

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
КОЛЬСКИЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
Институт экономических проблем

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО ОБРАЗОВАНИЮ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
Мурманский государственный
технический университет

СЕВЕР И РЫНОК:

ФОРМИРОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОРЯДКА

Основан в 1998 г.

2/2009 (23)

В этом номере представлены научные статьи, подготовленные по материалам II Всероссийской научно-практической конференции «Морская стратегия России и экономическая деятельность в Арктике. Морская экономика – 2008» (Мурманск, 4-5 июня 2008 г.)

*Издание осуществлено при финансовой поддержке
Российского гуманитарного научного фонда (проект 08-02-14008 г)*

Апатиты
2009

Редколлегия

Научно-информационного журнала **СЕВЕР И РЫНОК:**
формирование экономического порядка

Главный редактор: доктор экономических наук, профессор
СЕЛИН Владимир Степанович

Заместитель главного редактора:
кандидат геолого-минералогических наук
КАМЕНЕВ Евгений Арсеньевич

Ответственный редактор номера:
доктор экономических наук, профессор
СЕЛИН Владимир Степанович

Ответственный секретарь:
зав. издательским отделом
ПАВЛОВА Светлана Анатольевна

Члены редколлегии:
кандидат экономических наук, доцент
БАШМАКОВА Елена Петровна
кандидат экономических наук, доцент
ДИДЫК Владимир Всеволодович
доктор экономических наук
ИСТОМИН Анатолий Васильевич
кандидат экономических наук
КОБЫЛИНСКАЯ Галина Владимировна
доктор экономических наук, профессор
ЛАРИЧКИН Федор Дмитриевич
кандидат экономических наук
РЯБОВА Лариса Александровна
кандидат экономических наук, доцент
ШПАК Алла Владимировна
кандидат технических наук, доцент
ЦУКЕРМАН Вячеслав Александрович

Журнал включен в Реферативный журнал и Базы данных ВИНИТИ

© Институт экономических проблем КНЦ РАН, 2009
©Кольский научный центр РАН, 2009

ПЛЕНАРНЫЕ СТАТЬИ

В.А.Попов

НАЦИОНАЛЬНАЯ МОРСКАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ В АРКТИКЕ: СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Со времени проведения I Всероссийской научно-практической конференции (1-2 июня 2006 г.) с аналогичной повесткой дня прошло два года. Необходимо отметить, что в национальной морской политике России за этот период произошли важные события, обусловившие рост активности в морской деятельности и, соответственно в законотворческой деятельности по ее правовому обеспечению.

В 2007 году высшим руководством страны были приняты важные решения, направленные на реализацию национальной морской политики, преодоление наиболее крупных системных проблем в сфере морской деятельности России. Этими решениями явились:

- Указ Президента Российской Федерации от 21 марта 2007 г. № 394 «Об открытом акционерном обществе «Объединенная судостроительная корпорация»;

- Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации 27 апреля 2007 г. (определены стратегические задачи органам государственной власти России в сфере морской деятельности в части развития рыбопромышленного комплекса, судостроения и судоремонта, морского и речного транспорта вместе с портами и гидротехническими сооружениями на внутренних водных путях);

- решение совместного заседания президиума Госсовета и Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации в Мурманске 2 мая 2007 г. (рассмотрены вопросы развития российских морских портов);

- решение заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 11 июля 2007 г. в Новороссийске (рассмотрены вопросы комплексного развития портовой деятельности в Азово-Черноморском бассейне);

- решение заседания президиума Госсовета 31 августа 2007 г. в Астрахани (рассмотрены вопросы развития отечественного рыбохозяйственного комплекса);

- решение заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 25 сентября 2007 г. в Находке (рассмотрен ход реализации национальной морской политики на Тихоокеанском региональном направлении, в том числе вопросы развития портов и портовой деятельности, развития судостроительного и судоремонтного комплексов, рыбопромысловой деятельности и охраны морских биоресурсов, военно-морской деятельности).

Это вселяет надежду на то, что положение дел в сфере морской деятельности начнет исправляться. Вместе с тем, мы понимаем, что эти решения только определили направление движения, задали вектор развития национальной морской политики России на всех региональных направлениях, в том числе и на Арктическом региональном направлении, на среднесрочную перспективу.

Защита национальных интересов России в Мировом океане составляет основное содержание национальной морской политики, которая представляет собой долговременную, комплексную и системную государственную политику в области морской деятельности, освоения и использования ресурсов и пространств Мирового океана, консолидации внутригосударственных и международных интересов России в сфере использования Мирового океана.

Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г. установила, что 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. Главным на данном направлении является создание условий для деятельности российского флота в Баренцевом, Белом и других арктических морях, на трассе Северного морского пути, а также в северной части Атлантики.

В этих условиях для России особую актуальность приобретает решение долгосрочных задач, к которым на Арктическом региональном направлении Морская доктрина относит:

- исследование и освоение Арктики с ориентацией на развитие экспортных отраслей хозяйства, первоочередное решение социальных проблем;

- защита интересов Российской Федерации в Арктике;

- создание судов ледового класса для морских перевозок, специализированных судов для рыбного промысла, научно-исследовательского и других специализированных флотов;
- учет оборонных интересов государства при разведке и разработке запасов биоресурсов и минерального сырья в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации;
- создание условий, в том числе и с привлечением возможностей региона, для базирования и использования составляющих морского потенциала, обеспечивающих защиту суверенитета и суверенных прав Российской Федерации на Арктическом региональном направлении;
- ограничение иностранной военно-морской деятельности в согласованных районах и зонах на основе двусторонних и многосторонних соглашений с ведущими морскими державами;
- обеспечение национальных интересов Российской Федерации в отношении Северного морского пути, централизованное государственное управление этой транспортной системой, ледокольное обслуживание и предоставление равноправного доступа заинтересованным перевозчикам, в том числе иностранным;
- обновление и безопасная эксплуатация атомного ледокольного флота;
- соблюдение интересов Российской Федерации при разграничении морских пространств и дна морей Северного Ледовитого океана с приарктическими государствами;
- консолидация усилий и ресурсов федерального центра и субъектов Российской Федерации для развития арктического судоходства, морских и речных устьевых портов и осуществления Северного завоза, а также информационных систем, обеспечивающих указанную деятельность.

Однако надо признать, что сегодня реальная национальная морская политика и уровень ее правового обеспечения отстают от вызовов времени. В условиях начавшейся в мире эпохи противоборства за ресурсы Мирового океана это является серьезным недостатком государственной политики. Найти адекватные инструменты, в том числе и правовые для обеспечения интересов России в Мировом океане – одна из наших приоритетных задач. Арктическому региональному направлению в этом отношении придается особое значение.

Для того чтобы дать ясное представление о полной картине стоящей перед нами проблемы необходимо напомнить о некоторых положениях официальной внешнеполитической позиции России в этом регионе безотносительно: есть в ней изъяны или нет. Все сухопутные территории в Арктике имеют статус государственных территорий какого-либо из арктических государств. В том, что касается России, статус земель и островов в районе, прилегающем к ее арктическому побережью, закреплён нотой МИД Российской империи от 20 сентября 1916 г., меморандумом Народного комиссариата иностранных дел СССР от 4 сентября 1924 г. и постановлением Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г., которыми были объявлены государственной территорией России или СССР все земли и острова (как уже открытые, так и те, которые еще могут быть открыты), расположенные в Северном Ледовитом океане, в пределах границ полярных владений. Эти меридианные линии проведены к точке Северного полюса от крайней северо-западной точки тогдашней материковой территории СССР (имеется в виду полуостров Рыбачий) и от линии разграничения между Россией и США в Беринговом проливе.

О своих правах на земли в Арктике заявила в первой половине XX в. Канада. В 1921 г. она уведомила Данию, что любой факт открытия земель, совершенный датской арктической экспедицией к северу от континентальной части Канады, не будет иметь никаких правовых последствий, поскольку Канада считает, что все, земли в этом районе как открытые, так и неоткрытые подпадают под ее суверенитет. Как видите этот тезис созвучен с российским. В 1925 г. был введен разрешительный порядок проведения научных исследований в канадских арктических районах, а в 1926 и в 1929 гг. были приняты ведомственные акты, которыми на эти районы распространялось действие отдельных сфер канадского природоохранного законодательства.

Определенную специфику имеет правовой статус архипелага Шпицберген, над которым Норвегия осуществляет абсолютный суверенитет на условиях, предусмотренных Договором 1920 г. Имеется в виду равная свобода доступа на архипелаг для юридических и физических лиц всех государств-сторон с целью осуществления различных видов деятельности при соблюдении местных законов и постановлений и не создания монополий.

Вместе с тем Норвегия предъявляет свои права на 175 тыс. км² российской части шельфа в Баренцевом море, где обнаружены огромные запасы нефтегазоконденсатного сырья. Вот уже 75 лет мы не можем договориться с Норвегией о морской границе между Шпицбергенем и Новой землей в так называемой «серой зоне», которую уже называют «золотой».

Положительным моментом, несомненно, является ратифицированное Федеральным Собранием в марте этого года соглашение с Норвегией о разграничении морских пространств в районе залива Варангер-фьорд.

Каких-либо региональных или универсальных соглашений, специально регламентирующих международно-правовой статус арктических пространств, не существует. Возникающие время от времени предложения о разработке всеобъемлющего Договора об Арктике, наподобие Договора об Антарктике не получают поддержки арктических государств.

В настоящее время на морские районы Арктики распространяется международно-правовой режим, установленный Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. Здесь действуют нормы международного морского права, определяющие статус и режим морских пространств, (таких как внутренние воды, территориальное море, экономическая зона, континентальный шельф, открытое море), а также принятые в соответствии с ними законы прибрежных государств. Вместе с тем, с учетом сурового климата Арктики, сложных условий для

судоходства и особой уязвимости ее морской среды данная Конвенция в статье 234 устанавливает для приарктических государств некоторые особые права – принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны.

Особенностью режима арктических морей является институт национальных морских коммуникаций: Северный морской путь у нас и Северо-западный морской проход в Канаде.

Однако в 2001 г. Норвегия вдруг выдвинула существенное добавление к этому традиционному, казалось бы, незыблемому режиму северных морских сообщений, выступив с предложением о создании нового судоходного сообщения – Северного Морского Коридора. По сути – это морская транспортная концепция, целью которой является соединение бассейна Северного моря с Баренцевым Евро-Арктическим регионом, вследствие его резкого индустриального развития. И, конечно же, главная причина – бурно развивающаяся добывающая промышленность в области разработки месторождений Крайнего Севера, в Баренцевом море и европейской части арктического бассейна. По замыслу авторов проекта Северный Морской Коридор должен послужить продолжением нашего Северного Морского Пути, стать его западной веткой, идущей из России вдоль северных берегов Норвегии, с заходами в крупные порты Швеции, Дании, Германии и далее через английские порты в Канаду. Это уже не замысел, а действующая программа, располагавшая уже в самом начале бюджетом в 133 млн евро с основным вкладом от регионального фонда ЕС, Норвежского министерства местного самоуправления и региональных связей и других источников. Однако дело застопорилось в связи с тем, что Россия практически не отреагировала должным образом на предложение войти в эту программу, что в корне подрубило основную идею проекта. В итоге он остался в весьма укороченном, западном завитке, однако норвежцы не теряют надежды на его реанимацию.

Этот проект отчетливо иллюстрирует, что описанное выше официальное распределение сил на Арктическом театре вряд ли можно считать спокойным и благостным. Наши западные коллеги уже озаботились проблемой вывоза арктических богатств. Уже идет соперничество за раздел между государствами, и не только сугубо арктическими, природных ресурсов Крайнего Севера.

В России и в ученом мире и среди экспертов нет единой точки зрения по позиции в этом регионе. Ряд специалистов считает, что, ратифицировав в 1997 г. Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г., руководство нашей страны тем самым отказалось от претензий на полярные владения СССР, декларированные Декретом ЦИК 1926 г. Так называемый «Русский треугольник» занимал тогда 1 млн 200 тыс. км². Теперь же нам приходится доказывать право на освоение его и, в частности, шельфа. Предполагают, что в нем сосредоточено около 100 млрд т условного углеводородного топлива, что составляет четверть мировых запасов. К тому же геологи прямо указывают на огромные месторождения драгоценных металлов, алмазов и вообще всей таблицы Менделеева. Сто раз прав был великий Ломоносов, когда доказывал, что Север, в широком, государственном понимании – это пространство, где неразрывно взаимосвязаны основы географии и геологии, и на фундаменте этом должно быть построено истинное могущество России.

Для того, чтобы доказать свое право мы, согласно положениям Конвенции ООН, как известно, уже подавали заявку в 2001 г., для того чтобы официально получить право расширить границы шельфа за 200-мильную экономическую зону. Однако ее признали неудовлетворительной и нам высокомерно порекомендовали представить дополнительные доказательства того, что у хребта Менделеева континентальная, а не вулканическая природа, а хребет Ломоносова не имеет отрыва от континентальной части Евразии. И судя по всему – это только начало международной бюрократической волокиты и сутяжничества. Пройдут годы и годы, пока не установят морские границы и делимитационные линии между приарктическими странами. А там еще какая-нибудь страна, более поворотливая чем Россия поучаствует в дележе, грамотно используя юридические ухищрения международного права.

Гипотетически, если раздел произойдет по принципу секторного деления, выиграют Россия и Канада, выход к Северному полюсу получат все страны. В случае раздела на основе срединной линии, когда граница проходит на равном удалении от береговых линий прибрежных государств, то, практически, «хозяйкой» Северного полюса станет Дания, хотя и на полюс и на шельф есть и другие претенденты, включая США. К сожалению, перспектива не самая радужная, поскольку официально, какое либо одностороннее расширение нашего континентального шельфа в нарушение Конвенции 1982 г. юридически неосуществимо и вряд ли будет признано мировым сообществом. На этот счет Правительством Российской Федерации приняты соответствующие решения.

Другой проблемой, также требующей политического решения и последующего законодательного закрепления, является развитие судоходства в Арктике в целом, и возрождение перевозок по трассам Северного морского пути (СМП) в частности. Данная проблема приобретает особую актуальность в связи с разработкой проекта новой редакции Правил плавания по трассам СМП, которые должны создать необходимые условия для использования этого Пути в соответствии с национальными интересами России и с учетом положений международного морского права.

Как известно, основными направлениями его развития считаются: добыча и транспортировка углеводородов, а также использование СМП как транспортного коридора Запад-Восток. Из этих двух направлений наиболее успешно идет реализация первого, касающегося добычи и транспортировки углеводородов. В рамках этого процесса нефтяные и газовые компании вкладывают инвестиции в разведку и добычу природных ресурсов, в том числе в строительство

разведочных и добывающих буровых платформ. Крупные судоходные компании России находят финансовые средства и готовятся к активизации транспортных процессов в Западной части Арктики. В то же время сложной остается ситуация с состоянием инфраструктуры Арктической транспортной системы, а также с государственным управлением Северным морским путем.

В настоящее время суда, выходящие на трассу СМП для обеспечения безопасности мореплавания, пользуются «Руководством для сквозного плавания судов по Северному морскому пути» (издание Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны России, 1995 г.), куда входят и «Правила плавания по трассам Северного морского пути», утвержденные 14 сентября 1990 г. ММФ СССР в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР № 565 от 01 июня 1990 года. Сегодня политика государства в отношении Северного морского пути нашла отражение в Постановлении Правительства Российской Федерации от 7 марта 2000 г. № 198 «О концепции государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера», «Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 г.».

В Морской доктрине Российской Федерации определены следующие задачи государства в отношении СМП, а именно:

- обеспечение национальных интересов Российской Федерации в отношении Северного морского пути, централизованное государственное управление этой транспортной системой, ледокольное обслуживание и предоставление равноправного доступа заинтересованным перевозчикам, в том числе иностранным;
- консолидация усилий и ресурсов федерального центра и субъектов Российской Федерации для развития арктического судоходства, морских и речных устьевых портов и осуществления Северного завоза, а также информационных систем, обеспечивающих указанную деятельность.

Однако практические действия не обеспечивают реализацию этих задач. Более того, в ходе реформирования федеральных органов исполнительной власти в 2004 г. Администрация Севморпути была ликвидирована и только в 2005 г. снова восстановлена в виде отдела в Управлении по обеспечению судоходства Росморречфлота. В результате, АСМП при своей малочисленности и низком статусе неспособна решать задачи управления СМП и его развития.

В плане совершенствования правового обеспечения необходимо завершить разработку проекта федерального закона «О Северном морском пути». Данный закон должен установить правовые основы использования Северного морского пути в хозяйственных целях, защиты окружающей природной среды в связи с такой деятельностью, а также обеспечения соответствующих государственных экономических, научных и оборонных интересов России в Арктике.

В связи с активизацией деятельности по освоению морского шельфа необходимо обеспечить ее правовую, организационную, техническую и технологическую поддержку со стороны государства. Существующее законодательство и нормативно-правовая база не обеспечивают в полной мере проведение эффективной государственной политики по освоению континентального шельфа.

Учитывая важность для России освоения углеводородных месторождений шельфа, необходимо проанализировать практику исполнения установленных пунктом 2 статьи 7 Федерального закона от 30 декабря 1995 г. № 225-ФЗ «О соглашениях о разделе продукции» обязательств инвестора по предоставлению российским юридическим лицам преимущественного права на участие в работах по соглашению в качестве подрядчиков, поставщиков, перевозчиков, а также по приобретению необходимых для геологического изучения, добычи, транспортировки и переработки полезных ископаемых технологического оборудования, технических средств и материалов российского происхождения в доле, составляющей не менее 70% от их ежегодной общей стоимости, и обеспечить безусловное выполнение этих требований.

Не определен правовой статус морских платформ, отгрузочных терминалов и других сооружений в территориальном море и прилегающей зоне, континентальном шельфе, а также в исключительной экономической зоне Российской Федерации и их морских акваторий. Стационарные буровые платформы не подпадают под применение требований Международного Кодекса по охране судов и портовых средств (ОСПС).

Не определена и не разграничена ответственность федеральных и региональных органов государственной власти в части согласующих, разрешительных и контрольных функций деятельности на континентальном шельфе. В освоении шельфовых территорий существует комплекс проблем в вопросах навигационно-гидрографического обеспечения районов добычи и подходов к ним. Действующее законодательство не в полной мере решает вопросы по упорядочению и обеспечению безопасности судоходства в арктических морях, обеспечения надежной работы ледокольного флота.

Главным фактором, характеризующим способность государства осваивать Арктику, является наличие соответствующего флота. В этом отношении особое внимание должно быть уделено развитию судостроительной отрасли. 2007 год стал решающим для судостроения. Подписан Указ Президента Российской Федерации от 21 марта 2007 г. № 394 «Об открытом акционерном обществе «Объединенная судостроительная корпорация». Этот шаг направлен на то, чтобы задача строительства флота стала приоритетной для государства, как этого требуют положения Морской доктрины. Проблемы развития судостроительной промышленности должны решаться системно с учетом того, что судовое комплектующее оборудование и материалы, необходимые для создания перспективных объектов морской техники, производятся не только

в судостроительной отрасли, но и в других отраслях российской промышленности. Разработана и утверждена приказом Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации Стратегия развития судостроительной промышленности до 2020 г. и на дальнейшую перспективу.

Правительством Российской Федерации одобрен проект Федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы», предусматривающей комплекс мероприятий по выводу судостроения в передовые высокотехнологичные и конкурентоспособные отрасли. Для реализации поставленных задач выделены следующие проблемы для регулирования:

- структурные диспропорции судостроительной промышленности – несоответствие масштаба и структуры, ее научно-технического и производственного потенциала объему и структуре платежеспособного спроса на основную продукцию отрасли;

- несовершенство отечественного законодательства и финансовой инфраструктуры гражданского судостроения. Существующая сегодня в стране система финансирования всего цикла строительства судов ставит отечественных судостроителей и судовладельцев в заведомо худшие, по сравнению с зарубежными, финансово-экономические условия.

Решение основных задач, обеспечивающих развитие отечественного судостроения должно осуществляться по следующим основным направлениям:

- структурные преобразования и оптимизация потенциала отрасли;
- законодательное обеспечение развития судостроения;
- развитие научно-технического и производственного потенциала.

Важнейшим фактором успешного развития судостроения является качество и полнота нормативной правовой базы его функционирования. Существующее законодательство не обеспечивает проведение эффективной государственной политики по развитию отечественного судостроения.

Тяжелое положение, сложившееся сегодня в российском судостроении вызвано отсутствием стимулов для инвестирования строительства судов на отечественных верфях и неравными с судостроением зарубежных стран экономико-правовыми условиями работы и требует безотлагательного принятия на государственном уровне решений, способствующих изменению сложившегося положения.

Существующие финансово-экономические условия заведомо ставят наших судостроителей в проигрышное положение по сравнению с их зарубежными конкурентами. Вместе с тем, если в части структурных преобразований, развитии научно - производственной базы проводятся определенные действия по реализации Указов Президента, то в части развития нормативно- правового обеспечения наблюдается значительное отставание. Законопроекты должны быть направлены, прежде всего, на создание благоприятных экономических условий для развития отечественной судостроительной промышленности и предусматривать внесение изменений в Бюджетный, Налоговый кодексы, Закон о таможенном тарифе и Кодекс торгового мореплавания. Необходимо переломить ситуацию, когда российские транспортные и рыболовецкие компании отдают предпочтение зарубежным верфям и ежегодно заказывают за рубежом строительство судов на сумму свыше 1 млрд долл., а на долю российских верфей остается всего 5% заказов. Требуется устранить неравные финансово-экономические условия работы отечественных судостроителей по сравнению с зарубежными.

В части первоочередных мер, направленных на создание условий для развития отечественного судостроения, в части создания нормативно-правовой базы, необходимо решить следующие вопросы:

- снижения до 0 процентов ставки НДС на суда всех типов, строящиеся на верфях Российской Федерации;
- освобождение от НДС и импортной пошлины при ввозе судового комплектующего и технологического оборудования, не производимого в Российской Федерации;
- освобождение от налога на имущество и от земельного налога специальных сооружений и построечных мест предприятий судостроения – по перечню, утверждаемому Правительством Российской Федерации;
- сохранение за российскими компаниями, выводящими из эксплуатации морские рыбопромысловые суда иностранной постройки и изношенные сверх нормативного срока суда отечественной постройки, соответствующих объемов долгосрочных промышленных квот на добычу биоресурсов – при размещении строительства для них новых морских рыбопромысловых судов на российских судостроительных предприятиях,
- целевое закрепление доли промышленных квот (в размере не менее 10% от общего объема промышленных квот) за российскими рыбопромысловыми компаниями, осуществляющими строительство новых рыбопромысловых судов на российских судостроительных предприятиях.

В целях законодательного обеспечения экономической деятельности государства, в том числе и в Арктике, принят ряд федеральных законов. Наиболее значимыми из них являются: Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», от 30 октября 2007 г. № 240-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон "Об особых экономических зонах в Российской Федерации" и отдельные законодательные акты Российской Федерации», «О внесении изменений в главу 25.1 части второй Налогового кодекса Российской Федерации», «О внесении изменений в Федеральный закон «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов», от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

В ходе парламентских слушаний, «круглых столов», проведенных Комиссией в 2006-2008 гг., участниками отмечалось, что качество нормативно-правового обеспечения национальной морской политики отстает от вызовов времени. В связи с этим, необходимо отметить, что принятые законы имели значительные

недостатки, такие как создание возможностей для злоупотреблений, использование отсылочных норм, наличие коллизионных норм.

Характерным примером в этом отношении является Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Наличие в данном Федеральном законе ряда недостатков обусловили появление протокольного поручения Совета Федерации Комиссии СФ по национальной морской политике по вопросу осуществления мониторинга реализации данного Федерального закона. В целях выполнения протокольного поручения Комиссия работала в марте т.г. в порту Мурманск и в апреле т.г. в портах Санкт-Петербург, Усть-Луга, Приморск.

По итогам этих мероприятий следует отметить, что по-прежнему значительная часть грузов идет через порты других государств, хотя прогресс по наливным грузам очевиден. Отечественные порты не всегда могут предложить качественные и адекватные по цене услуги в нужном объеме. Остаются нерешенными проблемы, связанные с землепользованием, управлением имуществом, большинство портов не имеют зарегистрированных границ. Все это сдерживает инвестиции в развитие морских портов. В России, в отличие от некоторых соседних государств – наших прямых конкурентов, отсутствует последовательная и адекватная политика по предоставлению льгот для подобной деятельности.

Одной из неурегулированных проблем является отсутствие пунктов пропуска во многих морских портах, несовершенный правовой режим таких объектов транспорта, отсутствие ясности с местами расположения и границами большинства имеющихся пунктов пропуска.

Сдерживание притока иностранных инвестиций в морскую сферу деятельности обуславливается низкой организацией функционирования портов. Так непроизводительные потери на оформление пограничными, таможенными и другими властями могут занимать более 50% времени грузовых операций, что приводит к удорожанию стоимости захода судна в порт. Контейнеры простаивают в портах по 9-12 суток.

Детальной проработки требует вопрос создания портовых особых экономических зон, особенно в части разрешенных видов хозяйственной деятельности в них. До конца не урегулирован вопрос перемещения припасов под таможенный режим, необходимых для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания морских (речных) судов в пути их следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки.

Важное значение для повышения безопасности морского судоходства и уровня гарантий прав моряков имеет Федеральный закон от 25 ноября 2006 г. № 194-ФЗ «О ратификации Конвенции, пересматривающей Конвенцию 1958 года об удостоверениях личности моряков (Конвенция №185)».

Отдельно необходимо выделить Федеральный закон «О внесении изменений в статью 107 Кодекса торгового мореплавания в Российской Федерации», который направлен на решение проблем загрязнения окружающей среды, повышение уровня безопасности судоходства.

Важнейшее место в социально экономическом развитии Арктического региона принадлежит рыболовству. За указанный период появились положительные тенденции в развитии рыбохозяйственного комплекса, однако отрасль продолжает оставаться в кризисном состоянии. Наиболее значимыми проблемами, препятствующими развитию рыбохозяйственного комплекса, являются:

- сокращение сырьевой базы российского рыболовства, вследствие ухудшения состояния запасов в исключительной экономической зоне России и ухода отечественного флота из удаленных районов Мирового океана;
- неэффективное использование флота, выраженное в его избыточном количестве в российской экономической зоне и недостаточном за ее пределами;
- низкая экономическая эффективность использования сырьевой базы;
- высокий уровень налогообложения, снижающий возможности капитальных вложений и развития, ведущий к росту зависимости от заемного, преимущественно иностранного капитала;
- недостаточный уровень государственно-частного партнерства в инициировании и поддержке важнейших для отрасли инвестиционных программ;
- отсутствие мер экономического стимулирования по доставке сырца на российский берег;
- отсутствие поддержки российского производителя мерами
- таможенного и тарифного регулирования, льготного кредитования и др.

Важное место в решении проблем принадлежит Федеральному закону от 6 декабря 2007 г. № 333 «О внесении изменений в Федеральный закон «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Он направлен на совершенствование управления водными биологическими ресурсами и создание благоприятных экономических условий для предприятий и организаций рыбохозяйственного комплекса путем внесения новых понятий и норм отсылочных и прямого действия. Внесенными изменениями в Федеральный закон от 20 декабря 2004 г. № 166-ФЗ и другие законодательные акты Российской Федерации достигнута в целом сбалансированность государственных методов регулирования и рыночных механизмов в области использования водных биоресурсов. Законодательно закреплён баланс частных и общественных интересов в целях более эффективного использования водных биоресурсов в интересах всего общества.

