающей ролью Северного флота для обороны государства с морских и океанских направлений, а также возрастающим значением Северного морского пути для устойчивого развития Российской Федерации.

Арктика объективно становится зоной стратегических интересов России. Среди внешних факторов, непосредственно определяющих уровень национальной безопасности России на Арктическом и Североатлантическом региональных направлениях, следует выделить: устремления иностранных государств к Северному морскому пути и попытки его интернационализации; незаконное ведение промысловой деятельности, добычи полезных ископаемых, несанкционированных научных исследований в Арктике; военная деятельность НАТО в регионе, в том числе в восточном секторе Арктики; территориальные притязания и устремления иностранных государств, прежде всего Норвегии, Финляндии, Австрии, США, Японии и Канады; стремление ряда стран Запада ослабить экономические позиции России в Арктике и Северной Атлантике, в частности, путем ненасильственного ее вытеснения с архипелага Шпицберген с одновременным расширением на нем деятельности стран Западной Европы, США, в том числе военно-прикладного характера; деятельность спецслужб иностранных государств, осуществляемая в процессе агентурной, легальной и технической разведки. Все эти факторы могут перерасти в явные военные угрозы.

Анализ потенциальных и существующих угроз позволяет сформулировать региональные цели и задачи оборонной политики государства в Арктике, что, в свою очередь, имеет первостепенное значение в создании благоприятных условий для обеспечения надежной безопасности и развития страны.

Главной целью оборонной политики Российской Федерации в Арктике должна являться защита национальных интересов России посредством решения следующих задач: поддержания должной боеспособности и постоянной готовности к решению возникающих военных задач; охраны побережья, морских экономических зон и коммуникаций; стратегического ядерного сдерживания возможного ядерного нападения и агрессии; противодействия соот-

ветствующим политическим, экономическим, идеологическим, психологическим, информационным, разведывательным, террористическим и прочим акциям других государств.

Постоянное патрулирование многоцелевых подводных лодок, базовой патрульной авиации наших «соседей» в Баренцевом море ставит перед флотом еще одну важную задачу – обеспечение боевой устойчивости РПКСН и недопущение ударов крылатыми ракетами по военным, административным и промышленным объектам страны.

Военно-морской флот является универсальным многофункциональным инструментом экономической политики государства в мирное время, способным обеспечивать реализацию национальных интересов страны как на приморских направлениях и в акваториях прилегающих к ним морей, так и в отдаленных районах Мирового океана.

Военно-морской флот способствует тому, что региональная система мореполь зования, с одной стороны, расширяется за счет увеличения оперативного пространства морской деятельности флота, а с другой – диверсифицированно углубляется ввиду возможности возникновения локальных (не обязательно военных), скорее всего, экономических конфликтов. При отсутствии российского флота в этих районах конфликтов не возникнет, все споры будут решены в пользу стран, обеспечивших свое присутствие в данных акваториях.

Сейчас можно утверждать, что идеологические предпосылки военно-экономического противостояния остались в прошлом, но экономические причины военных конфликтов воспроизводятся на ином качественном уровне. Это вызвано, в первую очередь, борьбой за ресурсы, которая все чаще переносится в Мировой океан. Таким образом, тезис о возможном сокращении военно-морской деятельности после окончания «холодной войны» не находит подтверждения в реальной действительности.

Значительное влияние на развитие морского судоходства (как европейского, так и мирового) в средне- и долгосрочной перспективе окажет освоение арктического Северного морского пути России. Его значимость резко возрастет с началом масштабной добычи нефти, газа и других природных ресурсов в евро-арктическом регионе.

Значимость морской нефтегазодобычи иллюстрирует тот факт, что в зарубежной Европе морские месторождения дают 90% объемов всей добычи (для Великобритании, Норвегии, Дании, Испании – 95–100%), тогда как в середине 1990-х годов вся мировая морская добыча нефти и газа составляла всего 30% от общей добычи, а в 1960 г. – только 11% [1. С. 14–15].

В условиях переориентации добычи нефти и газа с континентальных месторождений на шельфовые при ограниченности ресурсов возможны региональные, в том числе и военные конфликты в акваториях спорных участков континентального шельфа.

