

Геополитика Арктики

УДК [332.135(985)+316.4.063.3+339.92+351.86](98)(045)

Интеграция морской деятельности в Арктике



© **Маскулов** Эльдар Марсельевич, аспирант Мурманского государственного технического университета. *Приоритетные темы исследований:* хозяйственная деятельность и перспективы развития морских коммуникаций в Арктике. Контактный телефон: 8-921-633-27-52. E-mail: eldar-maskulov@mail.ru.

Рассматриваются вопросы интеграции морской деятельности в Арктике, её возрастающей геополитической значимости в условиях глобализации, статуса Северного морского пути. Создание «мягких» корпоративных структур, таких как консорциумы или некоммерческие партнерства, «Морской форум» в

Норвегии, Нидерландское Морское Сообщество позволяет эффективно решать задачи координации экономической деятельности, защиты и лоббирования интересов ее участников. Становится актуальной военно-экономическая интеграция в Арктике, обеспечение национальной безопасности.

Ключевые слова: Арктика, интеграция, морская деятельность, геополитика, консорциум, некоммерческое партнерство, национальная безопасность.

Integration of marine activities in the Arctic

© **Maskulov** Eldar, post-graduate student of Murmansk state technical university. *Priority research topics:* economic activity and prospects of development of maritime transportation in the Arctic. Contact Phone: 8-921-633-27-52. Fax: 327-39-96. E-mail: eldar-maskulov@mail.ru.

Abstract

Questions of integration of sea activity in Arctic regions, its increasing geopolitical importance in the conditions of globalisation, the status of Northern sea way are considered. Creation of «soft» corporate structures, such as consortia or noncommercial partnership, «the Sea forum» to Norway, the Netherlands Sea Community allows to solve effectively problems of coordination of economic activities, protection and lobbying of interests of its participants. There is actual a military-economic integration into Arctic regions, maintenance of national safety.

Keywords: Arctic regions, integration, sea activity, geopolitics, consortium, noncommercial partnership, national safety.

С началом великих географических открытий человечество освоило в полной мере лишь пространства Мирового океана. Его глубины и дно до сих пор исследованы меньше, чем ближайший космос. Специфика морской деятельности состоит в том, что осуществляемая во враждебной человеку обстановке, она вызывает необходимость создания для него искусственной среды обитания, изобретательной активности, а потому требует достижений в сфере хозяйственной, научной и иной деятельности. Атомная энергетика, космические технологии, инфор-

матика и многое другое давно стали неотъемлемой частью обеспечения морской деятельности. Последняя по этой причине оказывается интегратором не только общестрановым (ибо требует значительных ресурсов), но и межотраслевым и международным. Потери времени и возможностей в этой сфере деятельности будут сопровождаться не только коммерческими издержками, но качественным отставанием в развитии и степени интегрированности в мировые процессы, технологии и пространства. Поэтому недооценка возрастающего значения потенциала морской деятельности, без преувеличений, стала бы «вкладом» в дезинтеграционные тенденции и процессы: морская деятельность связывает и удерживает Россию как единое целое точно также, как это делают энергетика и железные дороги, а качественно – даже в большей мере.

Государственная стратегия развития морской деятельности – это, по существу, неотъемлемая и важная часть стратегии сохранения, возрождения и развития России, имеющая всё возрастающую геополитическую и интеграционную значимость в условиях глобализации. На IV международной научной конференции «Глобализация и проблемы мира: российский проект» (19–20 ноября 2010 г.) в Санкт-Петербурге отмечалось, что современные общества, находясь под влиянием глобализационных процессов, оказываются в условиях выбора коммуникативной и стратегической интеграционных моделей. Стратегическая интеграционная модель предполагает коагуляцию, «склеивание» обществ в сообщество для решения вопросов безопасности [1, с. 36]. Рассматривая транспорт как один из элементов экономической, региональной, государственной или геополитической системы и роль транспортного ресурса в геополитике России, И. Б. Арефьев предлагает формировать обобщённые геополитические параметры транспортного ресурса из трёх групп показателей: 1) ориентированные на выбор, обоснование и типизацию транспортных систем по характеру организации обслуживания сложившихся и прогнозируемых грузопотоков; 2) геополитических параметров, обусловленных наличием обоснованных и потенциально развивающихся транспортных коридоров для глобальных грузо- и пассажирских потоков, обладающих пропускной способностью на всём их протяжении, логистической инфраструктурой и качеством обслуживания; 3) плотностью локальных и региональных транспортных сетей и транспортной инфраструктуры на территориальном уровне в целом [2, с. 140–143]. Подобный методологический подход в оценке транспортных ресурсов с позиций геополитики применим и к морской деятельности в Арктике, исследованию проблем функционирования Северного морского пути, его современного статуса.