Вместе с тем необходимо отметить ряд существенных недостатков данного Федерального закона:

- упразднена норма закрепления рыбопромысловых участков за традиционными пользователями;
- предусматриваемая отсрочка в один год в части запрета на осуществление предпринимательской деятельности с использованием судов, принадлежащим иностранным лицам, по оценкам многих экспертов явно недостаточна для цивилизованного решения вопроса;
- вводится императивная норма обязательности реализации продукции через товарные биржи без указания основных идей, возможных мер регулирования и промежуточных или частичных решений со стороны Правительства РФ;
- предусмотрено утверждение Правительством Российской Федерации 19 нормативных правовых актов, что не позволит применять федеральный закон в полной мере до их принятия;
- усложнено открытие новых районов и объектов промысла, что неминуемо приведет к сворачиванию работ негосударственными хозяйствующими субъектами в этом важном направлении по увеличению сырьевой базы океанического и морского отечественного рыболовства;
- неоправданно усилена роль аукционов по выставлению на них вновь вводимых объектов промысла, также как и по реализации квот и даже права на промысел.

Природные ресурсы Арктики предопределяют ее значение и роль в социально-экономическом развитии России. В условиях обострившихся притязаний на высокоширотную Арктику цена решения проблемы как экономическая, так и политическая для России исключительно высока. В связи с этим национальная морская политика должна быть ориентирована на защиту интересов России в Арктике, ее исследование и освоение природных ресурсов.

Современное положение России в мире и условия ее развития ставят перед органами государственной власти задачу выработки системы дополнительных мер, направленных на решение проблем морской деятельности Российской Федерации и, в частности, на Арктическом региональном направлении. Научные, теоретические основы, пути решения современных проблем Арктики, выработанные на нашей конференции будут важным вкладом в обоснование национальной морской политики и экономической деятельности в Арктике.

А.Л.Балыбердин

РОЛЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ РОССИИ ДО 2020 ГОДА

Разработка проекта Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 г. и на более отдаленную перспективу (далее – Стратегия) осуществляется с использованием системного подхода. Еще в 1997 г., с одобрения Указом Президента Российской Федерации Концепции ФЦП «Мировой океан» были заложены основы идеологии долгосрочного развития морской деятельности новой России. Многие заделы, созданные в процессе разработки самой федеральной целевой программы, получили апробацию в Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 г.. Эта преемственность обусловила устойчивые положительные тенденции во всех видах отечественного морепользования [1]. Но для практического воплощения идеологии необходим реальный механизм, практический инструмент реализации национальной морской политики, объявленной Морской доктриной, поэтому Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации принято решение о разработке Стратегии [2].

Естественно, формирование и реализация стратегических решений происходит в определенном нормативно-правовом пространстве, которое образуют собой концептуальные документы, связанные не только с определением перспективных путей совершенствования того или иного вида деятельности, но и с приоритетными тенденциями развития Российской Федерации в целом. И морская стратегия здесь не исключение. Ее проект формируется с учетом и в развитие положений стратегических решений в отдельных видах морепользования, равно как действующих и разрабатываемых концептуальных документов, связанных с реализацией основных направлений общегосударственной, внутренней и внешней политики, проецируя их на морскую деятельность. Фундамент этой системы составляет триада, включающая в себя Концепцию национальной безопасности Российской Федерации, проект Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации и Концепцию внешней политики Российской Федерации. Симметрично им в Стратегии прослеживаются три базовые целевые установки, обуславливающие вклад морской деятельности в укрепление основ российской государственности:

- 1) комплексное обеспечение национальной безопасности;
- 2) придание высоких темпов устойчивому социально-экономическому развитию России и ее приморских регионов;
- 3) усиление влияния нашей страны в мире.

Сформированный на принципах комплексного повышения функциональной эффективности, поддержания регионального баланса и обеспечения политической целесообразности морской деятельности [3], проект Стратегии хорошо корреспондируется, например, с упомянутым проектом Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, определяющей «пути и способы обеспечения устойчивого повышения благосостояния российских граждан, укрепления национальной безопасности и динамичного развития экономики в долгосрочной перспективе (2008-2020 годах), укрепления позиций России в мировом сообществе» [4]. Функциональная эффективность, обращенная к федеральным органам исполнительной власти, способствует повышению уровня национальной безопасности в большинстве сфер жизнедеятельности государства и общества (транспортная безопасность, продовольственная безопасность, энергетическая безопасность и т.д.), которые обозначены в концептуальных решениях Совета Безопасности Российской Федерации. Региональный баланс поддерживается в интересах устойчивого социально-экономического развития приморских субъектов России, благоприятствующего переходу к новой модели пространственного развития российской экономики. Наконец, обеспечение политической целесообразности морской деятельности позитивно влияет на расширение и укрепление внешнеполитических и внешнеэкономических позиций нашей страны в условиях усиления глобальной конкуренции, повышения эффективности ее участия в мировом разделении труда. Таким образом, Стратегия органично вписывается в систему общероссийских стратегических (доктринальных, концептуальных и программных) решений прогностического характера.

Необходимо отметить особое значение Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации при формировании проекта Стратегии. В настоящее время еще не известна до конца вся конкретика этого принципиально важного для нашей страны документа, процесс работы над ним продолжается, но по имеющейся информации, опубликованной, в частности, на Интернет-портале Минэкономразвития России и активно обсуждаемой в экспертных кругах, ясен его облик, понятна содержательная часть. Безусловно, он не только способствует формированию единого нормативно-правового пространства долгосрочного развития нашей страны, задает конкретные стратегические ориентиры, из которых логично вытекают целевые установки проекта Стратегии.

Увязка именно с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации гарантирует стратегическим решениям в области морской деятельности необходимую жизнеспособность в обозримой перспективе. Сценарный подход при определении значений количественных показателей для выделенных стратегических целей по временным горизонтам, заложенный в основу проекта Стратегии в соответствии с базовыми вариантами социально-экономического развития России [5], обуславливает проработку, как минимум, трех вариантов долгосрочного прогноза – инерционного, активного и промежуточного. При реализации Стратегии посредством поэтапного достижения стратегических целей и решения долгосрочных задач предполагается осуществить последовательный переход от инерционного сценария, экстраполирующего существующие тенденции до 2020 г., к активному (инновационному) [6].

Такой путь возможен с опорой на конкурентные преимущества в традиционных видах морской деятельности – морские перевозки, промышленное рыболовство, освоение минеральных и энергетических ресурсов континентального шельфа и дна Мирового океана. При этом каждый из них претерпевает эволюционные преобразования. Например, решение ключевых задач морского транспорта преследует цель повышения его конкурентоспособности. Она, кстати, была поставлена на совместном заседании президиума Государственного совета Российской Федерации и Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, прошедшем в Мурманске 2 мая 2007 г. Для ее достижения, естественно, в соответствующих организационно-плановых документах Минтранса России будет предложен широкий спектр необходимых мер. Однако некоторые из них уже сейчас намечены и эшелонированы по времени в проекте Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, в том числе:

- формирование конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала российской экономики;

- создание основных элементов опорной транспортной сети, повышение качества и снижение издержек транспортных услуг для населения и бизнеса;

- завершение формирования разветвленной транспортной сети, интегрированной в мировую транспортную систему, наращивание экспорта транспортных услуг.

Решением долгосрочных задач промышленного рыболовства, нацеленных на увеличение поставок на российский внутренний рынок рыбопродукции отечественного производства, определяется не только продовольственная безопасность нашей страны, что подтверждается и решениями президиума Госсовета по вопросу эффективного управления рыбохозяйственным комплексом России, которое состоялось в Астрахани в августе 2007 г. Воплощение стратегических целей, связанных с интенсификацией промысла водных биоресурсов и их глубокой переработки, несомненно, ведет к возобновлению океанического лова, возвращению рыбодобывающего флота под Государственным флагом Российской Федерации для работы в конвенционные районы Мирового океана, а главное - в открытую его часть за пределами действия конвенций, при этом обеспечивая глобальное технологическое лидерство российских предприятий.

Достижение целевых ориентиров по приращению минерально-сырьевой базы континентального шельфа России требует значительного усиления мотиваций недропользователей к долгосрочному освоению и

разведке месторождений, стимулирования формирования слоя пионерных компаний по подготовке их к освоению, восстановления государственных институтов геологоразведки перспективных районов Мирового океана. Вместе с тем, планомерное решение подобных вопросов обусловит ключевую роль России в поставках энергоресурсов на мировые рынки, в том числе за счет их географической и продуктовой диверсификации и сбалансированности, превращения нашей страны в логистический узел международной энергетической инфраструктуры и ключевого участника выработки правил функционирования глобальных энергетических рынков, как то и намечено проектом Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации. Кроме того, инновационная траектория развития этого вида морской деятельности будет содействовать преодолению энергетических барьеров роста за счет повышения энергоэффективности и расширения использования альтернативных видов энергии.

Одновременно все виды морской деятельности России и обеспечивающие производства, восприимчивые к нововведениям, в результате реализации Стратегии получают дополнительные импульсы к развитию, чем открываются возможности достижения высокого уровня конкурентоспособности отечественных товаров и услуг морского происхождения и морского назначения. Несмотря на то, что ожидаемая новая волна технологических изменений, резко усиливающая роль инноваций, обесценивает многие традиционные факторы роста, содействие повышению этого ключевого показателя современности в массовых обрабатывающих морепромышленных производствах направлено на рационализацию импорта и увеличение экспорта продуктов глубокой переработки, гармонизируя сальдо их трансграничных потоков. Кроме того, оно влечет за собой модернизацию сырьевых и перерабатывающих производств, снижение энергоемкости производства и повышение его экологичности, а также общей производительности труда. Требуемый уровень конкурентоспособности видов отечественной морской деятельности достигается использованием механизмов государственно-частного партнерства, созданием территориально-производственных кластеров, поддержкой экспорта высокотехнологичной продукции с высокой добавленной стоимостью и рациональной защиты внутренних рынков с учетом существующей международной практики. Воплощение стратегической цели, связанной с удовлетворением потребностей государства и бизнеса в современной продукции судостроения, будет иметь своим результатом внедрение новой техники и технологий на рынке морских перевозок, в частности газозовозов, контейнеровозов повышенной грузоподъемности, ледоколов нового поколения.

Определяющая роль в переходе к инновационному пути развития морской деятельности Российской Федерации принадлежит активизации комплексного изучения Мирового океана. Наличие развитого научно-интеллектуального потенциала имеет непреходящее значение для формирования инновационной системы, ибо от него зависит процесс диффузии нововведений, передачи инновационного продукта из научно-технической сферы в производство в интересах удовлетворения потребностей технологического рынка и обратно. Фундаментальные стратегические исследования, создающие ту базу, на которой развиваются постоянно обновляющиеся технологии и знания, должны поддерживаться и финансироваться за счет государства или, по крайней мере, при его непосредственном участии. К тому же глобальная климатоформирующая функция Мирового океана и его главенствующее значение в экосистемной динамике, учащающиеся морские природные катастрофы побуждают человечество к интенсификации системных исследований его природы [7].

Особое место в Стратегии занимает проблема формирования единого информационного пространства в области морской деятельности, в том числе для решения задач обеспечения национальной безопасности и ликвидации «цифрового неравенства» между отдельными заинтересованными участниками. Она также тесно увязана с положениями проекта Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации.

В заключение представляется целесообразным выделить еще несколько принципиальных позитивных последствий активной реализации Стратегии, сонаправленных с основными тенденциями социально-экономического развития нашей страны. Среди них:

- внедрение новой модели пространственного развития морской деятельности России на основе формирования территориальных центров роста и уменьшения диспропорций по уровню социально-экономического благополучия между ними;
- улучшение состояния окружающей среды, повышение экологических стандартов морепользования;
- развитие государственного управления морской деятельностью, адаптированного к сетевым международным формам ведения бизнеса и системам глобальной кооперации;
- распространение механизмов социального партнерства.

В целом структурная диверсификация морской деятельности и ее инновационное перевооружение обеспечиваются промышленной политикой - оптимальным сочетанием программ и отдельных мероприятий по стимулированию конкуренции и предпринимательской инициативы, государственной поддержки межведомственных прорывных проектов, как инфраструктурных, так и социальных, прежде всего, в рамках государственно-частного партнерства. Инновационный путь развития морской деятельности России можно считать оптимальным, поскольку он отвечает и ее возможностям, и непреходящим национальным интересам, и императивам современной техногенной цивилизации. Опираясь на продуманную, целенаправленную, последовательную и твердую государственную политику, занимаясь реализацией комплексных стратегических инициатив, Россия сумеет переломить сложившиеся в отечественном морехозяйственном комплексе негативные тенденции и занять подобающее ей место в Мировом океане.

Литература

1. Войтоловский Г.К., Косолапов Н.А., Синецкий В.П. Стратегия: импульсы к разработке. Теория и практика морской деятельности. Вып.9. М.: СОПС, 2006. 220 с.
2. Иванов С.Б. О стратегии развития морской деятельности России. // Морская политика России. 2008. апрель. С.2-6.
3. Синецкий В.П. Поиск закономерностей. Теория и практика морской деятельности. Вып.12. М.: СОПС, 2007. 304 с.
4. Проект Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации. <http://www.economy.gov.ru>.
5. Белоусов А.Р. Сценарии социально-экономического развития России на пятнадцатилетнюю перспективу // Проблемы прогнозирования. 2006, № 1. С.33.
6. Подходы к стратегическому прогнозированию. Теория и практика морской деятельности. Вып.16. М.: СОПС, 2008. С.217.
7. Войтоловский Г.К. Об эволюции госуправления морской деятельностью // Морской сборник. 2008. № 4. С.57-64.

А.П.Рудомёткин

ВОЕННО-МОРСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СИСТЕМЕ ЗАЩИТЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВОЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА

Военно-морская деятельность как вид морской деятельности, проводимая любым государством для реализации национальной морской политики призвана обеспечить реализацию национальных интересов и безопасность морехозяйственной деятельности в Мировом океане с применением военной силы. Смещение экономической и военной деятельности мирового сообщества на океанские и морские акватории и связанный с этим раздел не только прилегающей морской зоны, но и дна Мирового океана, ведет к возникновению широкого круга противоречий и споров, характер и способы, урегулирования которых во многом определяются реальной морской силой государств.

В связи с этим, несмотря на произошедшие в конце XX в. изменения в расстановке геополитических сил, перераспределение центров силы, возникновение принципиально новых угроз, роль и место военно-морской составляющей в системе вооруженных сил развитых государств не становится меньше, а значительно возрастет. Это подтверждают стратегические концепции применения ВМС ведущих государств мира.

Угрозы с морских и океанских направлений будут устойчиво нарастать в ближайшей и долгосрочной перспективе, что объясняется все большим переносом вооруженной борьбы в воздушно-космическую сферу, три четверти которой находятся над морями и океанам, а также возрастающим соперничеством государств за экономические ресурсы Мирового океана, в силу освоения и истощения ресурсов на континентах. Анализ развития и применения военно-морских сил и сил береговой обороны различных стран в военных конфликтах и при решении задач мирного времени за последние десятилетия позволил определить следующие тенденции развития военно-морской деятельности.

1. В области развития военно-морских сил – при сохранении или даже частичном сокращении количественного состава корабельных сил в составе ВМС развитых стран резко возрастают их боевые возможности за счет:

вооружения кораблей ракетным оружием для поражения морских, воздушных и наземных объектов, а в наиболее развитых странах – и баллистических ракет;

повышения качества информационного обеспечения управления применением сил и оружия с использованием новейших информационных технологий и воздушно-космических средств мониторинга обстановки, в том числе пилотируемых и беспилотных летательных аппаратов различного назначения, размещаемых на кораблях.

2. В области применения военно-морских сил в военных конфликтах – рост боевых возможностей ВМС, их мобильность и универсальность по объектам воздействия предопределил повышение их роли среди других видов ВС при решении задач в военных конфликтах, для стран НАТО – в рамках реализации концепции «флот против берега»:

поражение наземных объектов осуществляется преимущественно средствами воздушного нападения с морских носителей: крылатыми ракетами - с надводных кораблей и подводных лодок, авиацией – с авианосцев;

традиционное решение задач завоевания господства на море в прибрежных районах зоны военного конфликта, высадки воздушно-морских десантов и др. дополнилось возложением на ВМС задач по обеспечению

противовоздушной и противоракетной обороны всех сил и войск, участвующих в вооруженном конфликте на приморском направлении;

повысилась роль ВМС в решении задач информационного противоборства;

увеличилась роль формирований морской пехоты и сил специальных операций ВМС в достижении целей военного конфликта.

3. В области применения военно-морских сил в мирное время – Военно-морские силы государств все более активно привлекаются к защите своих национальных, в первую очередь экономических интересов, суверенных прав в Мировом океане. Ряд задач по борьбе с различными правонарушениями по использованию ресурсов и транспортных возможностей Мирового океана силами ВМС разных стран решается на коалиционной основе.

Наряду с силами береговой охраны корабли и авиация ВМС стали более активно привлекаться для обеспечения:

- реализации и защиты суверенных прав прибрежных государств в особых экономических зонах и на континентальном шельфе;

- обоснования внешней границы континентального шельфа;

- безопасности добычи и транспортировки нефти, газа и стратегически важного минерального сырья из морских и прибрежных сухопутных районов их добычи.

Расширился круг задач по обеспечению безопасности морской деятельности, решаемых на коалиционной основе:

- борьба с различными правонарушениями на море (контрабанда, пиратство, незаконная миграция, нарушении экологии и др.);

- спасение человеческой жизни на море;

- выполнение миротворческих акций и операций;

- оказание гуманитарной помощи в случаях стихийных бедствий и техногенных аварий и катастроф.

На регулярной основе проводится совместная подготовка сил ВМС разных стран по задачам обеспечения безопасности морской деятельности.

Неизменным фактором военно-морской деятельности остается, не взирая на многократные предложения России, отсутствие международных соглашений об ее ограничении.

Место военно-морской деятельности в общей системе деятельности государства по защите и обеспечению национальных интересов и безопасности Российской Федерации показано на рис.1.

Комплекс мер, проводимых государством в сфере военной безопасности, реализуется в структуре его военной деятельности, в сфере экономической безопасности – по парированию угроз реализации национальных интересов в освоении и использовании ресурсов Мирового океана с применением военной силы – в структуре морской деятельности. Оба вида деятельности тесно увязаны с внешнеполитической деятельностью и деятельностью в иных сферах безопасности.

Безусловно то, что важнейшей из всех приведенных на рисунке, является экономическая деятельность, составляющая материальную основу всех иных видов деятельности. Весьма важна в этом плане также политическая деятельность, особенно ее внешнеполитическая сторона.

Учитывая расширяющийся для нашей страны в современных условиях и обозримой перспективе спектр разнообразных угроз национальной безопасности, можно уверенно полагать, что одним из наиболее важных видов деятельности является военная деятельность.

С учетом же того, что интересы большинства развитых стран мира в первой четверти XXI в. устремятся в Мировой океан, правомерно утверждать, что не меньшую важность приобретает сейчас и в ближайшем будущем морская деятельность государства, проводимая в соответствии с Морской доктриной Российской Федерации на период до 2020 г.

Военно-морская деятельность как вид морской и военной деятельности, проводимый государством для реализации национальной морской политики по обеспечению национальных интересов и безопасности в Мировом океане на всех региональных направлениях, призвана обеспечить морскую безопасность с применением военной силы. Этим определяется ее роль в общей системе деятельности государства по защите и обеспечению национальных интересов и безопасности.

Главными целями военно-морской деятельности государства как функционального компонента национальной морской деятельности являются: реализация и защита государственных интересов Российской Федерации в Мировом океане, сохранение за ней статуса мировой морской державы; развитие и эффективное использование военно-морского потенциала Российской Федерации. Для достижения главных целей политики в области военно-морской деятельности в соответствии с ее целями и направлениями, определенными Морской Доктриной и Основами политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2010 г., необходимо решение *трех* комплексных долгосрочных стратегических задач, включающих ряд частных задач.

1. Обеспечить сдерживание от применения военной силы или угрозы ее применения в отношении Российской Федерации, защиту военными методами суверенитета Российской Федерации, распространяющегося за пределы ее сухопутной территории на внутренние морские воды и территориальное море, суверенных прав в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, а также свободу открытого моря.

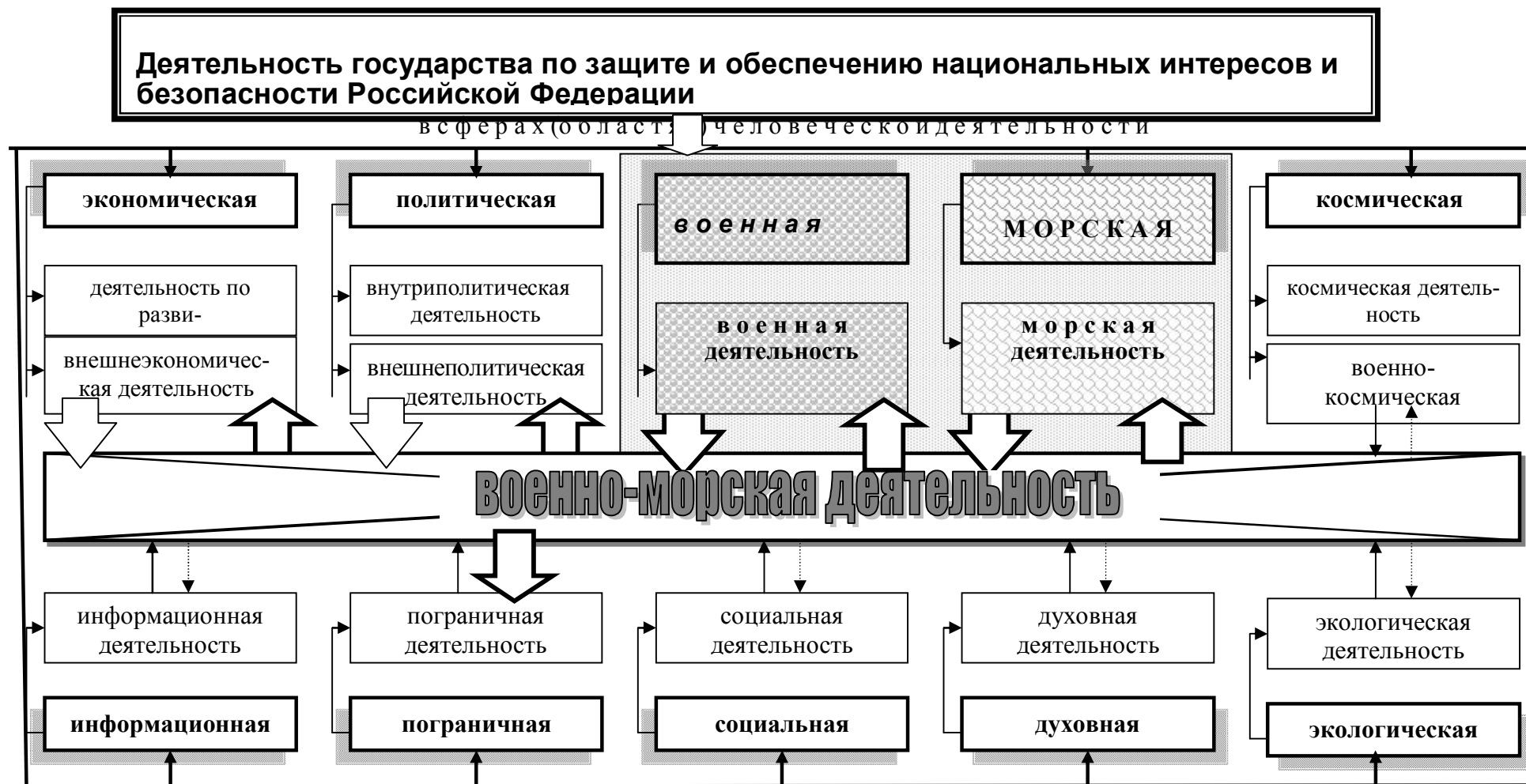


Рис. 1. Место военно-морской деятельности в общей системе деятельности государства по защите и обеспечению национальных интересов и безопасности

2. Создать и поддерживать условия для обеспечения безопасности морехозяйственной деятельности Российской Федерации в Мировом океане.

3. Обеспечить военно-морское присутствие Российской Федерации в Мировом океане в интересах выполнения внешнеполитических, миротворческих и гуманитарных акций, реализации международных обязательств России в области военно-морской деятельности.

Решение первой задачи достигается выполнением двух частных задач, ориентированных на обеспечение глобально и регионального сдерживания, защиту национальных интересов России в Мировом океане военными методами. Декомпозиция первой этих двух задач выполнена следующим образом:

1.1 Обеспечить развитие и эффективное использование военно-морского потенциала Российской Федерации путем решения задач:

- участия в глобальном стратегическом сдерживании;
- участия в региональном сдерживании;
- защиты национальных интересов России в Мировом океане военными методами путем:
 - обеспечения защиты и охраны Государственной границы Российской Федерации на внутренних морских водах, в территориальном море;
 - обеспечения защиты суверенных прав в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе;
 - обеспечения охраны и защиты объектов морехозяйственной и научной деятельности Российской Федерации в Мировом океане, пресечения актов пиратства и терроризма, наркобизнеса, контрабанды и других правонарушений;
 - контроля за деятельностью группировок иностранных ВМС в районах, допускающих применение ими оружия по объектам России;
 - создания Системы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации в придонном пространстве и на дне Мирового океана.

1.2. Осуществить поддержание и развитие научной, промышленно-производственной, экспериментально-испытательной, ремонтной, мобилизационной и учебной баз, обеспечивающих военно-морскую деятельность.

Решение второй стратегической задачи – по обеспечению безопасности морехозяйственной деятельности достигается выполнением двух частных задач. Декомпозиция первой из них выполнена следующим образом:

2.1. Обеспечения безопасности мореплавания путем:

- создания в Российской Федерации единой государственной гидрографической службы;
- поддержания, совершенствования и развития средств навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения созданием в Российской Федерации единой государственной гидрографической службы;
- оперативного доведения необходимой информации до мореплавателей за счет создания и функционирования единого информационного пространства в рамках государственной глобальной автоматизированной системы мониторинга обстановки в Мировом океане (на базе ЕГСНПО, ЕСИМО, АСОРИ и др. систем).

2.2. Совершенствования существующей системы поиска и спасания людей на море.

Решение третьей стратегической задачи – обеспечить военно-морское присутствие Российской Федерации в Мировом океане в интересах выполнения внешнеполитических, миротворческих и гуманитарных акций, реализации международных обязательств России в области военно-морской деятельности должно быть обеспечено выполнением мероприятий:

- демонстрация флага и военной силы;
- осуществление визитов кораблей и судов Военно-Морского Флота в порты иностранных государств;
- участие в осуществляемых мировым сообществом военных, миротворческих и гуманитарных акциях, отвечающих интересам Российской Федерации, а также в мероприятиях ВМС различных стран по отработке и выполнению задач, связанных с пресечением различных правонарушений морской деятельности.