Характерной чертой современного мореп ользования являются попытки развитых стран пересмотреть положения международного морского права, касающиеся добычи полезных ископаемых со дна моря в глубоководных районах. Изменения геостратегической обстановки в мире в конце 1980-х – начале 1990-х годов, ориентация многих государств на рыночный тип экономики вызвали новые дебаты по этому вопросу. Консультации 1994 г. в рамках Конвенции ООН были посвящены выработке соглашений по этому вопросу, полностью соответствующих интересам индустриальных держав.

Захват глубоководных районов Мирового океана вопреки Конвенции ООН фактически уже начат с Женевского соглашения восьми стран 1984 г. (Великобритании, Франции, Италии, ФРГ, Бельгии, Нидерландов, Японии и США) об устранении разногласий добывающих компаний по разработке минеральных ресурсов морского дна. В Европе также остро стоит вопрос о разграничении морских пространств.

К началу 1990-х годов в результате установления экономических зон пример-

но 40% акватории Мирового океана было разделено между 114 государствами. За последние 20 лет 132 прибрежных и островных государства посредством введения экономических и других зон аннексировали морские зоны площадью более 110 млн. кв. км (более 20% территории земного шара) [2. С. 22].

Поэтому необходимо военно-морскую деятельность в Арктике рассматривать в системе регионального морепользования с функциональной доминантой создания и обеспечения конкурентных преимуществ экономике России.

Совместное хозяйствование, согласование оборонной и хозяйственной деятельности по региональным направлениям национальной морской политики будут способствовать рациональной организации экономического оборота военных и гражданских судов в Арктике.

Непосредственно в Арктике согласование оборонной и хозяйственной деятельности возможно по следующим направлениям:

– оказание услуг бункеровки, хранения и перевалки грузов;

– обеспечение эксплуатационной готовности судов и инфраструктуры базирования, передаваемых в пользование сторонним организациям;

– взаимодействие в составе флота региональной системы морепользования для привлечения имущества ВМФ в федеральные и региональные программы экономического и социального развития, участие в транспортных коридорах с целью получения дохода и увеличения коэффициента использования;

– взаимодействие с ВМФ по согласованию планов предоставления имущества в пользование сторонним организациям для исключения срыва полноценного обеспечения сил флота;

– наращивание сил обеспечения при изменении степени готовности ВМФ к решению специальных задач;

– целевое финансирование (согласованное с ВМФ) развития, качественного улучшения переданного в хозяйственное ведение или лизинг (аренду) имущества ВМФ для обеспечения рентабельности экономического оборота этого имущества, соответствия стандартам торгового мореплавания в рамках действующих международных и региональных транспортных коридоров требованиям гражданских (международных) органов надзора (Морского регистра).

Механизм согласования оборонной и хозяйственной деятельности должен учитывать объективную стратегическую роль оборонных объектов Арктики в обеспечении национальной военной безопасности и не менее важную необходимость дальнейшего освоения ее природных ресурсов, в том числе в аспекте обеспечения национальной экономической безопасности.

Оборонный комплекс Арктических районов Европейского севера России представлен градообразующими предприятиями в рамках существующей системы ЗАТО – судоремонтными и др. специализированными заводами, основной сферой деятельности которых являются ремонт, модернизация, переоборудование и утилизация атомных и дизельных подводных лодок, надводных кораблей и судов обеспечения ВМФ, другой военной техники. Предприятия являются государственными и находятся в ведении двух ведомств: Российского агентства по судостроению и Министерства обороны РФ.

ФГУП «Судоремонтный завод «Нерпа» Российского агентства по судостроению специализируется на ремонте, переоборудовании и модернизации подводных лодок с ядерными энергетическими установками.

Перемены в военной области привели к высвобождению значительных объемов вооружений и военной техники. С 1992 года СРЗ «Нерпа» определен основным предприятием на Кольском полуострове по утилизации списанных атомных подводных лодок. Мощности СРЗ «Нерпа» позволяют разделывать сегодня лишь три лодки одновременно, хотя количество выведенных из боевого состава единиц превышает 50. Ввод в эксплуатацию нового утилизационного комплекса, состоящего из стапельной плиты, цеха переработки металлолома, технологического корпуса, станции спецводоочистки, хранилища

твердых и жидких радиоактивных отходов позволит удешевить процесс судоразделки и увеличить утилизационные мощности завода до 6 единиц в год.