Морская деятельность и системы её научного, технического и хозяйственного обеспечения диверсифицируют экономику страны, увеличивают объём находящихся в практическом обороте знаний и опыта, и уже одним этим способствуют росту возможностей страны, стабильности её хозяйственной системы и решению задач национальной безопасности. Последние включают обеспечение безопасности с морских направлений, но не сводятся только к нему. Обеспечение национальной безопасности России с морских направлений должно строиться на учёте существующих и возможных угроз, возникающих при освоении Мирового океана и на базе долгосрочных прогнозных оценок, серьёзного научного предвидения тенденций и процессов в мировой практике океанопользования. Национальная безопасность в начале XXI века всё бо-

лее определяется в научно-технической и, особенно, в экономической сферах, а потому роль морской деятельности в решении задач безопасности должна рассматриваться и в этом контексте через призму доступных стране областей деятельности и степеней свободы в каждой из них. Тем более что освоение морей и океанов, по-видимому, в обозримом будущем останется одним из ведущих направлений деятельности человека и развития общества.

Значимость морской деятельности, укрепления и качественного развития морского потенциала для нашей страны обуславливаются следующими факторами: уникальной протяженностью морской государственной границы России – 38800 км (72% от общей протяженности госграницы); важностью для экономики страны морских путей: по морю Россия связана со 127 странами мира (92%), по суше – с 18-ю странами (8%); наличием в недрах континентального шельфа более 80% разведанных нефтяных и газовых запасов России (30% мировых запасов); около 30% мировых биологических морепродуктов рассредоточены в акваториях, находящихся под национальной юрисдикцией Российской Федерации; залежами в Арктике практически всех известных российских запасов никеля, кобальта, титана, олова, проживанием в приморских районах значительной доли населения России, зависимого в большой степени от состояния и перспектив развития морской деятельности.

Геополитика уже давно считает Арктику «Средиземным морем будущего». По оценкам Геологической службы США и норвежской компании StatoilHydro, Арктика таит в себе четверть всех неразведанных запасов углеводородов в мире. При этом достаточно взглянуть на карту рельефа дна Северного Ледовитого океана, чтобы понять: арктический шельф – это, прежде всего, моря, омывающие берега России. Здесь же, у берегов России, обнаружены самые большие на сегодня запасы нефти и газа. Отсюда – ресурсная геополитика приполярных государств уделяет первоочередное внимание доказательству своих прав на новые территории Северного Ледовитого океана, которые могут дать прежде всего колоссальную экономическую выгоду от добычи углеводородов.

С Арктикой «граничат» пять стран: Россия, Канада, США, Норвегия и Дания (которой, как известно, принадлежит остров Гренландия). Еще три государства – Исландия, Швеция и Финляндия – не имеют с Арктикой океанических границ, однако тоже относят себя к этому региону. А интерес к разработке арктических ресурсов проявляют многие страны. Даже китайцы серьезно заинтересовались этим регионом: они открыли исследовательскую станцию на Шпицбергене и дважды отправляли в северные моря свой ледокол «Снежный дракон», который обычно работает в Антарктике. В настоящее время, вследствие глобальных изменений мировой политики Арктика, играющая роль буфера между основными мировыми центрами — США, Западной Европой, Россией, Японией и Китаем, становится полигоном большой военно-стратегической игры. В связи с этим страны-члены НАТО ведут постоянную работу по совершенствованию способности своих воинских подразделений действовать в северных широтах.