Видимо никто не будет спорить с тезисом: «Суверенитет государства существует лишь постольку, поскольку оно способно его защитить». Анализ состояния субъектов военно-морской деятельности и прогнозируемая динамика его изменения свидетельствуют о том, что, если задача глобального стратегического сдерживания МСЯС ВМФ в составе сил ядерного сдерживания государства обеспечивается на заданном уровне, то *решение задач регионального сдерживания и защиты национальных интересов* России в Мировом океане военными методами, возложенных на МСОН* ВМФ и морские силы Береговой охраны Пограничных органов ФСБ, с необходимым уровнем не обеспечено.

С учетом сохранения и планомерного развития мощной военно-морской группировки стран НАТО (более 800 кораблей) и сегодняшнего соотношения сил флотов на театрах существует реальная угроза того, что Военно-Морской Флот России уже в ближайшей перспективе может практически полностью утратить возможность реализации своего предназначения.

*Морские силы общего назначения.

Налицо полное несоответствие между потребностью государства в эффективной военно-морской деятельности с реально обеспечиваемыми возможностями всех компонентов военной составляющей морского потенциала государства.

Основная проблема военно-морской деятельности на текущий момент – сохранение и развитие ВМФ как основного ее исполнительного субъекта и наращивание возможностей морских сил Береговой охраны Пограничных органов ФСБ.

Планирование удовлетворения потребности России в защите национальных интересов в Мировом океане военными методами в первую очередь связано с прогнозом угроз национальным интересам, прогнозом развития морехозяйственной деятельности и адекватным планированием строительства ВМФ на долгосрочную перспективу.

Многие зарубежные морские державы рассматривают перспективы строительства флота до 2020-2040 гг. Китай дальше, вплоть до 2050 г. У нас же мероприятия развития Военно-Морского Флота сегодня ограничена периодом действия Государственной программы вооружения, то есть 2015 г. Мы полагаем, что для Военно-Морского Флота это крайне недостаточно.

Сегодня создается Объединенная судостроительная корпорация. Принята Стратегия развития судостроительной промышленности до 2020 г. Но достаточной ясности с тем, какие отечественные военные заказы будут размещены на судостроительных заводах и в конструкторских бюро, нет. Военно-Морскому Флоту необходимо принять на себя практику большинства государств, когда будущее флота стабильно, достаточно открыто и понятно.

Первоочередными мерами для поддержания имеющегося и обеспечения развития до должного уровня решения задач военно-морской деятельности необходимо завершить разработку и принять нормативные правовые, концептуальные и программные документы, регламентирующие процессы этого важного для обеспечения национальной безопасности вида государственной деятельности:

- концепций и программ строительства ВМФ и корабельных сил БО ПО ФСБ РФ на долгосрочную перспективу;

- Федеральной целевой программы военного кораблестроения на долгосрочную перспективу, согласованной с соответствующими целевыми программами развития предприятий ОПК (судостроения, судового машиностроения и приборостроения, морского оружия и специальной техники);

- Федеральной целевой программы развития глубоководной деятельности и гидронавтики в Российской Федерации на 2009-2020 гг. (ФЦП «Гидронавтика»);

- концепции и подпрограммы Федеральной целевой программы «Мировой океан» «Создание единой государственной системы освещения надводной и подводной обстановки на период до 2015 года»;

- концепции навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности Российской Федерации до 2020 г. и программы реорганизации и развития системы навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности Российской Федерации;

- нормативных правовых документов РФ (внесение изменений и дополнений в действующие документы), регламентирующие ответственность федеральных органов исполнительной власти за координацию и организацию процессов мониторинга обстановки и информационного обеспечения морехозяйственной деятельности, обеспечения национальной безопасности в придонном пространстве и на дне Мирового океана, а также применения сил и войск ВМФ в мирное время для защиты национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане.

В этом году ожидается принятие Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации на период до 2020 года и на более отдаленную перспективу, в разработке проекта которой в части военно-морской деятельности Военно-морская академия принимает активное участие. Нами сформулированы условия, определяющие характер и направления развития морской деятельности Российской Федерации, ее стратегические цели (подцели) и целевые показатели по обеспечению национальной безопасности в Мировом океане, основные проблемы военно-морской деятельности и предложен комплекс мероприятий по их поэтапному решению.

Литература

1. Концепция национальной безопасности Российской Федерации. Указ Президента Российской Федерации от 24.1.2000 № 24.
2. Концепция внешней политики Российской Федерации. НВО № 19(241). 2001.
3. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020г. // Морской сборник, 2001. № 5.
4. Основы политики РФ в области военно-морской деятельности на период до 2010 года. Приложение к Указу Президента РФ от 04.03.2000 г. // Морской сборник, 2000. № 4.
5. Военная доктрина Российской Федерации (указ Президента Российской Федерации от 21 апреля 2000 г. № 706) // Вестник военной информации, 2000. № 5.
6. Концепция развития глубоководных сил и средств Российской Федерации на период до 2021 года (утверждена Президентом Российской Федерации 5 декабря 2006 года, Пр-2112).
7. Постановление Правительства Российской Федерации от 14 июня 2000 г. № 452-33.

8. Проект Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу в части военно-морской деятельности государства. СПб.: ВМА. 2007.
9. Теория и практика морской деятельности. М.: СОПС. № 8. 2006.
10. Куроедов В.И. Стратегия государства по защите и реализации национальных интересов России в Мировом океане / Дис. на соиск. уч. ст. д-ра полит. наук. М.: ГШ ВМФ. 2000.
11. Рудометкин А.П. О ходе реализации основных направлений национальной морской политики, изложенных в Морской Доктрине Российской Федерации на период до 2020 г. в сфере военно-морской деятельности. Доклад на НЭС Морской коллегии при Правительстве РФ. М.: Материалы НЭС Морской коллегии при Правительстве РФ. 2006, СПб.: ВМА. 2006.
12. Рудометкин А.П. Анализ выполнения мероприятий по созданию Единой государственной системы освещения надводной и подводной обстановки (ЕГСОНПО). Доклад председателю НЭС Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. СПб.: ВМА. 2007.
13. Синецкий В.П. Системный анализ морских проблем обеспечения национальной безопасности. М.: ГНИУ СОПС. 2001.
14. Синецкий В.П. Поиск закономерностей. М.: Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации. М.: Государственное научно-исследовательское учреждение «Совет по изучению производительных сил». 2007. Вып.12.
15. Шевелев Э.Г. Системология национальной безопасности России: состояние, приоритетные направления развития. Учебное пособие ВАГШ ВС РФ. М.: 2004.
16. Обзоры Морской коллегии при Правительстве РФ по результатам сообщений в СМИ о морской деятельности Российской Федерации. М.: СОПС, 2005-2006, № 33(83) – 39 (89), 46 – 54, 65, 70, 72, 86, 87.
17. Заявление МО РФ 8 сентября 2006 г., ИТАР-ТАСС. Обзор сообщений в СМИ «О морской деятельности Российской Федерации». М.: Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации. Государственное научно-исследовательское учреждение «Совет по изучению производительных сил». № 34 (84). 8-14 сентября 2006 г.
18. ВСЕ – В МОРЕ! Обзор сообщений в СМИ «О морской деятельности Российской Федерации». М.: Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации. Государственное научно-исследовательское учреждение «Совет по изучению производительных сил». № 32 (82). НВО. 12.09.06.
19. Булава как зеркало обороны. Независимая газета 12 сентября 2006 г. Заявление ГК ВМФ. Обзор сообщений в СМИ «О морской деятельности Российской Федерации». М.: Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации. Государственное научно-исследовательское учреждение «Совет по изучению производительных сил». № 34 (84). 8-14 сентября 2006 г.
20. ПортНьюс. 16 мая 2006.
21. Красная звезда. 2 ноября 2006.
22. Военно-промышленный курьер № 30 (146). 9-15 августа 2006.

СЕКЦИОННЫЕ СТАТЬИ

А.М.Васильев

ИССЛЕДОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЫБОЛОВСТВА МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ РОССИИ И НОРВЕГИИ В ЦЕЛЯХ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СТРУКТУРЫ ДОБЫВАЮЩЕГО ФЛОТА

Состав океанического рыболовного флота Европейского Севера России за годы рыночных реформ стал почти полностью морозильным, не зависящим от береговых рыбоперерабатывающих предприятий. Тем самым он приспособился к вывозу уловов за рубеж, полностью прекратил поставки охлажденного рыбного сырья и полуфабрикатов на береговые, заводы России, готовой охлажденной продукции для населения. В результате таких трансформаций значительно снизилась роль рыбной отрасли в обеспечении продовольственной безопасности России, не выполняются задачи, поставленные в Морской Доктрине и в Концепции развития рыбного хозяйства Российской Федерации на период до 2020 г.

Главной целью хозяйствующих субъектов, осуществивших перечисленные изменения в количестве и структуре флота, являлось повышение экономической эффективности промысла за счет увеличения времени нахождения судов в море, их большей мобильности и цены на мороженую продукцию, по сравнению с охлажденной. Однако, результаты свидетельствуют, что цель была достигнута не в полной мере (табл.1).

Таблица 1

Финансовые результаты рыбопромышленного комплекса [1]

Показатели	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Финансовый результат, млн руб.	387	392	-1191	-4814	2247	277	717
Рентабельность реализованной продукции, %	4,1	9,2	4,9	-4,1	1,37	1,79	7,1
Удельный вес организаций, получивших убыток, %	48	35	52	61	60	46	36

Как видно из таблицы, рентабельность реализованной продукции (отношение прибыли от продаж к реализованной продукции) в 2000-х годах колеблется от 1,4 до 9,2% (2003 г. – убыточный), от 33,3 до 60,9% общего состава организаций убыточны, уровень использования среднегодовых мощностей, по выпуску рыбопродукции колеблется около 50%.

Одним из лидеров мирового рыболовства является Норвегия, флот которой, также как и суда Европейского Севера России, работает преимущественно в Северной Атлантике, осваивая одинаковую сырьевую базу. Поэтому сравнения составов добывающих флотов, организации и результатов рыболовства представляют практический интерес. На основании сравнений можно сделать объективный вывод об основных направлениях развития добывающего флота Европейского севера России в целях повышения эффективности использования биоресурсов и выполнения задач, поставленных перед рыбной отраслью в различных документах федерального уровня.

Состав рыболовных флотов. Рыбопромысловый флот является основой производственного аппарата рыбной отрасли. Так удельное значение основных фондов рыболовства по полной учетной стоимости на конец 2006 г. в рыбной отрасли Мурманской обл. составляло 95,6%, производство рыбопродукции на судах составляет 92,8% общего объема [1]. Типы судов и их количество определяют общий объем добычи гидробионтов, производительность труда, рентабельность производства, энергоемкость и другие показатели эффективности в целом по рыбной отрасли. Состав промысловых судов Мурманской обл. по данным Реестра судов, зарегистрированных в Мурманском рыбном порту на 01.01.2007 г., показан в табл.2.

Численность рыболовного флота Норвегии, по данным сборника «Norwegian Fishing vessels, Fishermen and Licenses» [2] приведена в табл.3.

В настоящее время промысловый флот Мурманской обл. на конец 2006г. на 11,6% состоит из крупных и больших судов, на 52,9% – из средних и на 35,5% – из малых. При этом количество крупных судов, в сравнении с 1990 г. уменьшилось в 2,45 раза, больших – в 4,07 раза, а средних и малых, наоборот, увеличилось, соответственно, в 2,34 и 3,84 раза. Такие трансформации произошли под влиянием приспособления к промыслу преимущественно в российской экономической зоне и сопредельных водах.

Таблица 2

Состав промыслового флота Мурманской обл. (Россия) [1]*

Тип судна	Длина, м	Кол-во, ед.			2006 г. в отношении к 1990 г., %
		1990	2000	2006	
1. Крупные суда	113,3-120,4	27	20	11	40,7
2. Большие морозильные рыболовные траулеры разных типов (БМРТПТ)	111,3	118	36	29	24,6
3. Средние морозильные траулеры	45,0-69,0	61	151	143	234,4
4. Средние рефрижераторные траулеры	43,7-69,0	52	69	32	61,5
5. Ярусоловы	-	-	2	4	-
6. Краболовы	-	-	-	4	-
7. Гребешколовы	-	-	2	-	-
8. Малые и маломерные суда	-	32	99	123	384,4
8.1 Малые суда	23,7-34,0	5	16	26	520,0
8.2 Маломерные суда	21,8-25,4	6	33	57	950,0
8.3 Маломерные суда	10,7-14,9	21	50	40	190,5
Всего	-	290	379	346	119,3

*По флоту Норвегии имеются данные по 2006г. Для сравнения за одинаковый период приведены данные по флоту Мурманской обл. России.

Таблица 3

Рыболовный флот Норвегии, ед. [2]

Тип судна, длина	1990	2000	2006	2006 г. в отношении к 1990 г., %
Всего судов	17392	13015	7305	42,0
Открытые суда длиной от 6 до 8 м	8954	4585	1964	21,9
Палубные, всего	8438	8430	5341	63,3
в том числе:				
Палубные деревянные	4243	3581	1820	42,9
Палубные пластмассовые	3512	4143	2955	84,1
Стальные	683	686	566	82,9
из них:				
длинной до 30 м	302	161	330	109,3
от 30 м до 44,9 м	204	191	89	43,6
45 м и более	177	166	147	83,0

В норвежской статистике, в сравнении с российской, иная группировка судов, основой ее является их длина. Как следует из табл.2 менее 2,2% общего состава судов в 1990 г. и 3,2% в 2006 г. можно отнести по российской классификации к среднетоннажному флоту, а остальные – это шлюпки и палубные суда длиной до 30 м, относящиеся к прибрежному флоту. Большие и крупные суда в составе норвежского рыбопромыслового флота отсутствуют.

Общее количество рыболовных судов в Норвегии за последние 16 лет уменьшилось в 2,38 раза, в основном, за счет шлюпок (открытые суд длиной от 6 до 8 м). Тенденцией роста количества более крупных судов – длиной от 30 м и более – не наблюдается, что в определенной мере обусловлено методами распределения квот донных гидробионтов, стимулирующими добычу малыми судами.

В корне различаются рыболовство Мурманской обл. (Россия) и Норвегии по используемым орудиям лова. Норвежцы считают, что добыча тралом наносит большой вред донным биоценозам и поощряют промысел другими орудиями лова, в то время как в России этому не придают особого внимания и даже на прибрежном промысле основным орудием добычи является трал. В соответствии с этими воззрениями норвежцы осваивают тралями около 40% ОДУ (общего допустимого улова), примерно столько же кошельковыми неводами и остальное – ярусами, удочками и сетями, а мурманчане – 90% тралями и только около 10% – ярусами, удочками и кошельковыми неводами. Следует отметить, что в мировом рыболовном сообществе все чаще поднимается вопрос о снижении объемов промысла тралями и даже о его запрете, что может поставить российскую рыбную отрасль в тяжелое положение. Этот факт надо иметь ввиду и принимать заблаговременно соответствующие меры.

Эксплуатационные характеристики добывающих флотов. Экономическая эффективность рыболовства в значительной мере зависит от эксплуатационных характеристик промысловых судов: мощности главных двигателей, водоизмещения, численности судовокоманд, возраста и других, которые представлены в табл.4.

Качественные характеристики флотов и промысла
Мурманской обл. (Россия) [1] и Норвегии [2] по данным на конец 2006 г.

Показатели	Мурманская обл. (Россия)	Норвегия	Отношение показателей России к данным по Норвегии, %
1. Суммарная мощность главных двигателей, тыс. л.с.	504,3	1713,5	29,4
2. Водоизмещение, тыс. т	339,9	367,5	92,5
3. Средний возраст, лет	22,7	25,4	89,4
3.1. Стальных судов, лет	22,7	19,6	115,8
4. Численность рыбаков, чел.	9112	13932	65,4
4.1. временных, чел.	-	2872	-
5. Вылов, т	606983	2391362	25,4
6. Удельная мощность			
одного среднетоннажного судна, л.с./судно	1475	235	в 6,3 раза
одной тонны вылова, л.с./т вылова	0,83	0,72	в 1,15 раза
7. Расход топлива на 1 т вылова, кг/т			
7.1. на донных гидробионтах	407,0	249,5	в 1,63 раза
7.2. на пелагических гидробионтах, кг/т	59,5	19,5	в 3,05 раза
8. Вылов, приходящийся на 1 т грузоподъемности	1,79	6,51	25,5
9. Вылов на одного рыбака, т	66,6	171,6	38,8
9.1. вылов на одного рыбака без учета временных, т	66,6	216,2	30,8

Приведенные данные показывают, что объем добычи в Норвегии в 3,94 раза выше вылова флота Мурманской обл. при том, что мощности больше только в 3,4 раза. Известно, что часть судов в Мурманской обл. не используется ввиду морального и физического износа, а также по причине недостатка квот. Попытки документально подтвердить этот факт не дали результата, так как такого учета не существует. По экспертным оценкам количество судов, не участвующих в промысле составляет 20-30% их общей численности. В Норвегии также часть судов не участвует в промысле. Например, в 2006 г. численность действующего флота составила 5968 единиц, или 81,7% от общей численности. Таким образом, эти категории в определенной мере совпадают.

Энергоемкость промысла (расход топлива на 1 т вылова) в рыболовстве Мурманской обл., в сравнении с норвежским выше значительно: при добыче донных гидробионтов – в 1,63 раза, пелагических – в 3,05 раза [3]. В определенной мере это связано с большей удаленностью районов лова от мест выгрузки уловов мурманских судов. Однако, главные причины заключаются в типовом различии составов флотов, в оснащении норвежских судов современными экономичными силовыми установками, в использовании норвежцами преимущественно малых судов и пассивных способов лова. Вылов на 1 т водоизмещения в норвежском рыболовстве выше, чем в российском (Мурманская обл.) в 3,6 раза, а мощность главного двигателя одного среднесписочного судна, в среднем, составляет лишь 16% от российского уровня (Мурманской обл.) [3].

Заслуживает внимания факт значительного превосходства норвежского рыболовства над российским (Мурманская обл.) в производительности труда. При большей численности рыбаков в 1,53 раза (вместе с теми, кто не считает рыболовство своим основным занятием), общий объем добычи в Норвегии выше в 3,94 раза. Вследствие этого, вылов на 1 рыбака в Норвегии выше, чем в России (Мурманская обл.) в 2,58 раза (без учета неосновных рыбаков в 3,25 раза). Такой разрыв в производительности труда, а также существующая в Норвегии концепция недопущения больших различий в доходах наемного персонала и собственников капитала, позволяют оплачивать труд рыбаков в размерах, превышающих российский уровень в 4,0-5,0 раз. Следует подчеркнуть, что при этом в норвежском рыболовстве на оплату труда наемного персонала направляется от 25 до 40% общего дохода от добычи, в то время как в российском – только 12-15% от стоимости реализованной продукции.

Главными факторами высокой производительности труда в норвежском рыболовстве являются: использование на добыче высокопроизводительных сейнер-траулеров, современных судов с автоматическими ярусами. Природные условия для рыболовства на Европейском Севере России в определенной мере также отличаются от норвежских. Большинство промысловых районов находятся на гораздо большем удалении от побережья России, чем Норвегии. В связи с этим структура рыбного хозяйства Европейского Севера России не должна полностью копировать норвежскую, являющуюся лучшей, как показали исследования, по всем технико-экономическим показателям. Однако, приведенные выше материалы позволяют задать основной вектор совершенствования структуры рыболовного флота Европейского Севера России.

Основным преимуществом норвежского рыболовного флота по состоянию на конец 2006 г. является наличие в его составе 84 единиц высокопроизводительных сейнер-траулеров с RSW (refrigerator sea water) танками разных размерений, порядка 50 современных траулеров-фабрик для добычи донных гидробионтов и

2770 прибрежных судов с разрешениями в различных видах лова. Для сравнения, в составе добывающего флота Мурманской обл. сейнер-траулеров с RSW -1, нетиповых судов иностранной постройки - 34 (из них только 7 судов моложе 20 лет), судов для прибрежного лова – 121 единица, из которых оборудованы автоматическими ярусными линиями лишь 6 судов.

В 1990-е гг. и начале 2000 гг. в составе флота Мурманской обл. имелось несколько арендуемых сейнер-траулеров с RSW-танками. Они имели столь высокую производительность лова, что за это качество были названы «пылесосами» (годовой вылов на массовых промысловых объектах, в зависимости от главных измерений судов, может составлять от 10 до 60 тыс. т). Выгрузка уловов с сейнер-траулеров, работающих на российских квотах биоресурсов, осуществлялась в Норвегии, так как в Мурманске не имелось специального терминала. Это приводило к значительному уменьшению поставок рыбного сырья на российский берег и, соответственно, к снижению участия рыбной отрасли в обеспечении продовольственной безопасности страны. В целях переориентации рыбного потока в 1999 г. в порту Мурманск было сооружено приемное устройство и осуществлены экспериментальные рейсы сейнер-траулера «Мурман-2» с уловами мойвы, сельди и путассу. Несмотря на организационные и технические недостатки эксперимента, была доказана принципиальная возможность и целесообразность эксплуатации нескольких сейнер-траулеров с RSW-танками на добыче мойвы, сельди, сайки и донных гидробионтов с доставкой уловов на российский берег. Однако эксперимент по ряду причин не получил развития. Актуальность приобретения нескольких судов донного типа в настоящее время связана с необходимостью обеспечения береговых рыбозаводов сырьем по эффективным ценам, а населения – охлажденной рыбопродукцией.

По мнению экспертов океанический флот Европейского Севера России для освоения доступной сырьевой базы должен состоять из 85-95 современных высокопроизводительных судов, вместо нынешних 284 единиц; следовательно, флот Мурманской обл., составляющий около 80% – примерно, из 70 судов. Еще в 1996 г. специалистами АО «Севрыба», Мурманской морской академии и Института экономических проблем КНЦ РАН были разработаны Концепция и Инвестиционная программа развития рыбной отрасли Северного бассейна, которыми предусматривалось строительство 10 сейнер-траулеров с RSW-танками, 65 траулеров-фабрик длиной 57-65 м и 15 современных траулеров длиной 40 м.

Прошедшие 15 лет, в основном, подтвердили правильность идей, заложенных в вышеназванных разработках. Сравнительный анализ технико-экономических характеристик и результатов эксплуатации рыболовных флотов Мурманской обл. и Норвегии, выполненный в докладе, свидетельствует о необходимости замены основного производственного аппарата рыболовства Европейского Севера России, которая сдерживается распыленностью квот биоресурсов среди более 100 хозяйствующих субъектов океанического лова.

Сформировавшийся на Европейском Севере России состав рыболовного флота привел к разрыву технологической цепочки переработки рыбы: промысловые суда, береговые рыбозаводы, торговые предприятия. Среднее звено выпадает из схемы, вследствие поставок на берег готовой рыбопродукции. Из-за отсутствия сырья по эффективным ценам, позволяющим вырабатывать ликвидную и рентабельную продукцию глубокой обработки из пелагических рыб, использование производственных мощностей береговых заводов составляет 10-20%, наблюдается закрытие предприятий в Мурманской, Архангельской областях и Республике Карелия, переход на переработку рыбы, выращенной в аквахозяйствах. При этом основные объекты добычи из Северо-Восточной Атлантики – путассу, сельдь, сайка и другие – в мороженом виде имеют ограниченный сбыт, так как потребление их в пищу без дополнительной обработки и облагораживания ограничено. Для улучшения ситуации в прошлые годы практиковалось наделение береговых заводов так называемыми заблокированными квотами биоресурсов, что давало определенный эффект – объемы производства рыбозаводов увеличивались. Однако, в 2004 г. эта мера была отменена как нерыночная и непрозрачная. В настоящее время Правительством Мурманской обл. предоставляется рыбоперерабатывающим предприятиям субсидии на компенсацию 2/3 ставок при покупке сырья на средства банковского кредита и 1 руб. на 1 кг выпущенной продукции. Эта мера, как показывает практика, малоэффективна. Оптимальным решением проблемы, по нашему мнению, является приобретение в собственность, или использование по тайм-чартеру сейнер-траулеров с RSW-танками.

Добывающий флот, осуществляющий промысел донных гидробионтов, обслуживает зарубежных потребителей. Судовладельцы считают, что эту рыбу россияне не способны покупать по ценам, предлагаемым в европейских странах. Правительство РФ предпринимает меры для поворота рыбного потока на российский берег. Так, с 2009 г. плата за биоресурсы, доставленные в российские порты, снижена на 90%, введены декларирование на российской территории рыбопродукции, произведенной из ВБР, добытых в отечественной экономической зоне; продажа рыбы за рубеж через биржи. Все они касаются поставок на российский рынок мороженой рыбопродукции, которую использовать для дальнейшей переработки в Мурманске целесообразно после модернизации заводов. В настоящее время береговые предприятия работают, преимущественно, на охлажденном сырье и полуфабрикатах из прибрежья. Этот вид рыболовства целесообразно расширять за счет биоресурсов 200-мильной экономической зоны и *использовать только суда без морозильных установок*, ибо в противном случае цель прибрежного рыболовства будет полностью дискредитирована.

В большинстве развитых стран мороженная рыба в пищу употребляется в ограниченном количестве, так как в этом виде она теряет свою ценность на 20-30%. В России этому также начинают уделять внимание. Так, по планам фирмы Talex начиная с 2006 г. в Петербурге планируется открыть значительное количество специализированных магазинов. Рыбу будут доставлять в живом и охлажденном виде по новым (уже

существующим) технологиям, в том числе самолетами [4]. Однако, для этого ее надо выловить соответствующими судами – сейнер-траулерами с RSW-танками и малыми судами без морозилок. Надо полагать, что торговля живой и охлажденной морской рыбой получит распространение и в других городах, в первую очередь в портовых. В этих целях Федеральное агентство по рыболовству намеряет возродить систему магазинов «Океан».

Литература

1. Рыболовство и производство рыбной продукции в Мурманской области / Федеральная служба государственной статистики / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Мурманской области. Мурманск, 2007. С.29.
2. Norwegian Fishing vessels, Fishermen and Licenses. Bergen, 2007. 95 p.
3. Шевченко В.В., Манаков М.Б. Сравнительные оценки энергозатрат российского и зарубежных рыбопромысловых флотов на промысле ценных и технических видов рыб // Рыбные ресурсы, 2005. № 4. С.24-26.
4. Старостина Н., Львов Ю. Рыба-хит // Рыбные ресурсы, 2007. № 1. С.53-56.

Г.П.Евдокимов

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И АНАЛИЗА ТАНКЕРОВ ЛЕДОВОГО ПЛАВАНИЯ РОССИЙСКОГО И МИРОВОГО ФЛОТА

Освоение российских арктических месторождений и вывоз в больших объемах добываемой нефти морским путем, а также растущий экспорт углеводородов из других замерзающих российских акваторий – с Балтики и с Сахалина – привели к весьма интенсивному строительству крупнотоннажных танкеров ледового плавания как российскими, так и заинтересованными зарубежными судоходными компаниями. Недавно, еще в середине текущего десятилетия наблюдавшийся дефицит танкеров ледового плавания практически ликвидирован, и уже сейчас на мировом фрахтовом рынке пока наблюдается определенный избыток их.