На СРЗ «Нерпа» введен в эксплуатацию комплекс порезки металла с высокопроизводительной гильотиной производительностью 73 тонны лома в час и кабелеразделочной установкой; побочным продуктом утилизации кабеля является резиновая крошка, которая может быть использована в качестве сырья для производства битума.

Мурманский морской завод «Севморпуть» специализируется на ремонте, модернизации, переоборудовании и утилизации больших надводных кораблей, дизельных и атомных подводных лодок. Помимо цехов завод имеет два сухих дока. Ремонтом атомного флота СРЗ № 35 начал заниматься с конца 1960-х годов. Кроме того, на СРЗ «Севморпуть» производится замена ядерного топлива атомных подводных лодок. На территории завода находится хранилище свежего ядерного топлива, в распоряжении завода также имеется открытая площадка для хранения твердых радиоактивных отходов.

Полярнинский судоремонтный завод, созданный в конце 1950-х годов на базе береговых и плавучих мастерских, специализируется на ремонте, модернизации, переоборудовании и утилизации атомных подводных лодок. Имеет несколько плавучих современных доков для обеспечения докования многоцелевых и ракетных ПЛА.

На заводе проводятся работы по поддержанию на плаву отстойных атомных подводных лодок. Кроме того, СРЗ № 10 подготовлен проект для выполнения работ по поддержанию технической готовности атомных подводных лодок как 2-го, так и 3-го поколений. Также завод готов к ведению сопутствующих работ по перегрузке активных зон реакторов, располагая специалистами, необходимой оснасткой и инструментом. В последние годы завод занимается утилизацией атомных подводных лодок.

Росляковский судоремонтный завод, созданный в начале 1970-х годов на базе береговых ремонтных мастерских и трофейного немецкого дока ПД-1 специализируется на ремонте, модернизации, переоборудовании малых и средних надводных кораблей и доковании всех типов надводных кораблей и атомных подводных лодок. Имеет самый мощный док грузоподъемностью в 80000 тонн, купленный у Швеции в 1980 году [4. С. 8–9].

Следует отметить, что эти предприятия обладают значительными конверсионными возможностями в судостроении (заводы имеют опыт постройки плавсредств с упрощенными обводами – плавпричалы, плавемкости, плавучие контрольно-дозиметрические пункты), строительстве металлоконструкций, металлообработке. Однако потенциал предприятий ОПК используется не полностью.

Таким образом, продолжение политики минимального финансирования судоремонтных предприятий оборонно-промышленного комплекса Мурманской области, отсутствие государственного регулирования конверсионных процессов ведет:

– к снижению технического уровня материального производства и производственного потенциала;

– увеличению удельного веса населения, живущего за чертой бедности, и, как следствие, росту социальной напряженности;

– снижению уровня технической оснащенности, боеготовности войск и, соответственно, ослаблению обороноспособности страны;

– повышению риска ядерного и радиационного загрязнения в регионе (выведенные из эксплуатации и не утилизированные ВВТ представляют существенную угрозу для экологии).

Результативность конверсии должен определять вклад вчерашних оборонных предприятий в решение общей задачи оздоровления экономики страны и достижения на этой основе высоких народнохозяйственных результатов. Нельзя допустить, чтобы взамен наукоёмкой, технологически сложной и технически совершенной военной продукции выпускалась самая заурядная по качеству продукция

гражданского назначения.

Следует подвергнуть критике подход к проведению конверсии в регионе, когда производственный потенциал судоремонтных и судостроительных заводов, высвобождаемый в результате сокращения военных заказов, используется для ремонта гражданских судов, объемы которого постоянно снижаются из-за большой конкуренции с гражданскими судоремонтными заводами, переориентации флотов на ремонт судов за границей и неплатежеспособности судовладельцев или производства товаров народного потребления. Это является не конверсией, а обычной диверсификацией производства.

Высвобождаемые в результате сокращения военного кораблестроения и судоремонта мощности и средства предприятий военно-промышленного комплекса следует направить, прежде всего, на развитие отраслей производственной инфраструктуры, так как именно эти отрасли способны в короткий срок укрепить свою конкурентоспособность на мировых рынках и резко увеличить экспортный потенциал региона. Такой подход позволит предприятиям оборонной промышленности в гораздо большей мере скомпенсировать потери, связанные с сокращением военных заказов, сохранить научно-технический и кадровый потенциал.