Все это выводит арктический вектор российской геополитики на передний план. Прежде всего, следует иметь в виду, что северные территории РФ занимают сегодня ведущее место в её ресурсной геополитике. По запасам ценного сырья им нет равных. По оценкам западных экс-

пертов, общая стоимость всех полезных ископаемых России составляет более 28 трлн. долл., причём на Русский Север приходится 80% этой суммы (стоимость полезных ископаемых США — 8 трлн. долл.). Наш Север приносит более половины валютных поступлений, даёт до 20% национального дохода, хотя проживает здесь менее 10% населения России. Русский Север — это 1/5 внутреннего валового продукта России и до 60% её сырьевого экспорта. Здесь добывается 95% российского газа. Потенциальная газоносность континентального шельфа Баренцева и Карского морей оценивается в 50–60 млрд. т. Разведанные запасы газа составляют примерно 80% всех запасов страны. Они сосредоточены в основном в Ямало-Ненецком автономном округе. В конце XX века на Север приходилось около 60% внешнеторгового оборота России. Для России принимает форму важнейшего геостратегического вызова вопрос: смирится ли мир с тем, чтобы мировые торговые пути пролегли вдоль северных берегов России, фактически по Северному морскому пути, с его портами и станциями слежения, с его базами данных о течениях и солёности воды, и во многом зависели от позиции нашей страны? Тем более что сегодня в приполярной зоне наблюдается существенное отставание в области строительства опорных магистралей и узлов, а транспортные средства всех видов морально и физически устарели. Отмечается также недостаток техники, способной работать в экстремальных условиях. В кризисном состоянии находится и авиация. Создававшаяся на протяжении десятилетий арктическая транспортная система Северного морского пути, куда входят морские порты, фарватеры, гидрометеорологические и гидрографические службы, экономически и технически сильно отстаёт от современного уровня. Необходима модернизация ледокольного и арктического транспортного флотов, а также северных портов России.



Актуальной задачей остаётся определение статуса Северного морского пути, который, как и трансконтинентальные маршруты через Суэцкий и Панамский каналы, является глобальным транспортным суперкоридором, всё более приобретающим возрастающее геополитическое и социально-экономическое значение для глобального социума. Сегодня в мире по-разному представляют себе будущий статус СМП. Россия считает его собственной транспортной коммуникацией. США, Канада и скандинавские страны предлагают «интернационализировать» Севморпуть, а для международного управления им создать трансарктический консорциум, оттеснив тем самым Россию от руководства СМП, разработки эксплуатационной и тарифной политики. Отсюда, собственно, и требования «открыть границы» в Арктике или разделить её таким образом, чтобы если не весь СМП, то хотя бы некоторые его участки оказались вне российских границ. Главный аргумент сторонников подобных проектов состоит в том, что артерии общемирового значения не могут быть «прерогативой» одной страны.

У США позиция России в отношении Северного морского пути вызывает открытое недовольство. Американское экспертное сообщество при поддержке представителей политической элиты настаивает на необходимости добиваться максимальной «интернационализации» СМП, которая для США будет означать право свободного использования этого транспортного коридора. В связи с этим на первый план сразу вышел вопрос: а готова ли к такой жесткой геостратегии-

ческой конкуренции современная Россия? Оказалось, что не только не готова, но и не готовилась. Выяснилось, что ни технически, ни юридически наша страна не может подтвердить свои претензии на арктический шельф. И сделать это в международных инстанциях на сегодня весьма непросто, особенно в условиях активного противодействия наших контрагентов. Кроме того, как показало заседание 9-го Петербургского международного форума «Топливо-энергетический комплекс», реальное освоение шельфа Арктики по объёмам реализации научно-технических проектов и масштабам привлечения финансовых ресурсов сопоставимо с программой освоения космоса¹.