Если дедвейт строившихся еще в конце XX в. танкеров высоких ледовых классов ЛУ3, ЛУ4 и ЛУ5 (или соответственно финско-шведских ледовых классов 1В, 1А и 1А Super) не превышал 16-23 тыс. т, то дедвейт строящихся с начала XXI в. танкеров достигает 100-160 тыс. т.

Крупнейшей российской судоходной компанией, специализирующейся на перевозках сырой нефти и нефтепродуктов, сжиженного природного газа и нефтяных газов, является ОАО "Совкомфлот".

Совкомфлот в начале XXI построил такие крупнотоннажные танкеры как 2 танкера типа Vladimir Tikhonov дедвейтом по 162 тыс. т ледового класса 1А, танкер SCF Baltica дедвейтом 117 тыс. т ледового класса 1А Super, 3 танкера типа Nevskiy Prospect дедвейтом по 114,5 тыс. т, корпус которых имеет подкрепления на ледовый класс 1В, 2 челночных танкера типа Victor Konetskiy дедвейтом по 100 тыс. т, корпус которых имеет подкрепления на ледовый класс 1А.

С 2008 г. Совкомфлот вводит в эксплуатацию серию из 3 челночных танкеров типа Vasily Dinkov дедвейтом по 70 тыс. т ледового класса 1А Super, предназначенных для вывоза нефти с месторождения Варандей в Печорском море. Эти танкеры строятся по концепции двойного действия, разработанной компанией Aker Arctic Technologies, входящей в финский судостроительный концерн Aker Yards. Танкеры имеют ледокольный нос и корму, позволяющие преодолевать льды толщиной до 1,5 м на переднем и заднем ходу. В качестве движителей на танкерах установлены по 2 полноповоротные на 360° винто-рулевые колонки типа "Азипод".

Если все вышеназванные танкеры строились на южнокорейских верфях, то на отечественных Адмиралтейских верфях в Санкт-Петербурге еще в 2006 г. подписан контракт на строительство 2 аналогичных челночных танкеров дедвейтом по 70 тыс. т, предназначенных для вывоза нефти с Приразломного месторождения в Баренцевом море, с вводом в строй до конца текущего десятилетия.

Совкомфлот совместно со шведской судоходной компанией Stena Bulk разрабатывает проект танкера В-Мах – повышенной степени безопасности максимального размера для вывоза нефти из порта Приморск в Финском заливе Балтийского моря. Этот танкер будет иметь ограниченную осадку, но увеличенную ширину, которая позволит обеспечить существенно более высокую грузоподъемность – на 60-80% по сравнению с танкерами класса Афгатах, традиционно работающими на Балтике. Дедвейт этого танкера при осадке 15 м, позволяющей проход Датских проливов, будет 209 тыс. т, а ледовый класс – 1А. Танкер в дополнение к необходимому двойному корпусу будет иметь 2 главных двигателя, размещенных в разных машинных отделениях, 2 гребных винта, 2 руля и двойную систему управления.

Крупным российским оператором танкеров ледового плавания является и Приморское морское пароходство с головным офисом на Дальнем Востоке в Находке. Для вывоза нефти с Сахалина Приморским пароходством построены 3 челночных танкера типа Pavel Chernysh, аналогичных упомянутым выше танкерам типа Victor Konetskiy Совкомфлота дедвейтом по 100 тыс. т, а для вывоза нефти из балтийского порта Приморск построены 2 танкера типа PRISCO Mizar дедвейтом по 166 тыс. т ледового класса 1A; на сегодняшний день это самые крупные в мире танкеры ледового плавания.

На перевозки российской экспортируемой нефти из замерзающих акваторий традиционно ориентируется финская компания Fortum Oil & Gas. В 2002-2003 гг. эта компания построила 2 танкера двойного действия Tempora и Mastera дедвейтом по 106 тыс. т ледового класса 1A Super. Корпус этих танкеров рассчитан на срок службы 40 лет.

Ведущей зарубежной судоходной компанией, оперирующей крупнотоннажными танкерами ледового плавания, является шведская Stena Bulk. Эта компания эксплуатирует танкер Stena Arctica дедвейтом 117 тыс. т ледового класса 1A Super и 2 танкера Stena Antarctica и Stena Atlantica дедвейтом по 113,6 тыс. т ледового класса 1A, 2 танкера Palva и Stena Poseidon дедвейтом по 74,5 тыс. т ледового класса 1A, с 2005 г. вводит в эксплуатацию серию из 10 танкеров – головной Stena Paris дедвейтом 65 тыс. т ледового класса 1B – так называемого типа P-MAX.

Традиционно ориентируется на российские перевозки английская компания BP Shipping, которая оперирует серией из 7 танкеров так называемого типа Bird дедвейтом по 115 тыс. т ледового класса 1A – головной танкер British Cormorant.

Высокотехнологичными танкерами ледового плавания дедвейтом 32-40 тыс. т, предназначенными для перевозки нефти и нефтепродуктов, построенными в текущем десятилетии, оперирует компания German Tanker Shipping – преимущественно на Балтике. Последние введенные в эксплуатацию 4 танкера этой компании дедвейтом по 40,6 тыс. т – головной танкер Seatrout – построены по самому высокому стандарту безопасности 2010 верфи-строителя Lindenau Shipyard. Грузовые танки этих танкеров, включая двойной корпус, двойные продольные и поперечные переборки, имеют абсолютно гладкие внутренние поверхности, обеспечивающие минимальное время разгрузки и мойки танков. На танкерах установлена экологически чистая система обработки отходов и сточных вод, применена технология сокращения эмиссии окислов азота и серы с уходящими газами от работы двигателей.

Другая германская компания Rigel Schiffahrts оперирует танкерами ледового плавания дедвейтом 10,5-22 тыс. т, осуществляющими перевозки нефтепродуктов и химических грузов из порта Высоцк на Балтике и из Архангельска в Белом море в Западную Европу. 4 танкера компании дедвейтом по 21,8 тыс. т – головной Wolgastern – спроектированы специально для эксплуатации в российской и канадской Арктике в тяжелых ледовых условиях и при низких наружных температурах.

Танкеры ледового плавания строят судовладельцы и других стран – Норвегии, Канады, Греции и т.д.

Открытие крупных месторождений газа в российской Арктике и грядущий вывоз его на экспорт стимулировали и разработки газовозов ледового плавания.

Финским концерном Aker Yards уже разработан концептуальный проект арктического газовоза двойного действия для перевозки сжиженного природного газа грузоподъемностью 206 тыс.куб.м. Норвежская судоходная компания Høegh LNG разрабатывает проект челночного газовоза грузоподъемностью 40 тыс. м³, способного плавать без ледакольной проводки во льдах толщиной до 3 м, а также в многолетних торосистых льдах, – для вывоза природного газа с п-ова Ямал. Норвежская компания Flex LNG, подписавшая контракт на строительство в Южной Корее двух многофункциональных газовозов Panamax по проекту M-Flex грузоподъемностью 90 тыс. м³ с установками сжижения, регазификации и отгрузки природного газа, имеет ряд последовательных опций, одна из которых включает арктический газовоз ледового класса 1A.

Основные тенденции развития танкеров ледового плавания заключаются в следующем.

1. С начала текущего десятилетия происходит резкий рост дедвейта танкеров высоких ледовых классов. Эти танкеры уже входят в размерные группы Aframax и Suezmax.

2. Совершенствуются обводы и движительно-рулевой комплекс танкеров, в результате повышается их ледопробиваемость.

3. В дополнение к обязательному двойному корпусу совершенствуется конструкция корпуса и его антикоррозионная защита, в результате расчетный срок службы танкеров достигает 40 лет.

С 2004 г. произошел резкий конъюнктурный рост цен судов всех назначений, вызванный повышенной загруженностью ведущих мировых судостроительных верфей, в том числе и заменой недвухкорпусных танкеров на двухкорпусные, помимо естественного обновления эксплуатируемых танкеров мирового флота.

Танкеры ледового плавания стоят в зависимости от ледового класса на 5-30% дороже обычных (неледовых) танкеров, а танкеры двойного действия, по некоторым оценкам, – в 2 раза дороже. Поэтому для внедрения ледовых танкеров, особенно двойного действия, необходима тщательная разработка их технико-экономического обоснования.

Себестоимость постройки судов на российских верфях далеко не всегда ниже, чем на зарубежных верфях, вследствие более длительных сроков и трудоемкости строительства.

Для повышения конкурентоспособности российских верфей в постройке новых танкеров помимо соответствия их проектов мировому уровню целесообразно верфям применять также схему финансирования

строительства, принятую на зарубежных верфях, – с привлечением капитала под примерно 7% годовых и с рассрочкой платежей до 10 лет и более.

Таким образом, создание новых все более совершенных танкеров ледового плавания способствует развитию судоходства и транспортному обеспечению освоения месторождений углеводородного сырья, экспорту нефти и газа из Арктики и из других замерзающих акваторий.

Н.И.Зерщикова

ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ В ПРИМЕНЕНИИ КОНЦЕССИЙ И СОГЛАШЕНИЙ О РАЗДЕЛЕ ПРОДУКЦИИ

Освоение Мирового океана и морских ресурсов, в том числе Арктических зон становится приоритетным направлением мирового развития в XXI в. и связано с обеспечением национальной безопасности страны, как в экономическом, так и оборонном плане. При среднегодовом приросте ВВП в 6% и снижении удельной энергоёмкости ВВП в год на 2.5% без освоения нефтегазовых месторождений Ямала и арктических морей к 2020 г. дефицит в топливно-энергетических ресурсах может составить 670 млн т условного топлива (по расчетам Института систем энергетики им. Л.А.Мелentyева СО РАН) [1].

На нефть приходится 40,6% всего объема мирового энергопотребления. Согласно исследованиям ведущих аналитических агентств, в частности EIA и ABN AMRO Bank, за нефтью сохранится доминирующее положение в структуре потребления энергоресурсов до 2020 г. [2].

Россия обязательно должна была поставить, и она поставила, на Санкт-Петербургском саммите стран "Большой восьмерки" перед международным сообществом вопрос о создании новых институтов международной глобальной энергетической безопасности [3].

В нефтяной промышленности используются концессионные системы и контрактные системы. Две группы систем отличаются по отношению к праву собственности на минеральные ресурсы. В концессионных системах возможна частная собственность. В контрактных системах (соглашения о разделе продукции, сервисные контракты) право собственности принадлежит государству. В сервисных контрактах подрядчик получает вознаграждение в деньгах, а в соглашения о разделе продукции – часть продукции.

Новацией в российском законодательстве стали появившиеся в 2005 г. в российском законодательстве концессионные соглашения (п.1 ст.3 Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» [4].

Слово «концессия» (concession) в переводе с латинского означает уступку, одобрение, разрешение. «Концессия» традиционно обозначало «договор, заключенный государством с частным предпринимателем, как правило, с иностранной фирмой, на эксплуатацию промышленных предприятий или земельных участков». Основными объектами концессий в то время являлись лесные концессии на Дальнем Севере, горные концессии в Сибири, продовольственные концессии [5].

Термин «концессия» применять в традиционном его понимании как систему договоров между государством и частным инвестором в отношении государственной или муниципальной собственности или монопольных видов деятельности

Необходимость в ней возникает, в случае если государству не хватает бюджетных средств для финансирования капитальных затрат на имеющиеся у него активы или технических возможностей эффективно ими управлять. Заключая концессионное соглашение, государство просит частного инвестора вложить в государственные активы необходимые средства, а взамен предоставляет ему эти активы в коммерческую эксплуатацию на длительный срок. Принятый вариант закона имеет выраженную инфраструктурную направленность, чем существенно отличается от предыдущей версии, которая носила природоресурсный характер [6].

Концессионный механизм одним из альтернативных путей приватизации государственного имущества сегодняшней и завтрашней России. Все концессионные соглашения, заключенные в разных странах мира, начиная с эпохи зарождения этого механизма и заканчивая современными формами можно поделить на две группы: концессии в области недропользования и концессии в области инфраструктуры. В основе механизма функционирования концессий в области недропользования лежит простой принцип: концедент передает концессионеру право эксплуатации определенного участка недр, в обмен на концессионную плату.

Наибольшее распространение они получили в эпоху колониализма как форма эксплуатации зависимых стран и колоний со стороны компаний метрополии. В тот период концессии характеризовались предоставлением концессионеру широких прав за символическую плату.

С экономической точки зрения различие концессий в области недропользования и инфраструктуры состоит в том, что если первые в основном используются в качестве механизма изъятия государством природной ренты, то основной функцией вторых является привлечение частного капитала и управленческого опыта к созданию и управлению экономической инфраструктурой государства.

В модернизированных концессиях, как правило, помимо роялти, размер которых обычно составляет определенный процент от выручки от продажи извлекаемого сырья, концессионер также уплачивает все обычные налоги. В модернизированных концессиях в обязательные платежи концессионера также могут входить арендная плата (ренталз) и единовременные премиальные выплаты (бонусы), приуроченные к определенным событиям: подписанию соглашения, началу коммерческой добычи, выходу на определенный уровень добычи. На начальном этапе применения модернизированных концессий ренталз и бонусы условиями соглашений обычно не предусматривались, а роялти и налоги на чистую прибыль начислялись по фиксированным ставкам. В настоящее время ставки платежей с добычи и дохода зачастую устанавливаются по скользящей шкале в зависимости от условий разработки, прогрессируя с ростом добычи или цен на нефть.

Федеральный закон «О соглашениях о разделе продукции» принят в 1995 г. в развитие законодательства Российской Федерации в области недропользования и инвестиционной деятельности. Закон устанавливает правовые основы отношений, возникающих в процессе осуществления российских и иностранных инвестиций в поиски, разведку и добычу минерального сырья на территории Российской Федерации, а также на континентальном шельфе и (или) в пределах исключительной экономической зоны Российской Федерации на условиях соглашений о разделе продукции.

Добытые полезные ископаемые могут разделяться между инвестором и государством полностью в фиксированной пропорции (прямой раздел) или после компенсации затрат инвестора на разведку, освоение и эксплуатацию месторождения. СРП с прямым разделом продукции являются более редкой разновидностью СРП и более рискованны для инвестора и государства. Доля инвестора может облагаться налогом на прибыль (перуанская модель) или быть освобожденной от налогообложения (ливийская модель до 2004 г.).

При СРП с компенсацией затрат инвестор компенсирует произведенные затраты (индонезийская модель). Разница между добытой продукцией и компенсационной является прибыльной продукцией и подлежит разделу между инвестором и государством. Доля инвестора обычно облагается налогом на прибыль.

Иммунитет инвестора от ухудшения государством условий реализации СРП является общепринятой практикой, снижающей долгосрочные риски инвестора. Использование его позволяет иностранным компаниям реализовывать масштабные инвестиционные проекты за рубежом. Отечественным инвесторам – позволяет принимать более рискованные и долгосрочные инвестиционные решения за счет снижения премии за риск ухудшения фискальных условий в период реализации проекта.

Отказ государства от судебного иммунитета в случае судебных разбирательств в отношении соглашения о разделе продукции является еще одной общепринятой мерой, направленной на снижение инвестиционных рисков и привлечение инвестиций.

Режим раздела продукции позволяет оговорить условия недропользования, соответствующие специфике каждого месторождения, т.е. предоставляется индивидуальный подход.

Эффект от реализации СРП устанавливается режимом раздела продукции, который определяет справедливые условия изъятия государством доходов от эксплуатации каждого конкретного месторождения и максимизировать доходы государства. Применение режима раздела продукции путь к осуществлению разведки и разработки месторождений с трудноизвлекаемыми запасами географически удаленных от потребителей запасов, в условиях отсутствия инфраструктуры на момент начала проекта.

Режим СРП предусматривает иммунитет инвестора от изменения государством условий реализации СРП («дедушкина оговорка») или компенсация негативных изменений в регулировании деятельности инвестора (стабилизационная оговорка). СРП, заключаемые с иностранными инвесторами, предусматривает отказ государства от судебного иммунитета, иммунитета в отношении предварительного обеспечения иска и исполнения судебного и (или) арбитражного решения.

На момент принятия в 2003 г. поправок в закон о СРП и главы 26.4 налогового кодекса в разработке находилось 19 проектов СРП, предусматривающих инвестиции в объеме 186 млрд долл. В настоящее время в РФ действует только три СРП, охватывающие только 1.3% доказанных нефтяных запасов и 0.7% доказанных запасов газа. В процессе согласования находится еще один – Приразломное месторождение.

Растущие противоречия в распределении доходов от производства нефти между собственниками нефтяных ресурсов (11 странами ОПЕК) и нефтяными монополиями промышленно развитых стран, в условиях резкого колебания цен на энергоресурсы в международной торговле, привели практически к одновременной ликвидации концессий во всех странах ОПЕК и созданию импортерами энергоресурсов Международного энергетического агентства (МЭА), основной целью которого является обеспечение коллективной безопасности 28 стран – членов этой организации в случае резкой дестабилизации международных поставок нефти [3].

На современном этапе подходы к применению концессионных соглашений в области недропользования имеют ряд следующих особенностей:

1. Российская нефтяная концессия начала XX в. имеет отличительные признаки соглашения о разделе продукции, хотя считается, что этот вид соглашения появился в мировой практике лишь в 1960-е гг.;

2. концессии в недропользовании приведут к неравноправным условиям доступа к недрам для компаний, работающих по лицензии (национальный режим) и концессии (с преференциями). СРП распространены лишь в странах, где нет национальных частных компаний. Здесь Россия находится в другом положении – преференционный режим чрезвычайно опасен в смысле формирования среды для коррупции;

3. преференции в рамках концессий объясняют необходимостью привлечения иностранных инвестиций. Российские сырьевые компании успешно инвестируют и в рамках национального режима. Инвестиционный голод испытывается в ряде отраслей обрабатывающей промышленности;

4. преференции в рамках концессий и СРП вовсе не обязательно приведут к росту инвестиций. Опыт российских СРП показывает, что инвестиций в страну практически не поступило, западные ТНК предпочитают использовать собственные ресурсы и собственных поставщиков и игнорируют возможности российской промышленности.

Для применения соглашений о разделе продукции в сфере недропользования необходимо учитывать опыт реализации соглашений «Сахалин-1» и «Сахалин-2», который не ставит под сомнение линию по приоритету инвестиционной политики государства, однако характеризуется:

1. Низкой эффективностью по обеспечению поступлений в федеральный бюджет в 2002 - 2003 гг. части прибыли, остающейся после уплаты налогов и иных обязательных платежей, характеризуется низкой эффективностью;

2. низким уровнем администрирования федеральными органами исполнительной власти соблюдения государственных интересов по обеспечению поступлений в федеральный бюджет указанного вида неналоговых доходов;

3. в Соглашениях «Сахалин-1» и «Сахалин-2» в недостаточной мере учтены интересы государства по вопросам экологии, недропользования;

4. Со стороны Правительства Российской Федерации и Министерства природных ресурсов Российской Федерации отсутствует контроль за выполнением условий Соглашений о разделе продукции «Сахалин-1» и «Сахалин-2»;

5. операторы Соглашений не обеспечивают 70%-й уровень участия российских производителей товаров и услуг;

6. возмещаемые затраты за весь период действия соглашений о разделе продукции по проектам «Сахалин-1» и «Сахалин-2» по состоянию на 31 июля 2003 г. составили 4311,6 млн долл. Возмещено российской стороной за счет реализации 6,1 млн т добытой нефти 960,4 млн долл. Таким образом, на момент проведения настоящего контрольного мероприятия долг российской стороны по проектам «Сахалин-1» и «Сахалин-2» превышает бюджетные поступления на сумму 2919,3 млн долл.;

7. основной проблемой, установленной в ходе контрольно-ревизионных мероприятий Счетной палаты РФ, мешающей эффективным взаимоотношениям государства с инвесторами в рамках концессионных соглашений, помимо прямых финансовых потерь, понесенных федеральным бюджетом, является недостаточный уровень развития нормативно-правовой базы, регулирующей концессионные отношения;

8. недостаток законопроекта СРП заключается в не совсем правильной цивилистической его концепции, игнорирующей административно-правовые начала в концессионных договорах. В законопроекте разумно предусмотреть, чтобы инвестор являлся в обязательном порядке субъектом предпринимательской деятельности (требование регистрации в качестве предпринимателя), так как концессионный договор – это предпринимательский договор [7].

Концессия и соглашение о разделе продукции в ее современном понимании в ситуации эксплуатации природных ресурсов нашего государства связана с вопросами взаимовыгодного привлечения капитала, в том числе иностранного для развития всех производительных сил страны и являются прогрессивными хозяйственными механизмами взаимоотношений государства и собственника. Для освоения Арктики, ее морских территорий с повышенными затратами особенно актуальны механизмы освоения природных ресурсов в ситуации предоставления преференций.

Литература

1. Соловьева И. «Глобализация и корпоративные отношения в морской экономике Севера» Морской сборник № 11 2006г. С.51
2. Energy Report // ABN AMRO Bank. 2000.
3. Глоба Н.С., Мурашкин И.А. Проблемы становления и условия развития системы международной энергетической безопасности.
4. Российская газета. 2005. № 161.
5. Коммерческое (торговое) право: Учебник / Под ред. Ю.Е.Булатецкого и В.А.Язева. М., 2002. С.396, 397.
6. Муравьева К.М. Соотношение понятий «концессия» и «коммерческая концессия» Жур. «Законодательство и экономика» 2007 г. № 8.
7. Приходько Д.Г. Концессия как форма привлечения инвестиций // Журн. Банковское право. 2005. № 10 С.35.

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ВОЗРОЖДЕНИЯ И РАЗВИТИЯ

Северный морской путь в соответствии с Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» (1998 г.) определяется как "исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике. Плавание по трассам СМП, в том числе в проливах Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева, Санникова, осуществляется в соответствии с настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, международными договорами Российской Федерации и правилами плавания по трассам СМП, утвержденными Правительством Российской Федерации и опубликованными в «Извещениях мореплавателям».

Северное пространство России относится к стратегическим районам страны с развитой транспортной инфраструктурой и колоссальным природно-ресурсным потенциалом, включающим минерально-сырьевые, топливно-энергетические, лесные и биологические ресурсы. Коммуникационная инфраструктура представлена Северным морским путем, который образует транспортную магистраль широтного направления, и разветвленной сетью рек, текущих с юга на север, вместе с притоками образующими меридиональное направление. К Северному морскому пути в транспортном отношении тяготеют крупные экономические регионы России общей площадью 9 млн км² и населением около 50 млн чел.

В настоящее время северные регионы Российской Федерации стали практически единственными непосредственными выходами в западную (атлантическую) сферу Мирового океана – это прежде всего Мурманский, Архангельский и Канда拉克шский морские порты. Важность их определяется также возможностью принимать крупнотоннажные суда (водоизмещением свыше 100 тыс. т) и открытостью морской акватории, в отличие от портов Балтийского и Черноморского бассейнов, имеющих «закрытый» характер и отсутствием даже в перспективе способности обслуживать крупнотоннажные суда.

Северные регионы России обретают новое значение в связи с развитием мирохозяйственных связей, в результате которых уже в ближайшей перспективе возрастает роль и значение Северного морского пути. Глобализация мировой экономики стимулирует создание нового межконтинентального транспортного маршрута между Европой и Азией. Маршрут Северный морской путь – самый короткий и дешевый путь в Северном полушарии между Тихоокеанским и Атлантическим регионами планеты и единственный морской путь из Северо-Запада Канады и Аляски в Северную Европу. Реализация в Арктике такого коммерческого проекта будет способствовать укреплению национальной и экономической безопасности нашей страны в XXI в.

Исследованиями специалистов установлено, что среднее расстояние плавания по СМП от Мурманска до Берингова пролива в зависимости от выбранного маршрута и от погодных условий, составляет:

- традиционный (прибрежный) маршрут – 3500 миль;
- центральный маршрут – 3029 миль (от Карских ворот до Берингова пролива);
- высокоширотный (севернее Новой Земли, Северной Земли, Новосибирских островов и острова Врангеля) – 2890 миль;
- околополюсный маршрут – 2700 миль.

Необходимость возрождения, развития и эффективного функционирования Северного морского пути для экономики России определяется его геополитическим и экономическим значением, связанным как с обеспечением снабжения северных территорий страны и с необходимостью осуществления перевозок при освоении и эксплуатации углеводородных месторождений, так и его ролью в обозримой перспективе как важного транснационального морского транспортного пути между Европой, Азией и Америкой. В Арктической зоне России прогнозируются и разведаны крупнейшие запасы нефти и природного газа, освоение и вовлечение которых в российский и мировой оборот является актуальной задачей и привлекает внимание мирового сообщества. Реализация этого проекта соответствует геополитическим интересам России и обеспечивает значительную экономическую выгоду за счет осуществления международных и межконтинентальных морских транспортных перевозок по трассе Северного морского пути между Европой, Азией и Америкой.

Сегодня СМП – это единственный и экономически вполне реалистичный путь к природным кладовым российского Севера, Сибири и Дальнего Востока, запасы которых по прогнозным оценкам уже в XXI в. могут стать основной сырьевой базой России.

Северный морской путь как крупнейшая магистральная транспортная артерия, соединяющая континенты и страны, расположенные в зонах трех океанов – Северного Ледовитого, Атлантического и Тихого – это не только основа экономической стабильности Севера, а важнейший элемент российской и международной транспортной системы. В морях, составляющих Северный морской путь, расположены устья крупнейших российских рек – Северной Двины, Лены, Оби, Енисея, Ангары и др. Они пересекают богатейшие российские регионы Северо-Запада, Урала, Сибири, Дальнего Востока и с устьевыми портами Северного морского пути соединяют крупнейшие российские железнодорожные магистрали, образуя тем самым единую Арктическую транспортную систему. Основа этой системы – Северный морской путь. Он способен принять на себя значительную часть транзитных грузов, транспортируемых

через Суэцкий канал, быть его надежным резервом и конкурентом. Северный морской путь является кратчайшим расстоянием между портами стран Западной Европы, России, Дальнего Востока, Юго-Восточной Азии. Расстояние, проходимое судами из порта Мурманск в порт Иокогаму (Япония) через Суэцкий канал, например, составляет 12840 миль, а Северным морским путем – 5770 миль; путь из порта Роттердама через Суэцкий канал – 11250 миль, а Северным морским путем – 7350 миль. В рейсе из Мурманска в порт Ванкувер (Канада) через Панамский канал судно пройдет 9700 миль, а Северным морским путем – 5400 миль. Рейс из Роттердама в Ванкувер через Панамский канал составит 8920 миль, а Северным морским путем – 6980.

Значение Северного морского пути как самостоятельного евроазиатского транспортного коридора очень велико. Это связано с активизацией освоения российского нефтегазоносного арктического шельфа, с ростом перевозок Норильского металлургического комбината – одного из крупнейших в мире производителей и экспортеров цветных металлов.

Проблемы функционирования Северного морского пути тесно связаны с общими проблемами Российской Арктики. Эффективное использование Северного морского пути в качестве международного транспортного коридора, решающего задачи транспортировки грузов для обеспечения экономических потребностей России и международных требований, возможно только при условии решения ряда неотложных проблем, связанных с необходимостью создания нормативно-правовой базы его функционирования; обеспечении круглогодичного навигационного цикла всех трасс Северного морского пути, независимо от сезонов и степени ледовитости; увеличении и обновлении парка ледоколов; обеспечении навигационной безопасности по всей трассе; создании по всей трассе условий для сервисного обслуживания международного транспортного коридора (грузовых терминалов, центров связи, логических центров и т.д.).