Перспективным направлением конверсии, позволяющим максимально эффективно использовать сохранившийся научно-технический потенциал предприятий оборонного комплекса регионов Европейского севера, является освоение морских месторождений нефти и газа в акватории континентального шельфа морей Европейской Арктики, рациональная эксплуатация возобновляемых морских ресурсов, а также оживление транспортного судоходства по Северному морскому пути.

Вовлечение в хозяйственный оборот нефтегазовых месторождений арктического шельфа требует в первую очередь создания комплекса сложных, уникальных инженерных сооружений, включающих средства добычи, транспортировки и переработки углеводородного сырья, а также технических и обслуживающих судов, способных к длительной высоконадежной работе в условиях полярного морского климата. К этим средствам относятся морские ледостойкие стационарные платформы.

Благодаря особенностям географического положения (по отношению к перспективным месторождениям углеводородов), наличию крупных судостроительных сооружений, современного технологического оборудования и квалифицированных кадров г. Северодвинска, этот район является наилучшим местом для размещения строительства морских ледостойких стационарных платформ.

Необходимо учитывать, что судостроительная промышленность в силу присущих ей особенностей (большая фондоёмкость, длительные циклы постройки заказов и окупаемости капитальных вложений, большое число поставщиков-контрагентов) не может развиваться без государственной поддержки, а проблема строительства морских ледостойких стационарных платформ носит комплексный характер и охватывает технологическую подготовку, реконструкцию и техническое перевооружение производств, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы.

С учетом перспективы вывоза из Арктики нефти и газа с вновь освоенных месторождений, российским судоходным компаниям необходимо иметь достаточное количество танкеров ледового класса. Сегодня, несмотря на огромные свободные мощности судостроительной промышленности, российский морской флот заказывает танкеры-нефтевозы за рубежом.

Поэтому часть производственных мощностей предприятий оборонного комплекса Архангельской области следует переориентировать на создание танкеров усиленного ледового класса и различной грузоподъемности для перевозки нефти и газа, добываемых в арктических морях. Сегодня уже существуют проекты создания подводной транспортной системы для перевозки различных грузов, нефти и газа, используя переоборудованные атомные

подводные лодки, которые выведены из боевого состава ВМФ.

На сегодня судостроительные заводы Архангельской области уже имеют положительный опыт гражданского судостроения. На предприятиях построено более 80 судов, в том числе речных барж типа «Европа-2», морских понтонов, корпусов мини-балкеров и буксиров.

В Мурманской области производственные мощности судоремонтного завода «Нерпа» позволяют строить суда и плавсредства со спусковым весом до 1000 т, от плавучих причалов и барж до рыболовных и грузовых судов и буксиров. В частности, завод имеет опыт постройки плавсредств с упрощенными обводами (плавпричалы, плавёмкости, плавучие контрольно-дозимитрические пункты), сформирован корпус малого универсального рыболовного судна [5. С. 18].

С 1993 года СРЗ «Нерпа» тесно сотрудничает с РАО «Газпром» в области организации на мощностях завода базы по отстою и ремонту специальных судов РАО «Газпром», а также строительства на свободных площадях завода по обетонированию труб морских нефтегазопроводов.

Согласованная оборонная и хозяйственная деятельность позволяет обеспечить в Арктике функционирование диверсифицированного транспортного комплекса, имеющего мощную морскую и железнодорожную составляющие. За счет внедрения контейнерных перевозок и создания инфраструктуры обработки наливных грузов увеличится объем переработки грузов в зоне Кольского залива. В дальнейшем зона Европейского Севера может быть включена в систему транспортных интермодальных коридоров.

Создание единой береговой инфраструктуры в современных условиях позволит экономить ресурсы и оптимизировать совместную деятельность ВМФ и хозяйственных структур Севера.

В процессе сокращения Вооруженных Сил происходит передислокация гарнизонов и воинских частей. В результате в городах и поселках высвобождается значительное количество зданий, сооружений и различных объектов наземного базирования вплоть до целых военных городков, которые могли бы быть использованы для гражданских целей. Однако на практике этого не происходит по причине существующего несовершенного механизма реализации высвобождаемого военного имущества (ВВИ), который не соответствует реальной экономической ситуации в стране и не учитывает региональных особенностей.