Любая деятельность в Арктике происходит в осложняющихся конкурентных условиях, отслеживание изменений которых является важным элементом стратегического прогнозирования. Необходимые оценки морской мощи иностранных государств заключаются не только в обозначении возможных противостояний военно-морских сил, но и в характеристиках реальной и потенциальной экспансии их морепромышленных комплексов, внутренней слаженности всех видов морской деятельности. В качестве примера интеграции морской деятельности в целом можно привести Норвегию, применяющую так называемый «морской групповой подход», который основан на комплексности морепользования и высоком уровне корпоративности норвежских моряков. Они объединились в «Морской Форум», имеющий свободный доступ к правительству и ключевым политическим фигурам, соединяющий торговлю, науку, прикладные исследования и все другие элементы, связанные с морем. Посредством подобного подхода норвежцы заметно преуспели в обеспечении роста своей морской деятельности. Ещё большего успеха добились голландцы, развив «групповую» концепцию в то, что у них называется Нидер-

¹ На рисунке: «Приразломная» - нефтедобывающий отель в Ледовитом океане. URL: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1264551> (дата обращения: 12.11.2011)

ландское Морское Сообщество, которое охватывает 11 различных морских секторов экономики и не менее 11 тыс. морских компаний различной специализации.

Такая интеграция позволяет этим государствам эффективно решать сложные проблемы развития морской деятельности, удерживая в поле зрения общества и государства весь комплекс национальных и иностранных интересов в Арктике с учётом своих экономических, политических и военных аспектов. В России пока такого опыта нет. В свою очередь, долгосрочные задачи на конкретных региональных направлениях решаются функциональными подсистемами (видами) морской деятельности, то есть путём осуществления военно-морской деятельности; морских перевозок; промышленного рыболовства: разработки полезных ископаемых на дне и в его недрах; научных исследований; сохранения морской среды; прокладки подводных кабелей и трубопроводов; производства энергии с использованием воды, течений и ветра; создания и использования искусственных островов, установок и сооружений; развития и применения новых форм хозяйствования, а также совершенствования международного морского и природоохранного права.

Наиболее привлекательной формой интеграции морской деятельности России в Арктике представляется создание «мягких» корпоративных структур, основанных на развитии внутренних договорных отношений. В данном случае отсутствуют потеря самостоятельности участника от вхождения в структуру и связанные с этим отрицательные последствия. С другой стороны, участники «мягких» форм могут в любое время объединиться капиталами в жёсткую структуру. Кроме всего прочего, такую форму можно рассматривать и как самый быстрый и дешёвый способ апробации возможностей совместной деятельности. Количественный их рост в мире заметен в последнее время как закономерный результат перерастания совместного предпринимательства в дружественные слияния, особенно характерные для современных условий глобализации хозяйственной жизни.

Объединительный принцип, положенный в основу организации «мягких» корпоративных структур, даёт очевидный и лежащий на поверхности эффект не столько от «сложения сил», суммирования потенциалов ранее автономных участников, сколько, и это главное, возникающего у такой структуры нового качества за счёт синергетического эффекта. Подобный эффект возникает у любой структуры, объединяющей самостоятельных участников предпринимательского процесса, однако «величина» эффекта, его уровень разнятся в зависимости от формы объединения.

К первой форме рассматриваемых структур принадлежит ассоциация (синонимы — союз, лига, гильдия, реже — комитет, палата, коллегия). Всё это некоммерческие структуры, создаваемые на основе учредительного или иного договора между участниками в целях координации их предпринимательской деятельности, защиты и лоббирования интересов, более эффективной организации работ по консалтингу и информационному обеспечению.

Ко второй форме «мягких» корпоративных структур, состоящих из независимых участников, отнесём некоммерческое партнерство и консорциум. Некоммерческим партнерством призна-