Необходимы разработки концепции, а затем и федеральной программы по развитию Северного морского пути как международной транспортной магистрали. Особое внимание должно быть уделено созданию благоприятных условий для транспортировки грузов, таможенному обслуживанию, танкером, портовым сбором, обеспечению сохранности грузов, безопасности движения судов и др.

Анализ развития и использования транспортной системы Арктической зоны России свидетельствует, что морской транспорт в северных широтах Арктической и Субарктической зон является в настоящее время практически безальтернативным и наиболее эффективным способом завоза техники и технологического оборудования, энергоносителей, промышленных товаров, продовольствия, необходимых для функционирования территориально-производственных комплексов, расположенных в прибрежной зоне арктических морей и жизнеобеспечения проживающих в зоне людей.

Северные территории России являются зоной максимального прямого федерального присутствия в связи с сосредоточением здесь важнейших национальных интересов (оборонных, экономических, геополитических, научных, экологических) и обеспечение экономической, социальной и оборонной деятельности находится в прямой зависимости от функционирования Северного морского пути. Одной из первоочередных задач инфраструктуры арктической транспортной системы выступает совершенствование управления Северным морским путем, для чего необходимо создание предприятия, предоставляющего мировые услуги по использованию этой трассы в условиях формирования и функционирования рыночной экономики.

Все 70 лет существования Северного морского пути его освоение целиком зависимо от бюджетного финансирования. В СССР на него выделялось ежегодно около 200 млн руб. с 1987 г. финансирование стало сокращаться, стал уменьшаться и объем грузовых перевозок. К этому времени по СМП возили почти 7 млн т грузов в год. Грузопоток складывался из продукции отечественных предприятий, в том числе северного завоза. Речь о транзитных перевозках по СМП тогда и не шла; арктические моря были закрыты для иностранных судов.

В 2000 году в Арктике было перевезено не многим более 1.6 млн т грузов, что составило 25% к среднегодовому уровню второй половины 1980-х гг. Завоз с востока за рассматриваемый период сократился в 40 раз. С середины 1990-х гг. прекращен вывоз круглого леса морем из Тикси в Японию (в 1987 г. – 174.6 тыс. т), а поставки пиломатериала через порт Игарка в Западную Европу «достигли» в 2000 г. 50 тыс. т, что составляет около 7% от объемов 1987 г. На прочих направлениях наблюдался более умеренный, но тоже достаточно существенный спад.

В наибольшей степени влияние на сокращение объемов перевозок по СМП оказали снижение производства продукции на Норильском горно-металлургическом комбинате, снижение экспорта леса из арктических портов, прекращение транзитных перевозок грузов иностранных фрахтователей, падение объемов северного завоза в районы Крайнего Севера.

К 2005 году объем перевозимых по СМП грузов составил около 2.8 млн т. Сохранились устойчивые экспортные поставки горно-металлургического комбината «Норильский никель»: в 2002 г. его грузы составляли 65% (1.25 млн т) перевозок по СМП. Падение объема перевозок по СМП негативно отразилось на всей инфраструктуре Арктики. Правительство выделяло деньги только на дотации ледокольному флоту – около 230 млн руб. в год.

По прогнозу Минтранса, в 2008 г. перевозки по СМП должны возрасти до 8 млн т в год, а к 2015 г. – до 13-14 млн т. Такой прогноз предполагает рост транзитных перевозок, привлечение на СМП грузов «Газпрома» и нефтяных компаний, разрабатывающих месторождения Тимано-Печорского бассейна. Кроме того, Минтранс рассчитывает привлечь в Арктику туристов.

За путешествие к Северному полюсу на ледоколе «Ямал» туристы готовы платить 1500 долл. в день. Число туристов в Арктике ограничивается только тем, что их обслуживает всего один ледокол, а также ограниченными сроками навигации (июль-август). Один день работы атомного ледокола обходится примерно в 30 тыс. долл. и при наборе группы в 50 чел. можно два месяца содержать судно за счет туристов.

Но все же наибольшие надежды в Минтрансе связывают с российскими компаниями. Наращивать морские перевозки на Севере предполагается, прежде всего, за счет освоения нефтяных месторождений Тимано-Печорского бассейна и газовых месторождений Ямала. Их потенциал оценивается в 8-10 млн т экспортных грузов в год. От ГМК «Норильский никель» ожидают сохранения объемов нынешней грузовой базы (1.2-1.5 млн т в год). Еще один миллион в год должен составить экспорт леса из бассейнов Енисея и Лены. В 2002 г. по СМП перевезли первые 200 тыс. т с нефтяных месторождений севера Якутии, к 2005 г. Минтранс прогнозирует рост экспортных поставок из Якутии и Чукотки до 3 млн т в год. Причем в настоящее время именно перевозки якутской нефти, несмотря на малые объемы, наиболее рентабельны, поскольку суда не ходят порожняком: в Якутские порты ледоколы привозят суда с топливом, а обратно – с сырой нефтью.

Министерство транспорта России разрабатывает новую концепцию развития Северного морского пути, согласно которой к 2010 г. в России появится арктическая морская транспортная система, выполняющая функции Международного коридора для перевозки транзитных грузов, использование которого по предварительным оценкам может ежегодно давать бюджету до 300 млн долл. и обеспечить содержание ледокольного флота.

Общая протяженность судоходных линий трассы Северного морского пути превышает 8 тыс. морских миль. Работу СМП сейчас обеспечивает флот из 6 атомных ледоколов и атомного лихтервоза «Севморпуть». Флот не обновляется с 1989 г. Если не провести работы по продлению ресурса энергетических установок, все атомные ледоколы вырабатывают свой ресурс к 2015 г. На Балтийском заводе в Санкт-Петербурге с 1989 г. строился один новый ледокол – «50 лет Победы», который сдан в эксплуатацию в 2007 году.

Из федерального бюджета на окончание строительства судна должно быть выделено 820 тыс. руб.

Ледокольный флот является государственной собственностью, которая передана в оперативное управление Мурманскому морскому пароходству. Обеспечением флота топливом и другими ресурсами, необходимыми для энергетических установок, занимается ФГУП «Атомфлот». Информационное обеспечение СМП осуществляют государственные службы метеоразведки, ледовой разведки и авиаподдержки (поиск и спасение). Общий объем их финансирования оценивается в 105 млн руб.

Следует подчеркнуть значение Кольского Севера в системе транспортных коммуникаций Арктики: функциональная граница Северного морского пути начинается от западной части Кольского полуострова; трассы СМП ограничиваются: на западе – западными входами в новоземельские проливы и меридианом, проходящим на север от мыса Желания, на востоке – в Беринговом проливе параллелью 66 градусов северной широты и меридианом 168 градусов 58 минут 37 секунд западной долготы. Следует отметить, что СМП выходит в Атлантический и Северный Ледовитый океан, обеспечивая связь Тихого и Атлантического океанов и объединяя 27 северных регионов – субъектов РФ.

С 1991 года российский СМП стал официально открыт для международного плавания. Арктический маршрут показал свою привлекательность. Использование СМП позволяет осуществить перевозку грузов на десять суток быстрее, чем по трассам Индийского океана. Экономия за рейс (200 тыс. т груза) составит 500 тыс. долл., а предполагаемый ежегодный объем перевозок в перспективе – 10-15 млн т.

Потребность в обеспечивающих ледоколах в зависимости от сезонов колеблется в этом случае от трех единиц летом до пяти зимой. Дело в том, что ледяной покров достигает максимального распространения и толщины с февраля по май. В этот период в Арктике работают все имеющиеся ледокольные силы. В летние месяцы, когда льда сравнительно мало, пропускная способность трасс СМП резко растет и составляет в среднем за месяц 1.2 млн т груза, что является одной из особенностей арктической навигации [1].

Для обеспечения ритмичной и устойчивой эксплуатации СМП навигационный цикл следует поддерживать постоянно (круглый год) независимо от сезонов и колебаний ледовитости, потому что иначе теряется весь смысл организации системы морских перевозок в этой акватории.

Ритмичность работы СМП особенно важна началом освоения углеводородных месторождений на шельфе и в прибрежной зоне. Поэтому график вывоза нефтепродуктов следует согласовывать с фазами навигационного цикла СМП.

Расчеты специализированных организаций свидетельствуют о том, что для обеспечения перспективного увеличения грузоперевозок на всех трассах СМП до 10-15 млн т в год потребуется от пяти ледоколов летом до семи зимой. Это позволит не только поддерживать пропускную способность СМП на уровне 4 млн т за навигацию, но и обеспечить круглогодичный вывоз нефти с Варандейского месторождения танкерами в объемах не менее 10 млн т в год.

В связи со старением транспортного флота пароходства требуется действенная программа Правительства Российской Федерации по возрождению флота России, изменение таможенной политики, развитие льготной кредитной политики банков России, протекционистская политика для российских судовладельцев со стороны государства.

Это, во-первых, позволит воплотить имеемые проекты по строительству нового танкерного флота, который совместно с ледокольным флотом обеспечит круглогодичную навигацию для завоза грузов для Таймырского автономного округа и стабильной работы Норильского горно-металлургического комбината.

Во-вторых, позволит сохранить за российским судовладельцем исконные грузопотоки с Кольского полуострова и налоговые поступления в бюджет области [2].

В этой связи на основе проведенного анализа конкурентных преимуществ и перспектив возрождения Северного морского пути обосновывается необходимость модернизации обустройства Северного морского пути, способного обеспечить более эффективную по экономическим показателям и по продолжительности сроков транспортировки грузов по сравнению с традиционным маршрутом следования судов на направлении Европа-Дальний Восток, пролегаемый через Суэцкий канал, Индийский океан и Малаккский пролив или маршрутами через Суэцкий и Панамский каналы. Преимущества Северного морского пути для предприятий-экспортеров стран Европы выражается в сокращении расстояний морской перевозки на 2-3 тысячи миль, чем из портов Балтии через Суэцкий канал. При этом отпадают все валютные затраты, связанные с транзитом грузов через иностранные государства, с проходом через Суэцкий канал и затраты по иностранным портам. Выполненный анализ возможных перспективных грузопотоков, связанных с эксплуатацией нефтегазовых прибрежных и шельфовых месторождений, перевозки медно-никелевого сырья, лесоматериалов, а также завоза строительных материалов и труб для нефтегазовых магистралей в каботажном плавании свидетельствует о возможном объеме грузов на уровне 2008-2010 гг. в 8.5-10.5 млн т в год. Возможен также рост иностранных грузоперевозок до 100 тыс. т в год и более. По прогнозным проработкам при увеличении объемов перевозок в Арктике до 6.0 млн т в год Мурманское морское пароходство может полностью компенсировать расходы по ледокольному флоту за счет потонного ледокольного сбора и отказаться от госбюджетных дотаций на содержание ледокольного флота. Расчеты показывают, что с учетом прогнозируемых объемов перевозок по трассе Северного морского пути ледокольный флот может работать на полном самофинансировании при потонной ставке в среднем 12 долл. В случае если объемы перевозок в Арктике превысят 12 млн т в год за счет вывоза углеводородов из осваиваемых нефтегазовых месторождений шельфа и северного побережья материка, то максимальная ставка потонного (ледокольного) сбора не превысит 9 долл., что сделает трассу Северного морского пути конкурентоспособной в мировом масштабе.

При всей неопределенности основных грузообразующих факторов максимальный прогнозный объем морских перевозок в западном секторе Арктики, по оценке экспертов, определяется в 2010-2015 гг. в объеме 25-35 млн т, в том числе углеводородов – 20-30 млн т. В более отдаленной перспективе потенциал только международного коммерческого транзита по Северному морскому пути может составить несколько десятков миллионов тонн в год, в то время как техническое состояние и резервы существующей транспортной системы позволяют в настоящее время освоить дополнительно 2-3 млн т транзитных перевозок.

Для обеспечения прогнозируемых объемов перевозок, связанных с перевозкой нефти и природного газа, транзитных грузов, экспортно-импортных и других грузов, потребность в специализированных судах ледового класса к 2015 г. составляет до 75 судов дедевейтом около 3.2 млн т, а также необходимо строительство новых портов, перегрузочных комплексов, контейнерных терминалов и пр. Потребность в ледоколах определена в 10-12 единиц, включая два ледокола-лидера, 4-6 линейных ледоколов и 4-6 мелкосидящих ледоколов.

Поляризация мирового рынка в северном полушарии планеты, в частности в Северной Атлантике и в северной части Тихого океана, определяет возможность значительного расширения грузопотоков по трассе Северного морского пути, в связи с чем ставится задача о необходимости разработки комплекса торгово-экономических и правовых норм, определяющих промышленную и транзитную инфраструктуру на территории северных районов и транзитный бизнес по трассе для российских и иностранных грузов через Северо-Запад России в зону Азиатско-Тихоокеанского региона. Необходима разработка законов, защищающих интересы российской промышленности и морского флота и протекционистская политика для российских судоходных компаний и промышленных предприятий, осуществляющих свою хозяйственную деятельность в северных регионах России.

В таком подходе к решению экономических и социальных проблем северных территорий и осуществлению финансово-хозяйственной деятельности Северного морского пути заинтересованы администрации северных регионов – субъектов Российской Федерации, что определяет необходимость объединения усилий в поисках пути их разрешения. Но обязательным требованием к эффективному освоению и развитию северных территорий являются опережающие темпы строительства и развития транспортных коммуникаций, первоочередное место в которых принадлежит Северному морскому пути [3].

Для обеспечения стратегического контроля над российским сектором Арктики и доступа к ресурсам северных территорий правительством РФ разработана «Модернизация арктической транспортной системы РФ (2002-2010 гг.)», которая является одним из ключевых проектов, предусмотренных ФЦП «Транспортная стратегия России (2002-2010 гг.)». Согласно этому проекту роль государства должна состоять в создании благоприятных условий для надежного функционирования национальной трассы Северного морского пути и в формировании транспортной инфраструктуры, обеспечивающей этот процесс. Целями развития Северного морского пути являются:

- сохранение СМП как национальной магистрали России в Арктике, с использованием судов под российским флагом и построенных на отечественных предприятиях;
- укрепление национальной безопасности в Арктике;

- транспортное обеспечение освоения арктических месторождений, в том числе шельфовых – углеводородного сырья и морского экспорта нефти и газа;
- развитие экспортных и каботажных перевозок, а также устойчивого снабжения северных территорий России;

- формирование самокупаемой, приносящей доходы арктической морской транспортной системы;
- усиление позитивного влияния СМП на социальные условия жизни народов Севера.

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, гидрометеорологии, связи, спасания и управления 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 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.

Международные аспекты развития Северного морского пути за пределами 2010 г. могут играть важную роль и стать решающими факторами его развития. К этому времени России должна иметь конкурентоспособную морскую арктическую транспортную систему, способную обеспечить круглогодичную и надежную провозку грузов по трассе, включая необходимое финансовое обеспечение (страховые сборы и т.п.). Превращение Северного морского пути в международную магистраль и эффективное использование новых экономических и правовых возможностей для роста грузопотоков по трассе должно быть обусловлено адаптацией существующей системы с включением рыночных элементов в структуру управления перевозками и совершенствованием тарифной политики.

Исследование процессов формирования на базе Северного морского пути новой организационно-экономической формы управления показывает возможность создания коммерческой транспортной компании в соответствии с новыми экономическими задачами и масштабами деятельности, новой системой экономических и производственных отношений, складывающихся в стране. Возможно создание транснациональной корпорации по эксплуатации Северного морского пути с широким участием заинтересованных стран, национальных и международных промышленных объединений – проект «Международный Северный морской путь» (проект «Севморпуть-XXI»).

Возможно формирование и развитие Северного морского пути как новой структуры в форме единой национальной (российской) транспортной магистрали в рамках промышленно-финансовой группы, в виде Российского акционерного общества, с контрольным пакетом акций в руках государства или холдинг-компании.

Одной из форм совершенствования управления и функционирования Северного морского пути и наиболее эффективной, по нашему мнению, может быть реорганизация ОАО «Мурманское морское пароходство» (ММП) в смешанную холдинг-компанию. Реорганизация может быть осуществлена в два этапа. Первый – создание на базе ОАО «ММП» смешанной холдинг-компании путем развития договора аренды и преобразования ряда структурных подразделений в дочерние компании. Второй этап – преобразование смешанной холдинг-компании в чистую с учетом накопленного опыта холдинговых отношений, подготовительной работы со стороны предприятий и организаций-кандидатов.

В условиях перехода к рыночным отношениям Северный морской путь как основная транспортная система арктических районов России сохраняет свои ведущие функции в Арктике. При этом она должна быть модифицирована в соответствии с новыми экономическими задачами и масштабами деятельности. Новая структура Северного морского пути как единой национальной транспортной магистрали России может существовать и развиваться в рамках промышленно-финансовой группы, организационно действующей в виде Российского акционерного общества, с контрольным пакетом акций в руках государства. В рамках этой группы, наряду с морскими пароходствами и портами, должны также участвовать смежные отрасли и обслуживающие предприятия, заинтересованные в формировании эффективной эксплуатации этой трассы.

Эти мероприятия призваны обеспечить определение стратегических направлений реорганизации существующей системы управления Северным морским путем и ее возрождение для эффективного функционирования в качестве крупнейшей в XXI в. Российской морской торговой коммерческой организации, осуществляющей промышленно-транспортную и организационно-экономическую деятельность на трассе Северного морского пути – главной национальной транспортной магистрали России на Севере и в Арктике.

Литература

1. Селин В.С., Истомин А.В. Экономика Северного морского пути: исторические тенденции, современное состояние, перспективы. Апатиты: Изд. КНЦ РАН, 2003. 202 с.
2. Евдокимов Ю.А., Бацких Ю.М., Истомин А.В. Северный морской путь: проблемы, возможности, перспективы возрождения // Экономическая наука современной России. М.: 2000, № 2. С.101-112.
3. Российская Арктика. Справочник для государственных служащих. М.: Дрофа, 2001. 344 с.

А.И.Кибиткин, Л.Б.Сенецкая

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ НЕУСТОЙЧИВОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ РЫБОДОБЫВАЮЩЕГО КОМПЛЕКСА КАК ДИНАМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Современное рыболовство уже более 15 лет находится в кризисе, к причинам которого, как было отмечено на заседании Государственного Совета Российской Федерации в Астрахани 31.08.07, относят снижение общего вылова, экспортную ориентированность, коррупцию, неудачные попытки государства реформировать рыбохозяйственный сектор. Устойчивость рыболовства напрямую зависит от устойчивости рыбопромышленных предприятий. Флот устаревает и мало обновляется. Все это приводит к снижению устойчивости предприятия и делает актуальным исследование поведения предприятия в области неустойчивости и поиска новых путей диагностики банкротства.

Существующие методы прогнозирования банкротства основаны на статических характеристиках и опираются на данные бухгалтерской отчетности, которая имеет долю субъективной оценки показателей и, кроме этого, задержку данных от месяца до трех. Данные методы не учитывают динамический характер экономической системы.

Большинство объектов реального мира, в том числе предприятие, можно рассматривать как динамические диссипативные системы. Систему можно назвать динамической, если можно указать такой набор величин, называемых динамическими переменными и характеризующих состояние системы, что их значения в последующие моменты времени получаются из предыдущих по определенному правилу. Если состояние системы задается набором величин, то изменение состояния во времени, или динамику системы, можно представить как движение точки в фазовом пространстве. Дискретная последовательность точек в фазовом пространстве определяется как фазовая траектория. Множество точек в фазовом пространстве диссипативной системы, посещаемых в установившемся режиме, называется аттрактором. Примерами аттракторов являются предельный цикл, отвечающий режиму периодических колебаний, а так же странный аттрактор, реализующий хаотический режим. Благодаря динамической природе хаотических режимов и их чувствительности по отношению к малым возмущениям они допускают эффективное управление посредством внешнего контролируемого воздействия, целью которого является реализация в системе периодического режима, вместо хаоса.

Поведение микроэкономической системы, которой является предприятие, можно описать совокупностью траекторий в фазовом пространстве состояний системы. В этом пространстве можно выделить области устойчивого и неустойчивого состояния.

Под устойчивостью в данном случае понимается способность системы нормально функционировать, своевременно рассчитываться с кредиторами и возвращаться к нормальному функционированию в случае внешних и внутренних воздействий.

В процессе своего функционирования экономическая система может менять свое качественное состояние. С этих позиций с точки зрения устойчивости выделяют три состояния, в которых может находиться экономическая система. Мерой устойчивости является единство количественных и качественных характеристик системы, при которых количественные изменения внешних или внутренних параметров приводит к качественным изменениям системы. Можно сказать, что эволюция системы характеризуется ее нахождением в той или иной области устойчивости.

Можно выделить следующие области (рис.1):

- неустойчивое состояние (область 1): в экономических системах, находящихся в данной области наблюдаются процессы далекие от равновесия и упорядоченности, свойственные дефициту доходной части;
- устойчивое состояние (область 2): организация в этой области использует простое и расширенное воспроизводство. Начинается данная область в точке, в которой прибыль равна нулю;
- инновационное развитие (область 3): к данной области относятся предприятия, в которых наблюдаются процесс развития, активная инвестиционная деятельность;

В результате исследования поведения экономической системы в области неустойчивости явилось было показано, что область 1 включает в себя три подобласти (рис.1):

- подобласть возврата: в данной подобласти предприятие может с большой вероятностью самостоятельно вернуться к устойчивому функционированию;
- подобласть необратимого банкротства: в данной подобласти вероятность наступления убытка и просроченной кредиторской задолженности за отчетный период близка к единице, следовательно, продолжать производственную деятельность нецелесообразно. Эта подобласть предполагает завершение жизненного цикла микроэкономической системы.
- переходная подобласть: характеризуется промежуточным значением вероятности наступления банкротства и более высокой чувствительностью системы от начальных условия, изменения внешних и внутренних факторов.

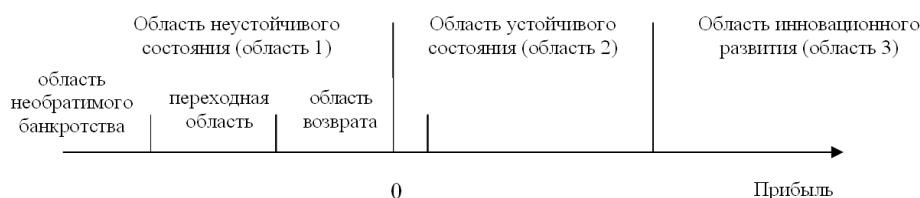


Рис.1. Три области состояния экономической системы

Задачей управления является такая последовательность принятия решений, при которой разрушение системы наступает как можно позднее. Для этого важно понимать, что в своей естественной эволюции предприятие может достигнуть критической области – области неустойчивости, которая характеризуется тем, что малое действие вызывает большие последствия, при этом существует множественность возможных исходов. Предприятие, которое может своевременно идентифицировать попадание в переходную область, характеризующуюся нарастанием неустойчивости, несомненно, имеет более высокие шансы на успех. Переход в область неустойчивости не обязательно влечет за собой банкротство. Важно уметь ее диагностировать, процессы ей предшествующие и адекватно оценивать сложившуюся ситуацию с целью принятия своевременных управленческих решений для обеспечения «удачного» прохождения этой области и возврат системы к устойчивому состоянию.

Для количественной оценки неустойчивости, было проведено исследование поведения системы, как в области устойчивости, так и в области неустойчивости, с целью выявления переходных процессов и исследования закономерностей поведения системы в области неустойчивости. Для исследования подобного рода требуется большое количество различных данных, описывающих поведение системы на различных временных участках. Особую сложность представляет сбор подобной информации об этапе, предшествующем банкротству. Оптимальным в данной ситуации является построение имитационной модели. Для этих целей была разработана и реализована имитационная модель «Расчет показателей работы предприятий, находящихся в области неустойчивого состояния» (официальный номер регистрации программы для ЭВМ в Федеральной службе по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам – № 2008611255).

Имитационной моделью называется специальный программный комплекс, который позволяет имитировать деятельность какого-либо сложного объекта [Теория систем, 2006]. В общем случае имитационная модель отражает большое число параметров, логику и закономерности поведения моделируемого объекта во времени. Моделирование объектов экономической природы, кроме временной динамики, включает моделирование финансовой динамики.

Основные составляющие технологии имитационного моделирования: структурный анализ сложного процесса, формализованное описание модели, построение модели, проведение вычислительных экспериментов [Емельянов, Власов, 2002].

Моделирование экономической деятельности предприятия можно проводить с разной степенью детализации по элементам поступления средств, затрат и временным периодам. Имитационная модель не должна копировать фактическое состояние экономической деятельности, а должна быть способна давать руководству предприятия информацию о тенденциях изменения показателей при принятии определенных управленческих решений без излишней детализации.

Результатом работы модели является генерация данных и показателей, характеризующих изменение финансово-экономического положения предприятия за период работы. Информация представлена с точки зрения изменения денежных потоков в разрезе доходов и расходов предприятия.

За основу моделирования взят анализ деятельности ряда рыбопромышленных предприятий г.Мурманска по данным 2006-2007 гг. Общие закономерности эксплуатационного режима работы судна изучены на основе судна типа СМРТ. Суда данного типа предназначены для вылова рыб донных пород, а именно трески и пикши с учетом прилова.

Процесс экономической деятельности рыбопромышленного предприятия можно декомпозировать на следующие процессы в соответствии с целями моделирования:

- расчет доходов, в соответствии с объемом выловов и стоимостью готовой продукции;
- расчет затрат в соответствии с режимом работы судна и объемом выловов;
- расчет операций по кредиту, предназначенного для компенсации временной нехватки ликвидных средств и покрытия кассовых разрывов;

Для проведения численных экспериментов, предварительно были оценены тенденции изменения основных параметров внешней и внутренней среды, оказывающих доминирующее влияние на работу рыбодобывающего предприятия и выявлены наиболее характерные величины изменения этих параметров.

Определяющими внешними факторами для рассматриваемого предприятия является рыбопромысловая обстановка и рыночные цены на рыбопродукцию и топливо. Общий объем выловов за отчетный период обусловлен размером выделяемой квоты. Для целей моделирования объем вылова в модели представлен нормальным распределением, один из параметров которого задается средним значением вылова на судосутки лова по месяцам на основании анализа данных предыдущих периодов. Объем вылова и цена на рыбопродукцию являются стохастическими параметрами. Цена на рыбу случайным образом зависит от порта выгрузки на $\pm 10\%$ от средней цены на рыбопродукцию. Сезонная зависимость слабо выражена, поэтому ей можно пренебречь. В модели цена представлена треугольным распределением.

Внутренняя среда рыбопромышленного предприятия, в первую очередь, характеризуется состоянием основных средств и величиной собственных финансовых средств. Состояние собственных средств обусловлено, прежде всего, возрастом судов, следствием которого является соотношение эксплуатационного времени и времени затраченного на ремонт, так же затраты на ремонт.

Продолжительность междурейсового ремонта является случайной величиной в диапазоне от нуля до максимально допустимой, которая является параметром модели.

В результате статистических испытаний имитационной модели деятельности рыбодобывающего предприятия оценивалась статистическая вероятность наступления убытка на конец моделируемого периода.