Развитие военной и производственной инфраструктуры региона будет способствовать эффективности освоения морских нефтяных месторождений в акватории континентального шельфа.

Так, освоение только Штокмановского газоконденсатного месторождения даст, по примерным подсчетам, около 16 тысяч рабочих мест, а с учетом подрядных предприятий, более 100 тысяч [1. С. 15]. Ведь помимо глубинной платформы, которую планируется построить на северодвинском «Севмашпредприятии», предстоит протянуть подводный газопровод с выходом в Териберке и сухопутный через весь Кольский полуостров к Волхову (Ленинградская область), а вдоль сухопутной трассы, которая, вероятно, протянется в четыре ветки, будут установлены компрессорные станции. Для Мурманской области это не только тысячи новых рабочих мест, загрузка судоремонтных заводов, но и солидные налоговые поступления [1].

Строительство нефтеперевалочного терминала и нефтеперерабатывающего завода (сырьем для производства товарных нефтепродуктов послужит нефть с арктических месторождений Харасавэй, Варандей, Приобского и других) на территории Мурманской области (нефтебаза Мохнаткина Пахта Северного Флота) позволит полностью удовлетворять потребности региона в мазуте и топливе зимой. Кроме того, будет создано около 2 тысяч рабочих мест [4].

Кроме того, при хозяйственном освоении огромных богатств на обширном пространстве Западной Арктики в сложных природных условиях важнейшей проблемой является создание транспорт-

ной системы, способной обеспечить согласованные мероприятия по хозяйственному освоению Арктики и обслуживанию полигонов на Новой Земле.

По географическому положению и природным условиям, по мнению А.Ф. Парфенова [3. С. 7–8], оптимальным местом для строительства глубоководного комплексного порта является бухта Белушья Губа. Особая привлекательность этой бухты заключается в следующем. В самые суровые годы полоса припая не превышает 800 м при толщине льда до 1,0 м. Бухта находится практически в центре расположения шельфовых месторождений. В настоящее время там имеются причальные сооружения, способные принимать транспортные суда дедвейтом до 10000 т, благоустроенный жилой поселок с необходимой инфраструктурой, рассчитанный на проживание 10 тыс. человек. В непосредственной близости от поселка имеются в больших количествах строительный камень и песок. Бухта хорошо защищена от волнения и проникновения дрейфующих льдов, глубина на подходах 30–50 м, в акватории бухты 10–30 м. Непосредственно к ее берегам примыкает большая незастроенная со спокойным рельефом территория. Все это создает хорошую возможность вести строительство отдельными очередями. Здесь может быть размещена накопительно-распределительная база для завоза грузов снабжения, необходимых для региона, с последующей доставкой их в летнюю навигацию или зимой на припай потребителям по всему побережью на мелкосидящих судах.

Строительство комплексного порта в бухте Белушья Губа позволит решить проблему транспорта не только углеводородов, но и освоить богатейшие запасы очень ценных рудных ископаемых, месторождения которых приближены к западным рынкам.

Бухта расположена в зоне влияния теплого течения, что по своим природным условиям позволяет обеспечить круглогодичное плавание обычных судов с минимальными затратами на ледокольное сопровождение.

Следует подчеркнуть, что механизм согласования оборонной и хозяйственной деятельности должен учитывать объективную стратегическую роль оборонных объектов Арктики в обеспечении национальной военной безопасности и не менее важную необходимость дальнейшего освоения ее природных ресурсов, в том числе в аспекте обеспечения национальной экономической безопасности.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Анохина И.* «Штокмановская энергия» даст газ и работу // Мурманский вестник. 1999. 1 декабря.

2. *Анохина И.* Газ и крабы на одном берегу // Мурманский вестник. 2000. 15 февраля.

3. *Парфенов А.Ф.* Порт на архипелаге Новая Земля – основное звено транспортной системы западного сектора Арктики // www.nordfund.spb.ru/port.htm (дата обращения: 23.04.2012)

4. Пресс-служба Губернатора области. На Мохнаткиной Пахте вырастет завод «Лукойла» // Мурманский вестник. 1999. 16 декабря.

5. *Тимофеев Ю.* «Лукойл» и мэрия ударили по рукам // Мурманский вестник. 2000. 22 марта.