ётся основанная на членстве некоммерческая организация, учреждённая гражданами и (или) юридическими лицами для содействия её членам в осуществлении деятельности, направленной на достижение ...социальных, научных и управленческих целей..., а также в иных целях, направленных на достижение общественных благ. Некоммерческое партнерство вправе осуществлять предпринимательскую деятельность, соответствующую целям, для достижения которых оно создано, но является организацией, не имеющей извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности². Следует подчеркнуть, что консорциум — это договорное образование, создаваемое на период решения конкретной задачи или реализации определённого проекта³. Спектр участников такого образования практически ничем не лимитирован: ими могут быть компании и фирмы различных форм собственности и страновой принадлежности. Главный побудительный мотив интеграции участников в рамках консорциума — мобилизация крупных финансовых и материальных ресурсов для выполнения конкретных задач, решить которые в одиночку никому не по силам. Во главу угла совместной деятельности не ставится цель быстрого извлечения прибыли каждым из участников проекта. Более того, участники объединения иногда готовы поступиться ею ради грядущей выгоды стратегического характера. Управленческие функции по реализации совместного проекта вплоть до его окончания выполняет специально формируемый на выборных началах исполнительный орган. Его деятельность основана на принципах доверительного управления и носит в основном координирующий характер, не ущемляя прав и обязанностей каждого участника, сохраняющего свою автономию. Такое добровольное делегирование некоторых управленческих функций, касающихся лишь реализации совместного проекта, не приводит к серьёзным разногласиям или конфликтам интересов. Способствует этому в значительной степени то обстоятельство, что участники не связаны имущественными обязательствами: передаваемая в доверительное управление часть их имущества не становится общей собственностью консорциума.

Консорциумы восполняют недостающие в настоящее время механизмы межотраслевого перераспределения ресурсов. Это должно благоприятствовать как межотраслевой, так и внутриотраслевой конкуренции. Соперничество между консорциумами приведёт к их заинтересованности в оказании технологической, финансовой и прочей поддержки сотрудничающим с ними мелким и средним товаропроизводителям. Следовательно, мощный импульс получит конкуренция на уровне мелкого и среднего бизнеса. И, наконец, надо иметь в виду, что создание

² Федеральный закон от 12.01.1996 N 7-ФЗ (ред. от 29.12.2010) «О некоммерческих организациях». URL: <http://www.zakonprost.ru/zakony/o-nekommercheskih-organizacijah/> (дата обращения: 15.10.2011).

³ Консорциум – (от лат. consortium – соучастие, сообщество) – временное объединение (соглашение) самостоятельных предпринимательских структур для совместного размещения заказов, проведения производственных, кредитно-финансовых и маркетинговых операций крупного масштаба, осуществления глобальных проектов в промышленном строительстве, координации всей предпринимательской деятельности для получения выгодных заказов и их совместного исполнения. Оформляется соглашением. Координация возлагается на лидера консорциума, обычно наиболее крупную структуру. Лидер представляет интересы всех участников консорциума, действует в пределах предоставленных ему полномочий и получает за это соответствующие отчисления по результатам совместной деятельности. URL: <http://www.vseslova.ru/index.php?dictionary=law &word=konsorcium> (дата обращения: 15.10.2011).

консорциумов явится мощным инструментом интеграции регионов, поскольку их влияние на экономическую политику местных властей будет усиливаться.

Новая цивилизационная модель такова, что она принципиально преобразует военный фактор. Глобализация разрывает межсистемные стены, возведённые между экономической, политической и военной сферами, диктует необходимость соединения экономической и военной компоненты в один блок.

Законы и центральные атрибуты глобализации принципиально перерождают суть не только национальной внешней политики и стратегии. Центральное звено — идея глобального предпринимательства, в которой каждая национальная экономика стратегической целью высшего ранга ставит участие в формировании мирового дохода и его перераспределении в своих интересах. Внешняя политика в этой ситуации оправдывает эту цель, а военная компонента защищает геоэкономические интересы. Россия упустила стратегическую инициативу в Арктике, подменяя геоэкономические интересы внешнеполитическими инициативами, а систему внешнеэкономических связей выстраивает на основе отжившей торговой доктрины с её конъюнктурными подходами, при этом военно-стратегическая составляющая — без целевой направленности. Придерживаясь торговой доктрины, мы тем самым подпитываем через внешний рынок своими интеллектуальными, финансовыми, сырьевыми ресурсами мировые производственные системы, где формируется мировой доход, и таким образом косвенно финансируем западную военную машину. Государство должно делегировать реализацию своих геоэкономических интересов в Арктике российским транснациональным структурам. Подобных структур в России нет. Поэтому стоит задача форсированного их создания, оснащения современными технологиями оперирования на геоэкономическом атласе мира, при этом российская армия должна защищать интересы создаваемого российского постиндустриального производственного анклава в Арктике.