Область, где вероятность наступления убытка близка к нулю, интерпретировалась как подобласть возврата. В этой подобласти предприятие способно своими силами выйти из кризисной ситуации и восстановить нормальное функционирование, характеризующееся стабильным получением прибыли. Подобласть, где вероятность наступления убытка меняется в пределах от значений близких к нулю до значений близких к единице, интерпретировалась как переходная область, где размер вероятности является мерой способности системы завершить отчетный период с убытком. Соответственно, подобласть, где вероятность наступления убытка близка к единице, интерпретировалась как область необратимого банкротства, т.е. в этой области получение дохода – маловероятное событие, следовательно, предприятие практически в любом случае закончит отчетный период с убытком. Наличие убытка на конец периода моделирования свидетельствует о неспособности системы в ее существующем виде вернуться к нормальному функционированию. В такой ситуации возможно два выхода, либо принятие управленческих решений по изменению параметров микроэкономической системы, которые повлекут за собой переход как минимум, в переходную область, либо банкротство предприятия.

В целях унификации анализа для различных параметров моделирования была введена характеристическая величина X , которая представляет собой средства необходимые для поддержания простого воспроизводства, сюда включены затраты на подготовку судна к рейсу, затраты необходимые для выполнения рейса.

Численный эксперимент был проведен в четыре этапа. На каждом этапе для количественного определения границ подобластей выполнялась аппроксимация вероятности на интервале $[0,1]$ полиномом третьей степени:

$$P = A(d, r, g, s) + B(d, r, g, s) * K + C(d, r, g, s) * K^2 + D(d, r, g, s) * K^3,$$

где K – количество единиц X в величине финансовых средств предприятия на начало периода. A, B, C, D – коэффициенты, значение которых зависит от d -продолжительности междурейсового ремонта, r, g, s – характерных для предшествующих периодов изменения цены на топливо и величины среднесуточных выловов.

Количественная оценка границ по результатам имитационного моделирования для первого этапа моделирования представлена на рис.2. ОНБ – обозначает область необратимого банкротства, ПО – переходную область, ОВ – область возврата. На рисунках БЗ обозначает точку наступления банкротства в соответствии с существующим законодательством. Как видно из рисунков, реальное состояние банкротства в данном случае, за исключением последнего варианта, наступает раньше, нежели определяется законодательно. В других случаях точка «законодательного банкротства» попадает в переходную область. Варианты расположения точки законодательного банкротства определенные на первом этапе характерны и для последующих этапов численного эксперимента.

На втором этапе численного эксперимента количественно оценивались границы при увеличении цены на рыбопродукцию на $r=15\%$, на третьем – при увеличении цены на рыбопродукцию на $r=10\%$ и цены на топливо на $g=16\%$, на четвертом – при увеличении цены на рыбопродукцию на $r=10\%$, на топливо на $g=16\%$ относительно текущий на начало периода моделирования и при изменении среднесуточных выловов на судосутки лова на $\pm 10\%$. Коэффициенты полученных полиномов приведены в табл.1.

Полученные границы по результатам четырех этапов численного эксперимента представлены в табл.2.

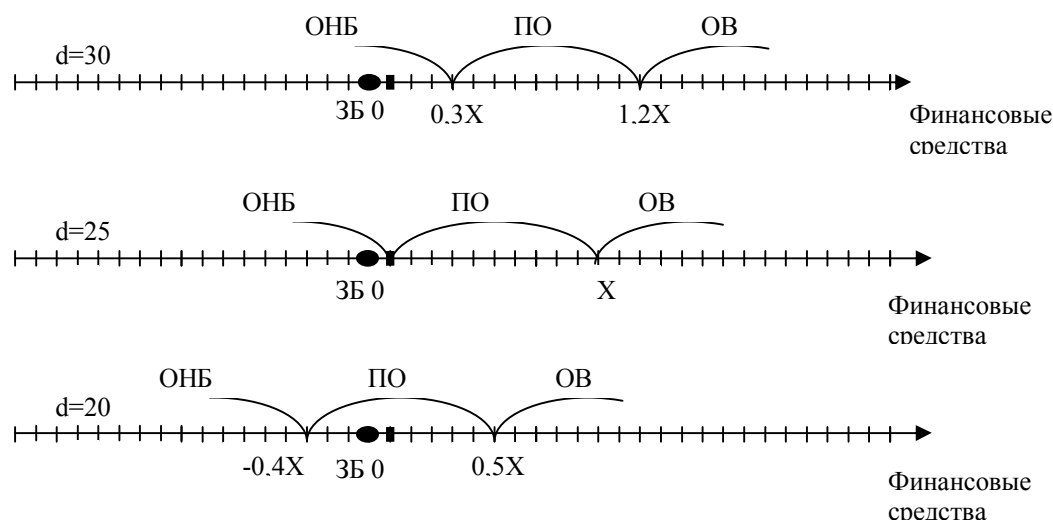


Рис.2. Динамика финансовых потоков предприятия при исходных параметрах внешней среды

Таблица 1

Значения коэффициентов полиномов

Параметры модели				Коэффициенты полинома			
d (дн.)	r (%)	g (%)	s (%)	A	B	C	D
30	0	0	0	1,05	-0,25	-1,65	1,02
	15	0	0	0,41	0,5	0,18	0
	10	16	0	0,7	-1,4	0,5	0,14
	10	16	-10	0,85	-0,4	-0,2	0
	10	16	10	0,81	-0,9	0,3	0
25	0	0	0	0,98	-0,65	-0,86	1,06
	15	0	0	0,2	-0,4	0,1	0,13
	10	16	0	0,3	0,98	1,06	-0,36
	10	16	-10	0,5	-0,6	-0,02	0,16
	10	16	10	0,4	-0,8	0,4	0,004
20	0	0	0	0,41	-1,12	0,9	-0,23

Таблица 2

Границы подобластей неустойчивого состояния

Параметры модели				Границы		ЗБ
d (дн.)	r (%)	g (%)	s (%)	ОНБ/ПО	ПО/ОВ	
30	0	0	0	0,3	1,2	ОНБ
	15	0	0	-0,9	1	ПО
	10	16	0	-0,2	0,7	ПО
	10	16	-10	0	1,4	ОНБ
	10	16	10	-0,2	1,2	ПО
25	0	0	0	0	1	ОНБ
	15	0	0	-1,5	0,5	ПО
	10	16	0	-0,5	0,5	ПО
	10	16	-10	-0,2	1	ПО
	10	16	10	-0,7	0,5	ПО
20	0	0	0	-0,4	0,5	ПО
	15	0	0	-1	0	ПО

В случае попадания точки законодательного банкротства в область необратимого банкротства, предлагаемый подход является более перспективным по причине того, что с помощью него оценивается та критическая ситуация, которая возникает у юридического лица предприятия флота, связанная с банкротством. Причем можно оценивать данную критическую ситуацию значительно раньше, чем согласно действующему законодательству. Благодаря этому предприятие будет иметь в наличии достаточное количество средств, с помощью которых можно рассчитаться с работниками предприятия, осуществить платежи в бюджет, а также рассчитаться с поставщиками данного предприятия, тем самым ликвидировать пени и штрафы за несвоевременность расчетов.

В случае попадания точки законодательного банкротства в переходную область, предлагаемый подход показывает, что даже в случае открытия дела о банкротстве, речь идет об этапе финансового оздоровления, а не конкурсного производства, т.к. у предприятия есть все шансы восстановить платежеспособность и вернуться к нормальному функционированию.

Каждая подобласть имеет значения статистических, и динамических показателей характеризующих ее (табл.3).

Таблица 3

Характеристики подобластей неустойчивого состояния

Показатели		ОВ	ПО	ОНБ
Статистические	Среднее значение	620356,7	-133332,4	-481171,2
	Ассиметрия	0,854	-0,817	-0,944
	эксцесс	-0,2	1,907	0,949
Динамические	Среднесуточная скорость изменения кумулятивного денежного потока	565,5 \$/сут.	214,5 \$/сут.	-113,2 \$/сут.
	Среднесуточное ускорение изменения кумулятивного денежного потока	2,9 \$/сут ²	-16,6 \$/сут ²	-4,6 \$/сут ²
	Фазовый портрет	Предельный цикл	Странный аттрактор	Предельный цикл

К числу статистических можно отнести среднее значение, плотность распределения вероятности, и характеризующие ее форму третий и четвертый статистический моменты. Для каждой подобласти построена плотность распределения вероятности величины финансовых средств. Форма полученных распределений для всех подобластей близка к распределению Пуассона, но для области необратимого банкротства кривая распределения смещена в отрицательную область, для переходной области расположена преимущественно симметрично, а для области возврата – смещена в положительную область. Плотность распределения позволяет также оценить величину убытка/дохода в том или ином случае и вероятность ее получения. К числу динамических показателей можно отнести среднесуточную скорость изменения кумулятивного денежного потока. При переходе к области необратимого банкротства отмечается уменьшение скорости, до отрицательных значений, что говорит о тенденции уменьшения совокупных денежных средств предприятия.

Для каждой подобласти были построены фазовые портреты в координатах: величина кумулятивного потока, скорость изменения кумулятивного потока.

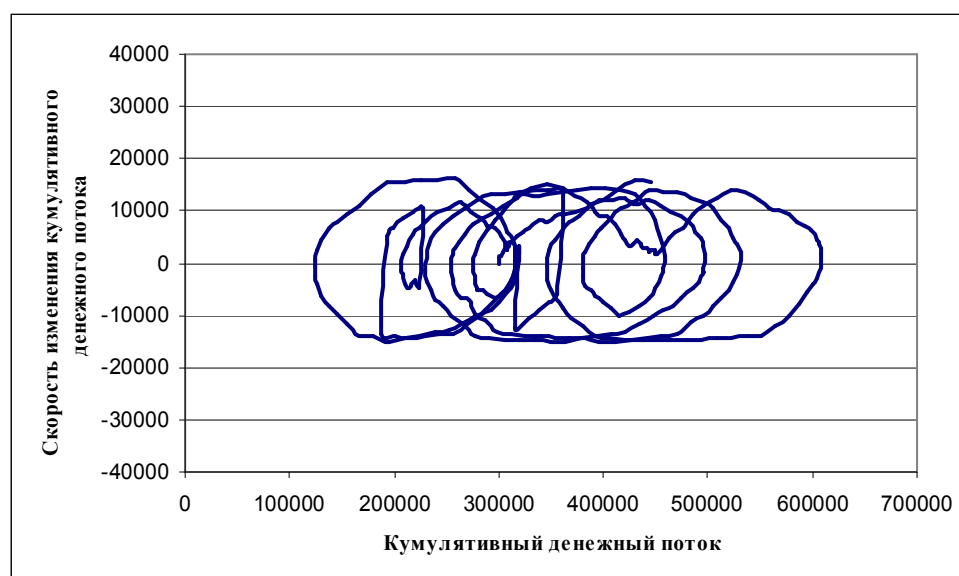


Рис.3. Фазовый портрет системы в области возврата

Фазовый портрет характерный для области возврата (рис.3) определяется как «предельный цикл», период которого обусловлен продолжительностью производственного цикла. Что говорит об устойчивом поведении и об отсутствии необходимости принятия срочных мер по изменению ситуации. Иная картина наблюдается для других подобластей.

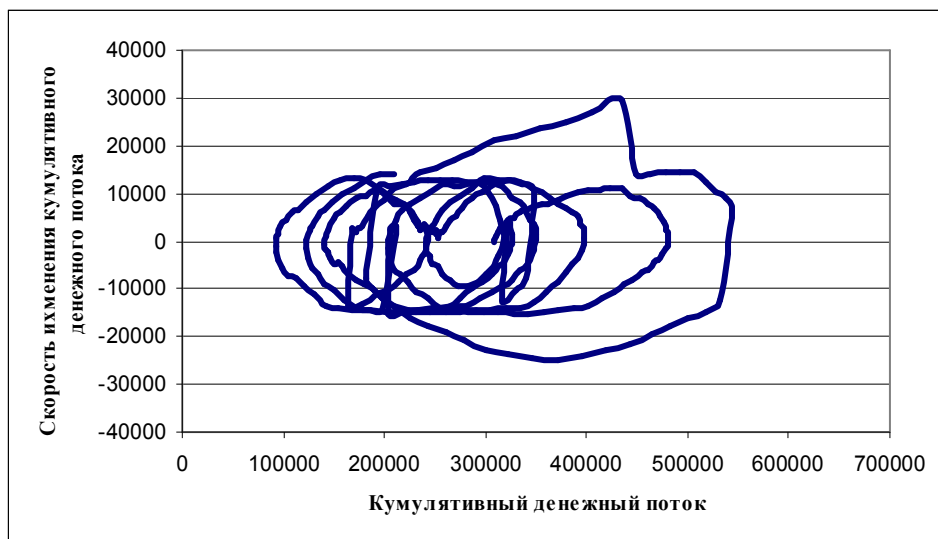


Рис.4. Фазовый портрет системы в переходной области

Фазовый портрет переходной области (рис.4), очевидно, порожден странным аттрактором. Нарастает хаотичность поведения системы, уменьшается горизонт прогноза, растет чувствительность к возмущающим воздействиям. Увеличивается диапазон изменения скорости системы, величина кумулятивного потока уменьшается.

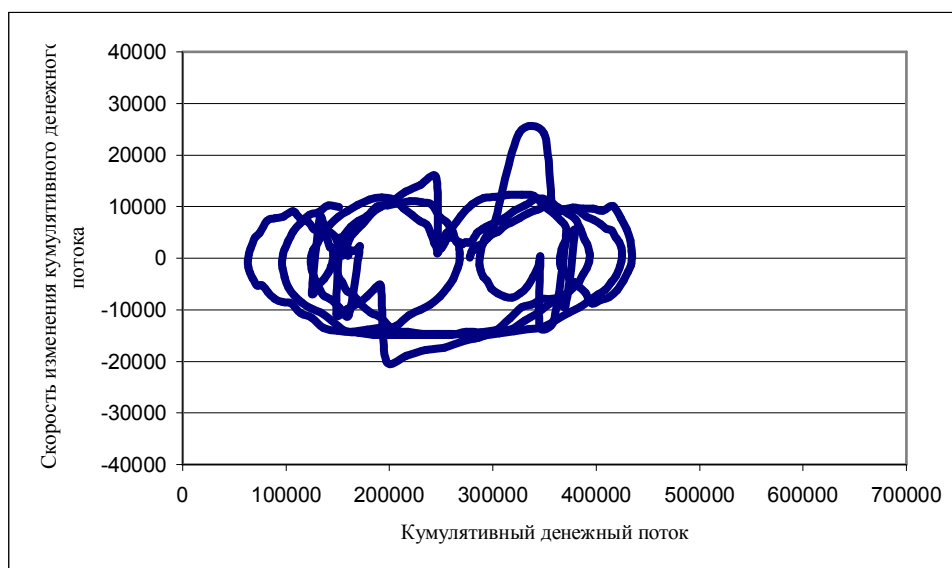


Рис.5. Фазовый портрет системы в необратимого банкротства

В области необратимого банкротства фазовая траектория снова близка к форме предельного цикла (рис.5), но с другим периодом, обусловленным периодом получения кредита. Это можно трактовать как устойчивое положение, но в этом случае система устойчиво генерирует убыток.

Таким образом, выделенные подобласти характеризуются параметрами, являющимися результатом статистического, динамического и фазового анализа, которые показывают нарастание хаотических процессов в переходной области с переходом к состоянию устойчивого генерирования убытка.

Таким образом, характеристики экономической системы в каждой из подобластей неустойчивости определяют необходимость применения для каждой из них управленческих решений разного уровня. Решения первого уровня, предназначенные для использования в переходной области, направлены на интенсификацию

работы с точки зрения увеличения доходной части. Второго – для области необратимого банкротства, направлено на организационные преобразования.

Управленческие решения 1-го уровня не меняют структуры предприятия и проходящих на нем процессов. Определяющими факторами внешней среды, являются средний вылов на судо-сутки лова, цена на рыбопродукцию и топливо. Частично негативное влияние этих факторов может быть компенсировано за счет совершенствования организации промысловых процессов, в том числе за счет оптимизации.

Важнейшим из ресурсов, обеспечивающих работу флота, является топливо, соответственно, как было показано выше, изменение цены на топливо является важнейшим фактором внешней среды, влияющим на работу рыбодобывающего предприятия. Рассматривая судно как единый энергетический комплекс, можно определить следующие пути повышения топливной экономичности с целью компенсации влияния изменения цены на топливо: сокращение потребности в различных видах энергии, уменьшение расхода топлива силовой энергетической установки а также замена дефицитных видов менее дефицитными, использование возобновляемых, источников энергии.

Доминирующим фактором внутренней среды является возраст судна. От него зависят затраты на ремонтные работы, продолжительность ремонтных работ, а следовательно, удельный вес эксплуатационного времени затраченного на промысел. К управленческим решениям 1-го рода можно отнести решения, направленные на оптимизацию проведения ремонтных работ. Для этого необходимо определить наиболее оптимальные периоды междурейсового ремонта с учетом динамики технического состояния судового технического средства и судовой конструкции, а именно перейти к динамической системе технического обслуживания и ремонта

К управленческим решениям 2-го рода можно отнести слияние и поглощение предприятий. Стратегия поглощения должна соответствовать общей стратегической цели компании - рост чистых денежных потоков и снижение риска. При попадании предприятия в область необратимого банкротства данное управленческое решение может оказаться тем шансом, который позволит сохранить предприятие, хотя и не в прежней его форме. Чтобы вывести предприятие из кризиса или на наиболее сильную конкурентную позицию, ресурсы должны постоянно перемещаться от недостаточно производительных или обладающих меньшим потенциалом видов деятельности к тем, которые обеспечивают наибольшую выгоду. При перемещении ресурсов руководство может перераспределять их среди существующих видов деятельности, направлять на цели развития или вкладывать в приобретения.

Результаты имитационного моделирования для случая трех предприятий показали, что слияние, поглощение может оказаться эффективным только в том случае, если предприятие, находящееся в области необратимого банкротства поглощается двумя предприятиями, находящимися в области возврата, в противном случае объединенное предприятие так же попадает в область необратимого банкротства.

Таким образом, управленческие решения второго уровня не всегда способны вывести предприятие из кризиса, поэтому в области необратимого банкротства следует использовать управленческие решения первого и второго уровня в комплексе.

Литература

Емельянов А.А., Власов Е.А., Дума Р.В. Имитационное моделирование экономических процессов. Учеб. пособие. М., Финансы и статистика, 2002. 368 с.

Острейковский В.А. Анализ устойчивости и управляемости динамических систем методами теории катастроф. Учеб. пособие для вузов. М., Высш. шк., 2005. 326 с.

Теория систем и системный анализ в управлении организациями. Справочник: Учеб. пособие. Под ред. В.Н.Волковой, А.А.Емельянова. М., Финансы и статистика, 2006. 848 с.

С.Ковалев

ИНФОРМАЦИОННОЕ ОСВЕЩЕНИЕ ВОЕННО-МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИИ В АРКТИКЕ

Месяц назад в Москве прошло очередное заседание Морской коллегии при правительстве РФ, на котором рассматривался комплекс проблем, связанных с освоением Арктики. При этом, повышенный интерес к этому российскому региону на высшем государственном уровне продиктован не только экономическими мотивами. Это – еще и единственный для России круглый год, открытый выход в Мировой океан, самый кратчайший путь между нашим Заполярьем и Дальним Востоком страны и районы, где базируются корабли и подводные лодки двух самых сильных российских военных флотов.

События, которые произошли на рубеже XX-XXI вв. с нашим флотом, без сомнения должны войти в новую историю России. Тогда на государственном уровне было положено начало формированию новых

национальной морской политики и государственной деятельности в области освоения морских ресурсов, консолидации внутригосударственных и международных российских интересов в сфере использования Мирового океана.

Россия со своими геофизическими особенностями, несмотря на все ее государственные проблемы, возникшие на переломе веков, осталась ведущей морской державой. Мы заслужили этот статус не только из-за большой протяженности наших морских границ, но еще и значительными вкладами в развитие мирового судоходства и в великие географические открытия, сделанными бесстрашными русскими моряками. К сожалению, в 1990-е гг., не каждый российский политик сумел это понять, осознать или вспомнить.

Меж тем, уже не секрет, что освоение пространств и ресурсов Мирового океана в третьем тысячелетии стало одним из главных направлений развития мировой цивилизации и сущностью национальной политики ведущих морских держав. Нам неприятно понимать, но придется мириться, не оглядываясь на прежние дружеские заверения со стороны стран Североатлантического блока, что дальнейшее мировое развитие еще приведет к жесткому соперничеству на море. Пора уже отойти от национальной успокоенности, что страны НАТО, и в первую очередь США, престали для нас быть потенциальными противниками. Начало нынешнего столетия ясно показало, что в мире – изменилось слишком многое. И явно – не в пользу России. Тем более, что сегодня российская военно-морская деятельность в Мировом океане только-только начинает развиваться после почти десятилетнего «застоя».

Мне поручено рассказать об информационном освещении военно-морской деятельности России в Арктике. Почему в арктических морях? Понятно! Почему «Морскому Сборнику»? А кто, кроме официального печатного органа Военно-Морского Флота России может и должен подробно рассказывать о ней широкому кругу читателей.

Журнал «Морской Сборник» является старейшим отечественным журналом и старейшим военно-морским изданием в мире. В нынешнем году нам исполнилось 160 лет. Журнал был основан Морским ученым комитетом, который в те годы возглавлял известный русский мореплаватель, гидрограф и исследователь Арктики адмирал Федор Петрович Литке. Основным предназначением «Морского Сборника» он видел «Распространение полезных сведений между служащими во флоте необходимых знаний по морской части». И мы всемерно стремимся, чтобы сегодня, как и прежде, вся используемая информация о флотской жизни страны поступала к вам из первых рук, то есть прямо с флотов и из научно-исследовательских институтов.

Наша военно-морская деятельность прямо связана с защитой и обеспечением национальных интересов и безопасности Российской Федерации в Мировом океане и отнесена к категории высших государственных приоритетов. Ее главные цели, принципы и важнейшие направления изложены в «Основах политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2010 года», утвержденных Указом Президента Российской Федерации от 4 марта 2000 года. Исходя из этих Основ национальная морская политика в Арктическом региональном направлении определяется особой важностью обеспечения свободного выхода российского флота в Атлантику, богатствам исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации, решающей ролью Северного флота и войсковой группировки на Северо-востоке страны для обороны государства с морских и океанских направлений, а также возрастающим значением Северного морского пути для устойчивого развития Российской Федерации. Поэтому материалы о военно-морской деятельности Российской Федерации, и в частности – в Арктике, в последние годы стали одной из основных тем для публикаций «Морского Сборника». Чтобы вы могли это оценить, приведу названия наших публикаций за последние годы. Назову лишь наиболее заметные материалы:

– В 2005 г. – «Развитие форм и способов применения сил Северного флота в ходе маневров «Океан-70», «Севморпути – быть!»;

– В 2006 г. – «Роль подводного флота в обеспечении безопасности России», «Навигационно-гидрографическое обеспечение морской деятельности», «Об эффективности военно-морской деятельности», «Задачи подводной навигации», «Военно-стратегическая обстановка в Арктике», «Российская Арктика на новых рубежах», «По следам загадок арктических архипелагов».

– В 2007 г. – «Об информационном обеспечении реализации национальной морской политики», «Кодекс военного мореплавания – законодательная основа военно-морской деятельности», «О безопасности Северо-Европейского газопровода», «Мировой океан. Информационные поля океаносферы и основные направления их исследований», «Карта рельефа дна Северного Ледовитого океана как основа многоцелевых фундаментальных научных исследований и решения проблемы делимитации Арктического бассейна», «Кто будет владеть Северным полюсом?», «Базис Норд. Миф или реальность?»

В первой половине 2008 г. были напечатаны «Национальная морская политика России и ее нынешние проблемы», «Переходы советских подлодок по Севморпути» и «Возрождение Камчатской медицины». Из приведенных названий статей ясно, что, как и прежде, нашей редакции приходится работать в пределах строго определенного информационного поля. Однако, заметно и другое.

Сегодня «Морской Сборник» перестал быть закрытым изданием, как это было в 1950-1970 гг. Начиная с середины 1980-х гг., наш журнал читают дипломаты и военные моряки в 49 странах мира. Это сразу же отразилось на тематике публикаций «Морского Сборника». А еще сложно не заметить возрастание количества публикаций о российской арктической деятельности, и смею заверить, что специальных указаний на то никто редакции не давал.

С 2005 г. в нашем журнале появилась постоянная рубрика «Военно-морская экономика». Отрадно отметить, что многие из наших авторов сегодня находятся в этом зале. Новая рубрика в «Морском Сборнике» сразу же стала весьма популярной. Вот, как она выглядит сегодня:

– В 2005 г. были опубликованы – «Освоение морского пространства Арктики в эпоху глобализации», «Исторические тенденции и современная экономика Северного морского пути», «Проблемы и перспективы развития Севморпути», «Аспекты транспортировки углеводородного сырья в Западной Арктике», «Освоение морских месторождений углеводородов Арктического континентального шельфа в системе энергетической безопасности России», «Развитие промыслового флота Северного бассейна в концепции устойчивого морепользования».

– В 2006 г. – «Современная Россия и морская цивилизация», «Морская стратегия как основа развития производительных сил в Арктике», «Возможности использования нетрадиционных морских биологических ресурсов Арктики», «Пора осваивать шельфы арктических морей России», «Законодательное обеспечение национальной морской политики и экономической деятельности в Арктике», «Перспективные морские грузопотоки при освоении месторождений углеводородного сырья Западной Арктики».

– В 2007 г. – «Кластерные стратегии в формировании Кольской прибрежной особой экономической зоны», «Перспективы развития морских перевозок через Мурманский транспортный узел», «Экономической содержание морской политики в российской Арктике», «Россия не сдавала и не сдает свои позиции в Арктике».

В первом полугодии нынешнего года – «Скрытые резервы для обеспечения национальной безопасности». А остальные – вы видите перед собой.

А сейчас хотелось коротко остановиться на нашей перспективной работе.

Одним из направлений информационного освещения военно-морской деятельности России в Арктике, где мы сегодня ожидаем интересных предложений авторов, в соответствии с Морской доктриной РФ на период до 2020 г., утвержденной Указом Президента Российской Федерации 27 июля 2001 г. и вышеупомянутых Основ, могут стать вопросы информационного обеспечения наших моряков и заинтересованных структур РФ в Мировом океане, создания единой государственной системы освещения надводной и подводной обстановки у наших берегов, а также - единой системы мониторинга и контроля экологической обстановки на Севере.

Информационное обеспечение служит основой для принятия решений в области морской деятельности на всех уровнях. Например, сегодня хорошо известно, что в первые годы Великой Отечественной войны Карское море оказалось весьма доступным для фашистских подводников, летчиков и полярников. На арктических архипелагах и побережье Карского моря они создали больше десятка своих тайных баз. Более того, в бухте Бирули нацисты добывали некую руду и на подводных лодках везли ее в Лиинахамари. И странного в этом ничего нет.

По открытым сегодня данным, если на побережье Баренцева моря (от мыса Канин Нос до острова Вайгач) посты СНИС Северного флота (вместе с полярными станциями ГУ СМП) в среднем контролировали 30 миль (примерно 55 километров) береговой черты, то на берегах Карского моря – эта цифра равнялась уже 100 милям (примерно 185 километрам), а на островах Новой Земли – все 380 миль (более 700 километров). При этом на большинстве из них не было необходимого количества технических средств наблюдения, а проще – морских биноклей. Не было у них и проводной связи. Еще хуже обстояли дела с контролем подводной среды у заполярных берегов. При 18, в то время, потребных для нашего ВМФ береговых постов ШПС имелось только 6 «Сатурнов-12», из них лишь два (у берегов Кольского полуострова) были рабочими.

Но только катастрофа линкора «Новороссийск» взорвавшегося осенью 1955 г. в Севастопольской бухте, заставила советское политическое руководство и руководство МО СССР изменить отношение к средствам освещения подводной обстановки у наших берегов и своевременного доведения ее до заинтересованных структур. Сначала были созданы стационарные барьеры для охраны ВМБ из МГ-409 и МГ-407. Потом – пассивные ГАК рубежного типа «Лиман», «Амур» и «Агам». А также – активно-пассивный гидроакустический комплекс «Днестр-ЭМ». 1990-е гг. практически уничтожили всю эту систему. Выходит – надо начинать все с «нуля»?

К счастью – не все еще так плохо.

Благодаря прекрасным изданиям издательства «Военный парад» известно о перспективных образцах техники для освещения подводной обстановки: стационарном гидроакустическом комплексе МГК-607ЭМ, комплексе гидроакустической системы охраны территориальных вод МГК-607ЭМ-ПД и об экспортном варианте стационарного ГАК «Север». А из публикаций международного гидрографического журнала «Hidro International» мы знаем о перспективах и особенностях прокладки подводной кабельной системы связи «Поларнет», которая способна соединить между собой Европу, Азию и Америку и открыть широкие перспективы дальнейшему развитию мировой телекоммуникационной сети. Если все эти проекты будут реализованы не на словах, а на деле, в отличие от 1941 г., и особенно после создания российской трансарктической кабельной системы (РОТАКС), способной связать магистральный кабель «Поларнет» с важнейшими пунктами нашего побережья, мы действительно сможем контролировать все, что происходит в российском секторе Арктики и на Севморпути. А в журнале «Морской Сборник» - появятся чрезвычайно интересные статьи и новые рубрики.

ВОЕННЫЙ И ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФАКТОРЫ МОРСКОЙ СТРАТЕГИИ РОССИИ

Воздействие глобализации на экономику России оценивается не однозначно, во многом определяется способностью страны противостоять негативным тенденциям и использовать положительные факторы этого геополитического и геоэкономического феномена.

При этом следует подчеркнуть, что основным содержанием концепции однополюсного мира (неотъемлемой составляющей процесса глобализации), реализуемой странами, расположенными по периферии Атлантического океана, является объединение в военно-политический союз (НАТО) в целях установления контроля над мировыми морскими коммуникациями; завоевания и удержания господства на море как главного условия победы в войне, наращивания угрозы с моря, адресованной, прежде всего, России, Китаю, Индии – странам, составляющим ядро Евразии. Отсюда и ставка на морскую мощь как противовес огромной сухопутной мощи государств Евразии.

Объявление моратория* на участие в ДОВСЕ (Договоре об обычных вооруженных силах в Европе) и последующий (в декабре 2007 г.) выход России из этого Договора свидетельствует о том, что решение проблемы контроля над морскими вооружениями переносится на отдаленную перспективу. Это предполагает уточнение национальной морской политики в области обычных морских вооружений и иных невоенных средств обеспечения национальной безопасности на региональных направлениях.

Такой шаг предпринят не столько потому, что вновь обращенные страны НАТО и находящиеся вне зоны действия ДОВСЕ, вот-вот начнут наращивать вооружения у наших границ, сколько в результате того, что партнеры России по Договору (28 государств Европы, США и Канада) не выполняют договорные соглашения, тем самым, пытаясь подчеркнуть слабость России в международных отношениях. Такова нынешняя политическая конъюнктура.

Поэтому прозвучал адекватный ответ, поскольку «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»**. Об этом свидетельствует и опыт «романтических» отношений России и Европы 1990-х гг.

Следует согласиться с общеизвестным тезисом В.В.Путина о том, что «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». Поэтому для того, чтобы выжить, надо опираться на ценности, которые мы готовы защищать. Таковыми при определенных условиях могут стать цели морской деятельности России, главной из которых возрождение статуса России как ведущей морской державы.

В рамках «Стратегии развития России до 2020 года» и «Стратегии развития морской деятельности до 2020 года» следует определить потребный (в пределах временных горизонтов указанных стратегий) уровень державности, следует понять какой уровень доминирования на море (глобальный, региональный, национальный, локальный) должен быть достигнут, и, исходя из этого, сформулировать национальные интересы в Мировом океане и в таком контексте определить какой флот нужен России.

И если дальнейшее расширение НАТО на Восток за счет Грузии и, может быть, Украины создает общую геополитическую напряженность, то строительство третьего позиционного района США в Европе, имеющего явную антироссийскую направленность, с элементов ПРО в Польше и Чехии в сочетании с объектами слежения на Шпицбергене и Норвегии усиливает оборонную нагрузку на территорию (акваторию) Баренцевоморской прибрежной зоны, особенно если в дальнейшем последует выход России не только из ДОВСЕ, но и из РСМД (Договор о сокращении ракет средней и меньшей дальности), который накладывает ограничения только на две страны – Россию и США, в этом случае речь пойдет о снятии ограничений по крылатым ракетам морского базирования. Хотя сегодня и нет необходимости в развертывании ракет средней и меньшей дальности на западе и северо-западе России.

При этом следует подчеркнуть, что сужение российской береговой линии на Балтике и Черном море переносит основную нагрузку по обеспечению системы базирования ВМФ (включая МСЯС) в акваторию и на побережье Баренцева и Белого морей, что подразумевает возрастание роли морской (и военно-морской) экономики Европейского севера России. Кроме того, в сложившихся условиях возрастает значимость неядерных сил (обычных вооружений) Северного флота в системе обеспечения национальной безопасности.

*Послание Президента РФ В.В. Путина Федеральному Собранию РФ 26 апреля 2007 г.; Указ Президента РФ от 13 июля 2007 г. №-872 «О приостановлении Российской Федерацией действия Договора об обычных вооруженных силах в Европе и связанных с ним международных договоров»

**Послание Президента России В.В.Путина Федеральному Собранию РФ 16 мая 2003 г.

Однако система ПВО в Арктике по существу разрушена. Из 12 флотских РЛС 10 были закрыты из-за прекращения финансирования. Таким образом, контроль над движением надводных и подводных кораблей на трассе СМП осуществляется всего на 20%.

С другой стороны следует указать на возникновение у российских границ нового соединения НАТО (объединенного Балтийского корпуса), отказ Норвегии от односторонних ограничений по проведению военных маневров с участием ВС стран НАТО восточнее 24° ВД (провинция Финмарк), перемещение из США в Норвегию (Варде) многофункциональной (обнаружение пусков баллистических ракет морского базирования) РЛС, развертывание на Шпицбергене средств радиолокационного и радиоэлектронного наблюдения, станций слежения за космической обстановкой и перехвата информации с ИСЗ. Кроме того, существуют известные нерешенные вопросы между Россией и Норвегией в сфере делимитации морского пространства. Притязания Норвегии закреплены в своде законов Норвегии (White papers), согласно которому делимитация континентального шельфа Баренцева моря с Российской Федерацией должна быть выполнена «по срединной линии» в соответствии с Конвенцией ООН 1982 г. со ссылкой на ст.6 Конвенции 1958 г. Решение вопроса о делимитации шельфа в данном районе осложняется наличием в «серой зоне» крупнейшей геологической структуры на нефть и газ, Федынского месторождения, которое богаче известного Штокмановского.

На этом фоне перевод РЛС с Марианских островов в Чехию не столько улучшает систему европейской ПРО, сколько создает политическую напряженность в регионе. Расширение на восток вывело НАТО на новые стратегические рубежи, облегчило контроль над российскими коммуникациями, значительно сократило полетное время до российских стратегических объектов, привело к увеличению досягаемости до рубежа Архангельск – Нижний Новгород – Воронеж.

В Арктике и Северной Атлантике дислоцированы территориальные противолодочные группы ВМС США, в состав которых входят стационарные гидроакустические комплексы и маневренные силы (атомные подводные лодки и базовые патрульные самолеты).

Гидроакустическая система подводной разведки и наблюдения SOSUS (Sound Surveillance Underwater System) представляет собой стратегическую глобальную систему; региональная SOSUS включает порядка 30 БГАС (береговых гидроакустических станций), реализующих функцию обнаружения, идентификации по классам, типам и национальной принадлежности, определения элементов движения для наведения маневренных сил. Это позволяет контролировать движение кораблей Северного флота, поэтому считать Арктику имеющей свободный выход в Мировой океан можно весьма условно. В арктической зоне БГАС расположены на Алеутских островах, острове Ньюфаундленд, в Исландии (Кефлафик), в Северной Норвегии (мыс Нордкап – остров Медвежий).

Важно отметить, что хотя «ни одна из существующих ситуаций за пределами России не создает прямой военной угрозы ее безопасности»^{*} все-таки основой национальной безопасности является ядерная триада. Ядерное оружие будет актуально до тех пор, пока не будут созданы более эффективные вооружения, либо устранены причины породившие «ядерное сдерживание». А здесь до разрешения глобальной конфликтной ситуации еще очень далеко. Пока в плане сохранения военной безопасности и подтверждения позиции России как мировой державы ядерному сдерживанию нет альтернативы, однако при этом эта система беззащитна перед ядерным терроризмом. Поэтому поддержание боевой устойчивости МСЯС является ключевой задачей национальной морской политики и целью Морской стратегии России.

В начале XXI в. обозначилась трансформация приоритетов от «ядерного сдерживания» до «глобального воздействия», последнее предполагает постоянную мобилизацию сил, готовых к удару в любой момент и не нуждающихся в развертывании.

Следует констатировать, что, даже располагая достаточным арсеналом крылатых ракет морского базирования с дальностью поражения 3000 и более километров, ни России, ни иной державе сложно получить решающий успех в военном конфликте. Опыт операций «Союзническая сила», «Буря в пустыне» показали, что даже успешные «точечные» удары, разрушающие экономический потенциал противника, не приводят к подавлению военной силы, для этого требуется крупномасштабная наземная войсковая операция силами общего назначения. И тут вступает в силу известный принцип «приемлемости ущерба», когда результаты, главным образом экономические, операции сравниваются с издержками, то есть понесенным ущербом, который оценивается всесторонне – в политическом, экономическом, социальном и моральном аспектах.

Современная история военных конфликтов подтверждает, что в подавляющем большинстве военных противостояний лежат экономические причины, причем география последних стремительно расширяется и охватывает все более значительные территории и морские пространства. Такая тенденция в деятельности военно-промышленного комплекса (особенно морской составляющей) требует организации, адекватной складывающейся мировой системе глобального военно-экономического взаимодействия (и противодействия) и соответствующей переходу от блокового противостояния к глобальному.

В целом, на фоне общего снижения риска внезапного развязывания обычной глобальной или ядерной войны наблюдается резкое увеличение опасности возникновения локальных и региональных конфликтов и войн. Распад одних и появление других государств, трансформация блоковых структур сопровождаются

^{*} Иванов С.Б. Вооруженные силы России и ее геополитические приоритеты // Россия в глобальной политике, 2004. Т.2, № 1. С.43.

обострением межнациональных противоречий, возобновлением территориальных притязаний и вспышками вооруженных конфликтов, в том числе в непосредственной близости к России и на ее территории. Региональная нестабильность стимулируется конкурентной борьбой государств за передел сфер влияния, источники сырьевых ресурсов и лидерство в отдельных регионах и в мире в целом.

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.

В мире набирает обороты новый этап гонки вооружений, наиболее развитые страны направляют значительные средства на разработку наступательных и оборонительных систем следующих поколений – эти вложения в оборону в десятки раз превышают российские.

Элементы «неоохлажденной войны» проявляются в частности в расширении НАТО на восток и придании этому блоку кроме военно-политических экономических функций в целях навязать нам нечестную конкуренцию и обеспечить себе доступ к нашим ресурсам. Все чаще НАТО стало примерять мундир «энергетического жандарма».

Сама Организация НАТО расширяется, приближает свою военную инфраструктуру к нашим границам. С одной стороны Россия ликвидировала свои базы на Кубе и во Вьетнаме, а что получила – новые американские базы – в Румынии и Болгарии, новый позиционный район ПРО в Польше и элементы ПРО в Чехии.

Таким образом, реалии современного противостояния в эпоху глобализации таковы, что в отличие от прошлого главная потенциальная угроза России исходит от морских держав.

Однако, следует признать необратимость глобализации, и если не удастся эффективно противодействовать этому процессу, то следует либо активно в нем участвовать, либо возглавить, как это происходит в Европе в сфере энергетики. Эти же тенденции могут быть распространены как на морскую энергетику, так и морскую деятельность в целом. Но, не имея сформулированных и доктринально закреплённых стратегических интересов в Мировом океане, то есть Морской стратегии, Россия не стремится ни к завоеванию господства на морских пространствах, ни к экономическому обладанию морем, без чего участие в мировых глобальных процессах представляется бесперспективным.

Противостояние между приморскими (и не только) государствами в целях достижения контроля над морскими ресурсами носит скорее региональный, чем национальный или глобальный характер и во многих конфликтах, внешнеполитических акциях, дипломатических демаршах «пахнет» газом и нефтью.

Прогнозно, с учетом роста потребления энергоресурсов, разведанных мировых запасов газа хватит на 70, нефти – на 30, угля – на 200 и урановой руды – на 85 лет. Россия обладает 17% мировых запасов угля, 33% газа и 10% нефти. Импорт (в % от необходимого количества) по нефти, газу и углю сегодня составляет в Японии 100, 92 и 82% соответственно. В Индии нефти импортируется 70%, газа – 50, угля – 76, в Китае – 45, 30 и 46% соответственно, а в странах ЕС – 40, 54, 50%. США не импортируют уголь, по нефти и газу импорт составляет 58 и 15% от потребности.

К 2030 году объем таких поставок в страны ЕС (особенно экологически чистого газа) составит около 70% потребности. Уже к 2020 г. Великобритания будет вынуждена импортировать до 100% энергоносителей.

Однако при отсутствии доступа к энергетическим ресурсам, либо при неудовлетворительности (с позиций принципа «приемлемости ущерба») условий доступа вероятность возникновения регионального военного конфликта повышается; это следует учитывать при формировании энергетической, а в случае с морскими месторождениями – и национальной морской политики.

Таким образом, помимо решения задачи «ядерного сдерживания» и обеспечения сил мобилизационной готовности в условиях «глобального воздействия» новой задачей ВМФ становится защита морских месторождений Арктического континентального шельфа, которые к 2030 г. с высокой вероятностью станут основным невозобновляемым источником энергии России.

С началом освоения континентального шельфа Арктики отмечается стремление ряда государств, в частности Канады и Дании пересмотреть секторальное деление арктического пространства, установленное Парижским договором 1920 года. Страны, не имеющие выхода к Северному Ледовитому океану, добиваются интернализации Арктических вод по аналогии с остальными тремя океанами.

Арктика в XXI в. войдет в число «горячих точек», где развернутся «нефтяные» конфликты. Конфликт между Россией и Норвегией существует уже сейчас. По данным Statoil в пограничной полосе расположены запасы нефти и газа на 12 млрд т нефтяного эквивалента.

Являются ли Россия и Норвегия противниками в борьбе за арктические ресурсы?

Скорее всего, стратегические интересы России и Норвегии должны совпадать, поскольку вполне вероятно, что через несколько лет в Арктику придут США и Китай, заинтересованные в снижении цен на нефть. При этом сможет ли Россия противостоять возрастающему геополитическому влиянию США и Китая в этом регионе.

Если не считать Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского АО, социально-экономическая ситуация в Арктике близка к критической. К примеру, население Республики Коми ежегодно сокращается на 4000 чел., а Мурманской обл. – на 3000. Понятно, что в геополитической схватке выигрывает тот, кто сильнее экономически.

Необходимость проведения целенаправленной и стратегически обоснованной морской политики приморских государств базируется на исключительно высокой степени зависимости (в настоящее время или в перспективе) последних от морепользования, как важнейшей составляющей национальной экономики. Морская политика отражает сущностные национальные интересы страны в сфере национальной, в том числе и экономической, безопасности.

Следует подчеркнуть, что в современных условиях понятие безопасности не может быть правильно определено и понято вне связи с региональными и глобальными процессами экономического и социального развития.

В этих условиях стратегически значимым является усиление региональных направлений национальной морской политики, что позволит сформировать и выделить приморские регионы, в основу социально-экономического развития которых закладываются основы морской цивилизации; в последующем эти тенденции распространятся в пределе на всю Россию, то есть обозначается направление вектора социально-экономического развития страны – от морской периферии к континентальному центру.

Изменение приоритетов социально-экономического развития в сторону становления основ морской цивилизации предполагает смену подхода к формированию флота: в континентальном варианте флот строится асимметричным ВМС вероятного противника, в морском – в соответствии с целями Морской стратегии, то есть как средство обеспечения национальных интересов страны в Мировом океане.

Нет необходимости доказывать, что наибольшая эффективность решения задач национальной морской политики в удаленных стратегических оперативно и экономически важных районах Мирового океана достигается только с применением авианесущих кораблей. Сегодня это общепризнанная и принятая всеми морскими державами аксиома, что подтверждается постоянным расширением «клуба» авианосных стран, имеющих в составе своих флотов авианосцы.

Судьба серии российских авианосцев незавидна. Используя положительный опыт строительства и эксплуатации кораблей с групповым базированием вертолетов пр. 1123 («Москва» и «Ленинград»), в 1970-х гг. приступили к созданию авианесущего крейсера многоцелевого назначения. Первым в серии тяжелых авианесущих крейсеров (ТАВКР) стал «Киев» (в 1976 г. вошел в состав Северного флота) – продан в Китай по цене металлолома в 2000 г., далее «Минск» и «Новороссийск» (в составе Тихоокеанского с 1979 и 1984 гг. соответственно), не прослужив и половины срока, проданы на металлолом в Ю.Корею.

Четвертый корабль этой серии – «Адмирал флота Советского Союза Горшков» (Северный флот, 1988 г.) – прослужил менее четверти положенного срока, после нескончаемых ремонтов продан Индии в 2004 г.

Кроме того, в 1985 и 1988 гг. были заложены, но не построены из-за распада СССР, два похожих авианосца «Варяг» и «Ульяновск».

Так что в России фактически был создан единственный авианосец пр.1143.5– «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов». Следует особо подчеркнуть, что авианосцы самые сложные инженерные сооружения, требующие значительного финансирования и длительного времени на проектирование, производство и испытания. Например, проектирование «Кузнецова» началось в 70-х годах, заложен в сентябре 1982 г., спущен на воду в декабре 1985 г. и вступил в строй только в декабре 1990 года.

Россия планирует начать постройку трех-четырёх авианосцев примерно в 2010-2015 гг.; в 1970-1980-х гг. проведены многочисленные оперативно-тактические и военно-экономические исследования, показывающие, что при решении флотом военно-политических задач того времени (в главном – обеспечение боевой устойчивости сил флота в районах боевых действий; борьба с подводными лодками, противолодочной авиацией и надводными кораблями противника – то есть использование авианосных ударных соединений по схеме «флот против флота») действительно работает известный военно-экономический критерий «эффективность-стоимость», поскольку при такой морской операции (если учесть, что в качестве противника выступает флот морской цивилизации, реализующий функциональную доминанту «флот против берега») цена политико-экономического поражения в войне намного превысит стоимость совокупных боевых потерь, в том числе и авианосцев.

Следует подчеркнуть, что использование флота по схеме «флот против флота» либо в концепции «fleet-in-being», как элемента теории «малой морской войны», является классическим примером деятельности флота континентальной цивилизации.

Однако следует подчеркнуть, что при существующем положении дел в отечественном судостроении, если начать строительство трех-четырёх кораблей, то они станут поистине золотыми. Для целей демонстрации флага и обозначения лишь присутствия России в Мировом океане это очень большие затраты.

Критические макротехнологии отечественного судостроения в значительной степени утрачены либо физически и морально устарели, станки и оборудование изношены практически полностью, квалифицированные кадры потеряны, поскольку заработная плата в оборонных отраслях значительно ниже, чем в добывающих.

Затраты на переоборудование и модернизацию оборонных предприятий России в целях строительства авианесущих кораблей значительны, во всяком случае превышают цену строительства планируемого количества авианосцев.

Это дают знать о себе симптомы так называемой «голландской болезни», понятие которой возникло, когда в акватории континентального шельфа Северного моря (в голландской части) были обнаружены богатые месторождения природного газа; это негативно сказалось на дальнейшем социально-экономическом развитии

Голландии. Экономическим содержанием понятия «голландской болезни», введенного в научный оборот в 1970-х гг. журналом «The Economist», является эффект прямой деиндустриализации, который наступает при длительной ориентации экономики на экспорт природных ресурсов в случае резкого и значительного (в разы) повышения цен, что вызывает переток капитала и трудовых ресурсов из обрабатывающих отраслей в добывающие. Кроме того, когда экспортные доходы начинают увеличиваться, курс национальной валюты начинает укрепляться, а это негативно сказывается на промышленности.

В результате, резко или постепенно, промышленность приходит в упадок, что выражается в сокращении объемов производства и даже утрате базовых технологий, не говоря уже об обновлении последних и перехода на путь инновационного развития.

При изменении экономической конъюнктуры на рынке природных ресурсов, экспортные доходы падают, а деиндустриализованная экономика не в состоянии оперативно реагировать в этой ситуации.

Голландия не является единственным примером «голландской болезни». В 1970-х гг. значительный рост цен на кофе привел по существу к полному сокращению экспорта в других отраслях экономики Колумбии; то же произошло в Австралии в XIX в. при обнаружении залежей золота, а в Азербайджане – в начале XXI в., когда в 2000 г. на Каспии подтвердились новые запасы нефти. Классический пример «голландской болезни» – Советский Союз в 1980-1990-х гг.

И сегодня симптомы этой болезни проявляются в экономике России, поскольку «несмотря на отдельные успехи последних лет, нам пока не удалось уйти от инерционного энергосырьевого сценария развития. Естественно, ничего плохого ни в подъеме энергетики, ни в росте добычи сырья нет». Формирование современного, одного из ведущих в мире, энергетического сектора является одной из целей «Стратегии развития России до 2020 года», однако на этом фоне, при благоприятной экономической конъюнктуре, модернизация экономики в целом, в том числе в сфере судостроения, проводится фрагментарно, что ведет к росту зависимости России от импорта товаров и технологий, к закреплению за Россией роли сырьевого придатка мировой экономики, вытеснению нашей страны из числа ведущих мировых держав.

Сегодня Россия представляет собой морскую державу регионального масштаба, из чего следует насущная необходимость региональной сбалансированности морской деятельности в районах взаимного интереса; это касается как ограничения противолодочной деятельности и регионального контроля над морскими вооружениями, так и согласования экономической морской деятельности.

Поэтому морские энергетические ресурсы как стратегический национальный резерв представляют собой своего рода мобилизационную составляющую национальной энергетики, которая может быть использована в стратегически значимых политических ситуациях и должна находиться в заданной готовности к такому использованию. Сущность понятия экономической мобилизации состоит в способности экономической системы адекватно реагировать на возникающие вызовы и угрозы различного (в современных условиях особо значимыми для национальной безопасности России – в сфере энергетики) характера. То есть мобилизационная составляющая энергетической системы функционирует постоянно, не зависимо от состояния экономической конъюнктуры национального и мирового хозяйства. Ориентируясь на расходы по добыче нефти в США (в сравнимых условиях), российская нефть континентального шельфа Арктики будет рентабельна при реализации по цене 15 USD/барр.

США это понимают, расширяя национальную энергетическую систему и ставя под контроль основные мировые потоки углеводородного сырья. При этом в вопросах обеспечения энергобезопасности однополярность США вполне может учитывать и особый статус двухсторонних отношений. К тому же исторический опыт свидетельствует о том, что в мирное время источником конфронтации являются именно морские державы, а в условиях конфликтов последние становятся союзниками России.

Действительно, в ближайшее время России не удастся сравниться с ведущими морскими державами в совокупности по количеству морских вооружений и степени глобального охвата Мирового океана. Поэтому если нельзя выйти победителем из противостояния с морской державой, эту державу следует превратить в союзники, и у России есть такая возможность на основе обеспечения энергетической безопасности как геоэкономической, так и геополитической конструкции современного мира.

Что касается форсированного освоения морских месторождений нефти и газа в Арктике, то следует подчеркнуть, что это стратегический резерв развития экономики России в будущем, значимый не столько в чисто экономическом смысле, сколько с позиций «устойчивого развития (sustainable development)» морской экономики региона в концепции обладания морем, своего рода инструмент стратегического «энергетического сдерживания», дающий России определенный статус-кво в глобальной системе международных отношений. Государство, тем более с сырьевой ориентацией экономики, должно иметь такой стратегический резерв, ресурсы для маневра на геополитическом и геоэкономическом атласе современного мира.

Поэтому следует перестать рассматривать энергетические ресурсы с товарной точки зрения, сегодня они становятся основой национальной безопасности. Морские месторождения углеводородов являются стратегическим запасом России, начальные суммарные запасы на континентальном шельфе, включая накопленную добычу и извлекаемые запасы, составляют 76,4 трлн м³ газа (32% от общих запасов России) и 15,1 млрд т. нефти (14%) запасов. Преобладающая часть этих углеводородов залегает в Баренцевом, Карском и Охотском морях. Такой энергетический потенциал позволит системе морского хозяйства, функционирующей на Арктическом

региональном направлении национальной морской политики, занять ведущее место в экономике России и в мировой энергетике.

Экономическое освоение морских месторождений нефти и газа целесообразно позиционировать как в системе целей национальной энергетической политики, так и в качестве функциональной составляющей национальной морской политики.

С позиций концепции нового регионализма приоритетами функционирования морской экономики в сфере нефтегазодобычи являются: развитие экономики региона на основе лидерства морской энергетики; обеспечение национальной безопасности в районах освоения морских месторождений углеводородов и в стратегической перспективе повышения роли морской энергетики в системе энергетической безопасности России.

Освоение Мирового океана приобретает особое значение в эпоху глобализации, когда континентальное пространство, благоприятное для экономического развития, находится на грани истощения своего, главным образом, ресурсного потенциала.

Поэтому, учитывая ограниченность континентальной базы углеводородного сырья и выраженный региональный контекст противостояния в борьбе за ресурсы между ведущими мировыми державами в эпоху глобализации, основой национальной безопасности становятся морские энергетические системы, целью экономического развития которых является поддержание экономического присутствия России в районах освоения морских месторождений, оживление морской экономики региона на базе морской энергетики в концепции нового регионализма, как лидирующей отрасли в системе регионального хозяйства, и в стратегической перспективе – обеспечение энергетической безопасности страны.

Среди тринадцати шельфовых акваторий выделяются четыре моря, имеющие высокий биоресурсный потенциал: Баренцево, Балтийское, Желтое и Северное. Эти акватории относятся к наиболее продуктивным районам Мирового океана или к БМЭ («большим морским экосистемам»).