Таким образом, стратегический акцент таков, что неизбежна *военно-экономическая интеграция в Арктике* — объединение экономической и военной сфер деятельности государства в условиях глобализации. При этом роль и место Вооружённых Сил России в новой конфигурации могут быть определены исходя из следующих основополагающих задач.

Первая. Создание военно-политических группировок, обеспечивающих реализацию российскими транснациональными структурами перспективных и подконтрольных государству крупных международных экономических проектов (например, развитие инфраструктуры Северного морского пути на приоритетных основах с участием Китая, Японии, новых постиндустриальных стран и т. д.), и снятие межгосударственных конфликтов экономическим путем.

Вторая. Обеспечение безопасности коммуникаций (трансевропейских, трансазиатских и т. д.) и развития инфраструктуры российских транснациональных структур путём военного присутствия России (кроме выполнения штатных задач по обеспечению целостности и суверенитета). В этом отношении просматриваются перспективные формы новейших организационно-функциональных структур, которые отражают военно-экономическую интеграцию и в

которых сплетаются элементы интеллектуального, финансово-экономического и военного характера (формирование «диагональных» структур — российских военно-финансово-промышленных консорциумов).

Национальная безопасность России в Арктике зависит не только от внутренних устремлений и возможностей России, но и, главным образом, от её понимания своего места и роли в XXI веке, задач, связанных с глобальной геополитикой, оперированием на геэкономическом атласе мира, где военная сила — необходимый, но далеко не достаточный компонент, — играет явственную, однако подчинённую, прежде всего в экономике, а уже потом в политике, роль. Появляются принципиально новые виды глобального оружия, концепции и модели «сетцентрической войны». Сетцентрические подходы в той или иной мере реализуются в государственном управлении, бизнесе, экономике, технике, внедряются в вооружённых силах разных стран. Реальностью недалекого будущего, как считает И. Ф. Кефели, может стать устранение России как великой державы с тысячелетней историей с политической карты мира [3, с. 15–27]. Стратегической целью России в Арктике, по мнению Ю. Ф. Лукина, является качественно новое освоение арктического резервного пространства, сохранение и развитие евразийской цивилизации в обозримой перспективе для удовлетворения потребностей глобальной экономики при строгом соблюдении национальных интересов России по принципу «Арктика для России и всего мира» [4, с. 208]. Вопрос стоит жёстко: сумеет ли Россия мобилизовать огромные внутренние ресурсы и возможности для отвода надвигающихся в XXI веке новейших внешних угроз не только в Арктике, но и парировать геэкономические, «сетцентрические» войны, которые могут соскользнуть на прямые военные воздействия, обеспечить себе гармоничное развитие, рационально используя для этого предоставленную стратегическую паузу, свои «большие пространства» и имеющиеся ресурсы?

Литература

1. Балинченко С. П. Интеграционные альтернативы современных сообществ: интеграция versus коагуляция // Глобализация и проблемы мира: российский проект. Материалы IV международной научной конференции. Санкт-Петербург, 19–20 ноября 2010 г. – СПб, 2011. – С. 36–37.
2. Арефьев И. Б. Транспортный ресурс и его роль в геополитике России // Глобализация и проблемы мира: российский проект. Материалы IV международной научной конференции. Санкт-Петербург, 19–20 ноября 2010 г. – СПб, 2011. – С. 140–143.
3. Кефели И. Ф. Глобальная геополитика – реалии и теоретическое знание XXI в. // Век глобализации. Исследования современных глобальных процессов. – 2011. – № 1 (7). – С. 15–28.
4. Лукин Ю. Ф. Великий передел Арктики. – Архангельск: Северный (Арктический) федеральный университет, 2010. – 400 с.

Рецензент – Лукин Ю. Ф.,
доктор исторических наук, профессор,
заслуженный работник высшей школы Российской Федерации