К полиресурсным (с позиций морских месторождений углеводородов и промышленного рыболовства) шельфовым морям относятся только Баренцево и Северное моря. Эти моря схожи по экономико-географическим чертам, природоохранным проблемам и – что особенно важно для настоящего исследования – по значению в геополитической и геоэкономической структуре современного мира.

Северное море является акваторией ближней и частично дальней морской зоны стран НАТО, Баренцево море выполняет ту же функцию в России, то есть обладание этими морями позволяют субъектам морепользования распространить свое влияние на дальнюю, а в перспективе и океанскую морские зоны.

Поэтому пространственная переориентация национальных интересов России в акваторию морей Европейской Арктики (то есть выбор Арктического направления национальной морской политики при сужении театра и геоэкономического атласа на Балтике и Черном море) – это не простая компенсация потерь, а стратегическое завоевание и удержание конкурентного преимущества страны в условиях нарастающей глобализации и экономической экспансии мировых держав.

Реализация этой цели представляется вполне обоснованной, так как обеспечивается комплиментарностью совокупности условий и факторов, сложившихся в рамках морской экономики Европейской Арктики, как в пространственном, так и в функциональном аспектах; это главным образом возрастание вызовов и угроз с морских и океанских направлений в Арктике, причем преимущественно со стороны морских держав.

В настоящее время разрабатывается Долгосрочная государственная стратегия по изучению и освоению континентального шельфа России, основной целью которой является построение эффективной политики государства не только в области использования углеводородного потенциала, но и, в целом, в сфере устойчивого развития нефтегазового комплекса.

Предусматривается поэтапное проведение конкурсов и аукционов на право пользования недрами до 2010 года (всего 7 аукционов на право пользования недрами, включающих до 20 участков недр) в следующей последовательности: «Баренц-2»: 4 блока восточной части Печорского моря с суммарными извлекаемыми ресурсами 640-680 млн т. у. т.; «Баренц-3»: Баренцево-Печорский участок недр с суммарными ресурсами 350-380 млн т. у. т.; «Баренц-4»: 4 блока Южно - Приновоземельского участка с суммарными ресурсами около 1,2 млрд т. у. т.; «Баренц-5»: 2 блока на Приновоземельском участке с суммарными ресурсами около 1,3 млрд т. у. т.; «Баренц-6,7»: центральная и западная части российской акватории Баренцева моря с запасами и ресурсами до 3 млрд т. у. т.

Кроме того, предусматривается проведение 5 аукционов на право пользование участками недр Охотского моря («Сахалин-3» и «Сахалин-6», «Магадан-1», «Магадан-2», «Магадан-3»).

При стабилизации цен на нефть в диапазоне 18-20 долл. за баррель российский экспорт топлива и электроэнергии увеличится (относительно уровня 2002 г.) на 23-25% к 2010 г. и 25-30% к 2020 г., а при регулярном росте цен до 30 долл. за баррель экономического эффективный рост экспорта всех видов энергии из России будет соответственно 30-35% и 45-50%. Если же цены нефти в текущем десятилетии окажутся в диапазоне 13-15 долл. за баррель, то экспорт энергоресурсов придется сократить на 10-15% относительно достигнутого уровня.

В целях поддержания энергетической и экономической безопасности необходимо стремиться диверсифицировать направления экспорта энергоресурсов с развитием северного, восточного и южного

направлений экспортных потоков российских энергоносителей и последующим увеличением их доли в географической структуре экспорта энергоресурсов.

Следует подчеркнуть, что уровень экономического и социального развития страны непосредственно определяет степень обеспечения национальной безопасности России.

Между тем уровень потенциальных угроз национальным интересам России в Мировом океане не снизился. Противостояние в акватории Мирового океана приобрело качественно иной уровень, где экономический (в противовес идеологическому и политическому) аспект явно преобладает. В целом спектр причин возникновения региональных конфликтов различной интенсивности определяется следующими факторами:

- качественным и количественным наращиванием мощи ВМС другими странами в регионах, прилегающих к нашему побережью;
- территориальными притязаниями;
- неурегулированными вопросами о разграничении экономических морских зон и континентального шельфа;
- ущемлением экономических интересов государства и посягательствами на его природные богатства;
- нарушениями территориальных вод;
- пиратством и терроризмом на море;
- контрабандой морским путем.

Все эти факторы могут послужить - при определенных условиях - предпосылками возникновения вооруженных инцидентов и конфликтов, локальных и региональных войн, вероятность которых в последнее время резко возросла. Угроза их возникновения существует во многих регионах мира, в том числе практически на всем протяжении морских границ России.

Для укрепления национальной безопасности в целом необходима новая стратегия строительства вооруженных сил и военно-морского флота до 2020 года – с учетом современных вызовов и угроз интересам нашей страны. Сегодня Военно-морской флот России по своему составу и техническому состоянию не соответствует задачам национальной морской политики, как в аспекте обеспечения боевой устойчивости СЯС, так и при решении задач силами общего назначения.

К 2010 году в составе ВМФ останется 10-12 кораблей дальней морской зоны. Вместо океанских кораблей закладываются и спускаются на воду корветы (по старой классификации прибрежные сторожевики), из расчета 2-3 корабля ежегодно – в результате приведет к потере контроля над морскими акваториями.

Следует кардинально пересмотреть принципы финансирования ВМФ, учитывая тот факт, что цикл создания нового корабля составляет порядка 10 лет, а корабли строятся сериями по 12-18 единиц, которые составляют основу флота около 30 лет. Принцип универсальности судостроительной программы относится только к вооружению и морской техники, но не коснулся собственно кораблей. «Корвет (корабль ближней морской зоны) – это не то, что нам нужно, – считает адмирал В.А.Попов, – лучше построить три универсальных корабля дальней морской зоны (фрегаты), чем 15 корветов». Эти корабли смогут решать задачи сдерживания. Кроме того, они более универсальны, так как фрегаты смогут решать задачи в ближней морской зоне, а корветы, строительство которых идет полным ходом, не смогут решать задачи в дальней морской и океанской зонах.

Поэтому в стратегической перспективе не следует ограничиваться строительством кораблей среднего и малого водоизмещения, это будет означать отказ России вернуться в дальнюю морскую зону на постоянной основе, при этом традиционная российская ниша будет тут же занята конкурентами.

Для возрождения военно-морской деятельности России в Мировом океане нужно сначала «выйти из базы», научиться «плавать вместе», возродить апробированную форму использования ВМФ – боевую службу, военно-экономическое содержание которой заключается не только в предотвращении внезапного нападения вероятного противника, но и обеспечение экономического, политического и военного присутствия России в Мировом океане.

Следует подчеркнуть, что реализация задач национальной морской политики требует фундаментального экономического обеспечения, а для этого следует восстановить систему маневренного тыла и пунктов материально-технического обеспечения (ПМТО). Развитие системы ПМТО способствовало не только качественному обслуживанию флота, но и создавало предпосылки для экономического развития районов дислокации, вовлечению местного населения в хозяйственную деятельность. ПМТО размещались и успешно функционировали в Мерса-Матрух и Порт-Саиде (Египет), Тартусе и Латакии (Сирия), Камрани (Вьетнам), Сплите и Тивате (Югославия), Александрии (Египет), Триполи и Тобруке (Ливия), Бизерте и Сфаксе (Тунис), Луанде (Ангола), Дахлаке (Эфиопия), Бербере (Сомали), на рейде острова Сокотра (Йемен).

При этом создание инфраструктуры базирования и обеспечения флота в акваториях Мирового океана способно оживить не только военно-морскую деятельность, но и создать условия для эффективного функционирования морского и промыслового флота. Система маневренного тыла и ПМТО, как государственная структура, находящаяся в ведении ВМФ, обеспечивает реализацию национальных интересов России в Мировом океане.

Стратегия развития России до 2020 года ставит перед страной амбициозную задачу качественного изменения жизни, качественного изменения страны, экономики и социальной сферы. Россия не раз уже доказывала, что может сделать то, что другим кажется невозможным.

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ КОММУНИКАЦИЙ В АРКТИКЕ

Национальные интересы России в отношении Северного морского пути (СМП), согласно «Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года», должны быть обеспечены:

- централизованным управлением этой транспортной системой,
- ледокольным обслуживанием,
- предоставлением равноправного доступа заинтересованным перевозчикам, в том числе иностранным.

Россия начала интеграцию СМП в мировую транспортную систему с того, что в 1991 г. официально объявила о создании необходимых условий для международного судоходства по СМП.

Изданные «Правила плавания по трассам СМП» на недискриминационной для судов всех государств основе регулируют судоходство по СМП в целях обеспечения безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения морской среды. Суда, следующие по СМП, должны соответствовать «требованиям в конструкции, оборудованию и снабжению судов».

В соответствии с данными Правилами и требованиями, в 1991 г. проведено транзитом по СМП первое иностранное судно – французский полярный снабженец «Астролябия». Затем для выполнения экспортно-импортных грузовых операций и северного завоза грузов по трассам СМП привлекались финские, немецкие и латвийские транспортные суда.

В настоящее время в мире проявляется огромный интерес к месторождениям нефти и газа в Российской Арктике. Нефтегазовые ресурсы российской Арктики составляют наиболее крупный резерв энергоносителей за пределами стран ОПЭК. Благодаря своему географическому расположению, ближайшему к европейскому рынку сбыта, они являются выгодным значительным источником удовлетворения энергетических потребностей Европы. В связи с чем морские перевозки в Арктике приобретают реальный интерес для европейской промышленности.

Россия, со своей стороны в развитии транзитных перевозок и международного судоходства по СМП, чтобы сохранить арктический флот, задействовать ледоколы и получать прибыль от эксплуатации национальной транспортной магистрали. Важно привлечь к данной стратегической трассе внимание широких деловых кругов, заинтересовать зарубежных грузоотправителей и судовладельцев. Для этого необходимо, чтобы признанные мировые эксперты подтвердили экономическую эффективность использования СМП, а также навигационную надежность и безопасность судоходства по нему.

Международная исследовательская программа «Северный морской путь» (INSROP) выполнена в 1993-1998 гг. в целях:

1. обновления экономической эффективности транзитных перевозок грузов по СМП в сравнении с традиционными южными морскими вариантами транспортировки грузов через Суэцкий и Панамский каналы;
2. оценки потенциального воздействия повышенной интенсивности судоходства на окружающую среду Арктики.

Проект был реализован на основе соглашения о научно-техническом сотрудничестве между российским ЦНИИ морского флота, норвежским Институтом Фригтофа Нансена и японским фондом «Судно и океан». В исследованиях принимали участие около 470 ученых и специалистов из Финляндии, Канады, США, Великобритании и еще 10 стран.

Выполненные исследования подтвердили техническую возможность и экономическую эффективность использования СМП для международного коммерческого судоходства без ущерба для экологии региона. В связи с особым географическим положением, СМП имеет реальную возможность стать в ближайшем будущем важным связующим звеном между мощными Европейским и Азиатско-Тихоокеанским экономическими центрами. Согласно оценке зарубежных экспертов, объемы транзитных перевозок иностранных грузов по СМП могут составлять 5-6 млн т в год в восточном направлении и 2-3 млн т в год – в заданном. Международные маршруты, пролегающие через СМП, по сравнению с южными маршрутами через Суэцкий и Панамский каналы короче в 1,5 раза. Кроме того, плавание через Суэцкий и Панамский каналы сопряжено с рядом ограничений, в том числе – по размерам и осадке судов. Такие ограничения на СМП при использовании высокоширотных трасс снимаются. И при этом, к тому же, в системе международных транспортных коридоров Запад-Восток-Запад сокращается дальность транзитного плавания по так называемой «Арктической дуге большого круга».

Проведенный в рамках проекта INSROP научно-коммерческий рейс российского транспортного судна «Кандалакша» в августе 1995 г. по маршруту Йокогама – СМП – Киркинес показал высокую эффективность транзита по СМП в период летней навигации. Иностранный грузоотправитель может ускорить, по сравнению с южным путем, доставку грузов до 15 суток, получая от каждого рейса экономический эффект до \$500 тыс. Доход российских ледоколов за проводку одного судна может составить более \$100 тыс.

Результаты исследований по программе INSROP позволяют оптимистично оценить конкурентоспособность Северного морского пути. Причем этот вывод сделан российскими специалистами совместно с зарубежными

учеными, что повышает его авторитетность, а значит – и привлекательность СМП для размещения иностранных инвестиций в совместные проекты транзитных и религиозных перевозок.

Международный проект ARCDEV – экспериментальный рейс российского и финского танкеров для вывоза газового конденсата из Обской губы и полуострова Ямал на европейский рынок - явился очередным этапом в области научно-технического сотрудничества по проблемам СМП. Проект при поддержке Европейской комиссии по транспорту выполнен в 1997-1998 гг. В нем участвовали крупнейшие европейские и российские промышленные, транспортные и научные организации.

Минтранс РФ возложил координирующую роль по организации и оперативному обеспечению рейса на Администрацию СМП. Научное руководство с российской стороны было поручено ЦНИИ морского флота. С российской стороны в проекте также приняли участие ОАО «Мурманское морское пароходство», ЗАО «Арктик Шиппинг Сервис», Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт и ЦНИИ им. акад. А.Н.Крылова. От стран Евросоюза в проекте участвовали финские фирмы «Несте» и «Кварнер Маса-Ярдс», Хельсинский технологический университет, Гамбургский институт судостроения, Регистр Ллойда, Нансеновский центр природной среды, голландская фирма «Шелл», Висмарская судостроительная и др.

Проводку танкеров во льдах осуществляли российские атомные ледоколы «Россия», «Вайгач» и дизель-электрический ледокол «Капитан Драницын», одновременно исполняя роль научной платформы для международной экспедиции: на его боту разместилось 70 исследователей из 7 стран.

Финский танкер «Уйкку» совершил в апреле- мае 1998 г. экспериментальный рейс в Обскую губу – порт Сабета, откуда вывез в Роттердам 10660 т газового конденсата. Российский танкер «Вилуйск» после снабжения арктических пунктов нефтепродуктами в конце мая 1998 г. осуществил заход в порт Харасавсэй (п-в Ямал), принял груз газового конденсата в количестве 9290 т и также доставил в Роттердам.

По пути следования танкера «Уйкку» было организовано 6 научных ледовых станций, позволивших получить информацию о природных условиях и физико-механических свойствах ледяного покрова в период ранневесеннего плавания в арктических морях и Обской губе. Эти данные представляют особый интерес, поскольку ледовые условия зимой 1998 г. в западном районе Арктики характеризовались как аномально тяжелые. Проведение экспериментального рейса в экстремальных условиях плавания по СМП имело, наряду с научным, важный практический интерес: представилась возможность оценить реальность круглогодичного плавания в Обскую губу с помощью российских атомных ледоколов.

Выполненные рейсы танкеров позволили сделать следующие основные выводы:

1. Наличие у России мощных атомных ледоколов и многолетний опыт проведения операций в Арктике с применением вертолетной ледовой разведки дают возможность обеспечить с большой степенью надежности эффективную круглогодичную навигацию в западной части СМП.

2. Перспективные танкеры для круглогодичного плавания в западном районе Арктики под проводкой мощных ледоколов должны иметь ледовый класс не ниже категории ЛУ7 Российского морского регистра судоходства и обладать высокой маневренностью. В этом отношении танкер «Уйкку», благодаря примененному на нем винторулевому комплексу Azipod, выгодно отличается от остальных ледокольно-транспортных судов. Вместе с тем, выявленные в процессе экспериментального рейса недостатки в регулировании комплекса при работе в тяжелых льдах пока не позволяют с достаточной степенью уверенности рекомендовать применение системы Azipod на судах арктического плавания. Необходимо продолжить изучение надежности и работоспособности этой системы в условиях Арктики.

В целом успешное осуществление проекта ARCDEV показало, что СМП сегодня - единственный дешевый и самый экологически безопасный путь к нефтегазовым ресурсам российского Севера.

Международный проект ARCOP - транспортировка нефти и газа из российской Арктики – является продолжением научно-технического сотрудничества по СМП. Проект выполнен в 2003-2005 гг. при поддержке Евросоюза в рамках программы «Конкурентоспособное и устойчивое развитие». В нем приняла участие 21 производственная и научная организация из России, Норвегии, Финляндии, ФРГ, Нидерландов, Великобритании и Италии. Руководство проектом осуществляла финская компания «Кварнер-Маса-Ярдс».

Результаты проекта ARCOP используются при создании и развитии транспортно-технологических систем вывоза нефти из Белого моря (терминалы Архангельск и Витино), Печерского моря (терминалы Варандей, Индига и платформа Приразломная), нефти и газоконденсата из Обской губы и сжиженного природного газа из месторождений Штокмановское (терминал Видяево) и на полуострове Ямал (терминал Харасавсэй).

Для вывоза нефти и газа из Баренцева и Карского морей будут построены крупнотоннажные танкеры и газовозы ледового класса дедевейтом 70 тыс. т. Ледокольное обеспечение будут осуществлять не менее 5 атомных ледоколов, в том числе атомный ледокол «50 лет Победы» и три вновь построенных универсальных двухосадочных атомных ледоколов мощностью 60 МВт.

Статус СМП как самостоятельного Евроазиатского транспортного коридора предложен Россией на первой Международной евроазиатской конференции в мае 1998 года в Санкт-Петербурге и был поддержан участниками этого авторитетного форума.

Внося такое предложение, Россия сохраняет за собой:

1. государственный контроль над условиями судоходства по трассам СМП;
2. осуществление проводки судов только отечественными ледоколами.

В правовом отношении СМП останется национальной транспортной коммуникацией.

В подпрограмме «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)», утвержденной распоряжением Правительства РФ от 9 декабря 2005 г. № 2188-р, СМП определен как международный транспортный коридор.

Система международных коридоров, согласно Концепции, включает в себя евроазиатские коридоры Транссиб, Северный морской путь; Север – Юг; панъевропейские коридоры № 1 и 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами Азиатско-Тихоокеанского региона.

В целях повышения конкурентоспособности СМП, Концепцией определяется роль государства в создании благоприятных условий для надежного функционирования СМП, модернизации и обновления атомных и дизельных ледоколов, поддержания на необходимом уровне навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обслуживания.

Объективная оценка транзитных перевозок грузов по СМП в сравнении с Южным морским путем через Суэцкий канал и Транссибирской железной дорогой (Транссиб) на эталонном маршруте Роттердам – Иокогама показывает следующие преимущества транзита по СМП.

При использовании атомного лихтеровоза «Севморпуть» в варианте контейнеровоза и универсального судна типа «Норильск» ледового класса ЛУ7 при проводке атомным ледоколом «Арктика» транспортировка грузов, по сравнению с Суэцким каналом, имеет значительное преимущество в июле-октябре (сокращение продолжительности до 15 суток). В ноябре-июне это преимущество уменьшается до 8 суток.

Сравнительный анализ стоимости транзитных перевозок по СМП и через Суэцкий канал показывает: при перевозке тысячи 20-футовых контейнеров экономия средств за счет сокращения продолжительности транспортировки грузов будет на протяжении всего года выше при транзите по СМП (разница составит \$150-1000 тыс. за один рейс).

Преимущество транзита по СМП по сравнению с транзитом по Транссибу проявляются только в период летне-осенней навигации (июль-октябрь). Поскольку в перспективе пропускная способность Транссиба может значительно превзойти пропускную способность СМП, то СМП в этом случае утратит конкурентоспособность даже в условиях летней навигации.

Однако СМП имеет явные преимущества перед Транссибом при перевозке массовых транзитных грузов (металлов, удобрений, леса) в страны Азиатско-Тихоокеанского региона из европейской части России.

Вместе с тем, преимущества СМП не реализованы зарубежными грузоотправителями. Наибольший объем транзитных перевозок был достигнут в 1993 г. – 209 тыс. т, выполнено более 30 транзитных рейсов. В последние годы транзитные перевозки грузов здесь осуществляются лишь эпизодически.

По мнению зарубежных грузоотправителей, снижение интереса к транзиту через СМП объясняется неспособностью Северного морского пути обеспечить круглогодичную доставку транзитных грузов по схеме «от двери до двери» и точно в срок. А также не стимулируют развитие транзита по СМП якобы завышенные ставки ледокольных сборов и фрахта российских судов для транзитных перевозок.

С подобной негативной оценкой транзита по СМП нельзя согласиться. В связи с чем планируется в ближайшие годы проведение трех-четырех экспериментальных транзитных рейсов транспортных судов ледового класса ЛУ7 с возможным участием иностранных судов на экономически выгодных условиях. Цель данных рейсов будет заключаться в демонстрации на практике преимуществ транзита по СМП.

Для обеспечения потенциальных крупномасштабных международных транзитных перевозок по СМП будет развиваться материально-техническая база. На рубеже 2020 г. планируется строительство атомного ледокола-лидера мощностью на валах около 110 МВт. Одной из его задач будет обслуживание сквозных транзитных перевозок грузов по СМП между Западной Европой и Дальним Востоком. К этому же рубежу планируется поставка не менее 30 крупнотоннажных контейнерных, универсальных и навалочных судов с ледовым классом ЛУ5 и ЛУ7, предназначенных, в том числе, и для транзита по СМП.

Привлечению иностранных судов ледового класса к транзиту по СМП будет способствовать принятый 20 декабря 2005 г. федеральный закон «О международном реестре судов». Плавающая под российским флагом, данные суда получат преимущественный доступ к мощной грузовой базе российского Севера.

Приветствуя и стимулируя расширение международного и коммерческого судоходства по СМП, Россия проявляет заботу о высоких стандартах безопасности и сохранности окружающей среды. Арктика – регион очень «ранимый»: любая авария судна здесь может привести к серьезным последствиям. Поэтому плавание иностранных судов по трассам СМП должно осуществляться под надежным государственным контролем и при обеспечении проводки судов ледоколами.

За счет улучшения ледокольной технологии, использования крупнотоннажных судов ледокольного типа и прогнозирования маршрутов следования караванов с наилегчайшей ледовой обстановкой, среднегодовая скорость проводки судов может быть повышена в перспективе с нынешних 9 узлов до 13 (доктор И.Шварц, Германия, 1998). В результате экономическая эффективность, достигаемая за счет сокращения продолжительности транспортировки грузов, возрастет на 40%. Таким образом, транзит по СМП будет экономически более эффективным по сравнению с традиционным южным путем (через Суэцкий и Панамский каналы) при ставке ледокольного сбора не более \$5 за тонну.

На международном уровне необходимо продолжить научное сотрудничество и более активно использовать возможности Арктического совета, Совета Баренцева моря и его рабочей группы по Северному

морскому пути, Стратегии защиты окружающей среды Арктики, Арктической инициативы и Северного измерения в решении комплексных проблем российского транспортного коридора «Северный морской путь».

Для России активное использование СМП как самостоятельного евроазиатского транспортного коридора позволит более полно задействовать его инфраструктуру и, в конечном счете, обеспечить самокупаемость арктической морской транспортной системы. Все это дает основание с оптимизмом смотреть на будущее российского транспортного коридора «Северный морской путь» в системе международных транспортных коридоров Запад – Восток- Запад.

М.Ф. Маскулов

МОРСКАЯ СТРАТЕГИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПОЛЬЗОВАНИЯ

Мировой океан занимает около 3/4 поверхности земного шара. Моря, морские экосистемы и прилегающие к ним прибрежные регионы представляют собой единое целое и являются важнейшими компонентами глобальной системы жизнеобеспечения. В пределах 60 км от береговой линии в настоящее время проживает более половины населения планеты, доля которого, согласно прогнозам, к 2020 г. может возрасти до трех четвертей [1].

Благодаря оптимальным возможностям для развития морского судоходства и организации международной торговли морские побережья имеют огромную экономическую ценность и относятся к разряду наиболее ценных богатств общества. При правильном использовании морских побережий они позволяют получать огромный дополнительный прибавочный доход, который создается преимуществами географического положения, а именно – ренту от морских торговых путей, промышленного и рекреационного рыболовства, наличия таких природных достопримечательностей, как пляжи, красивые виды и т.д. Жители побережий, отмечал Адам Смит более двух веков назад, первыми приобщаются к достижениям мировой цивилизации и являются передатчиками новшеств для внутренних земель, вследствие чего рыночная конкурентоспособность производства на морских берегах, как правило, повышена [2].

Достижения так называемой атлантической цивилизации (США, Великобритания, Канада, некоторые страны Европы) во многом связаны с грамотным использованием политики прибрежных территорий, ресурсов прибрежных морей и морских транспортных коммуникаций.

До недавнего по историческим меркам времени мнение о неисчерпаемости морских биоресурсов господствовало не только в представлениях обывателей, но и в среде естествоиспытателей. Оно нашло отражение в словах президента Лондонского королевского общества по развитию знаний о природе Томаса Гексли, произнесенных им практически накануне XX в.: «Все, что бы мы ни делали, не может серьезно влиять на численность объектов морского промысла, и поэтому всякая попытка упорядочения рыболовства бесполезна» [3]. Но рост народонаселения и качества жизни привели к столь серьезному истощению не только рыбных запасов во внутренних водоемах, но и других природных ресурсов на суше, что человечество стало искать пути компенсации растущего сырьевого дефицита за счет ресурсов Мирового океана. После второй мировой войны природные богатства морей все более стали превращаться в глобально значимую производительную силу. Что касается морских биоресурсов, то их освоению способствовало развитие новых высокопроизводительных технологий промысла, которые включали не только мощные промысловые суда, но и рефрижераторный флот, суда-фабрики по переработке сырья прямо в океане, сонары (звуковые локаторы) для слежения за косяками рыб и т.д. Широкие дрейфтерные сети сегодня достигли такой суммарной длины, что в совокупности ими можно обернуть земной шар несколько раз. В результате научно-технических достижений добыча морских биоресурсов стала нарастать небывало быстрыми темпами. Менее чем за полвека улов океанической рыбы с 19 млн т (1950 г.) достиг максимальной исторической отметки 86,3 млн т (1997 г.), т.е. увеличился в 4,5 раза. При этом темпы роста добычи морских биоресурсов вдвое превысили темпы демографического роста населения планеты за тот же период, среднемировой уровень потребления морепродуктов на душу поднялся с 8 до 15 кг, а морское рыболовство существенно повысило свою роль в обеспечении населения продуктами питания [4].

Однако научно-технический прогресс показал и обратную сторону медали. Половины человеческой жизни оказалось достаточно, чтобы развеять мифы о неисчерпаемости ресурсов Мирового океана. Практика стала давать все больше подтверждений, что запасы морских биоресурсов так же, как и рыбные запасы внутренних водоемов, подвержены истощению. В начале 1970-х гг. появились оценки, ориентированные на предельные возможности добычи. В качестве предела назывался уровень суммарного улова в 250 млн т. К сожалению, ученые слишком оптимистично оценили продукционные способности Мирового океана. Повсеместный перелов морских биоресурсов наступил при ежегодном улове в 80-85 млн т. В последней четверти XX в. появились убедительные свидетельства того, что даже такой уровень добычи вызвал истощение или близкое к этому состояние у примерно 2/3 запасов от общего числа основных объектов промысла, в связи

с чем биологи вынуждены констатировать, что максимальная продукция, которая доступна мировому рыболовству в Мировом океане в начале XXI в., не может превышать 85 млн т [5].

Вместе с ростом признаков истощения биоресурсов в Мировом океане стали нарастать и случаи конфликтов между странами за обладание биоресурсами прибрежных морей. За период с первых послевоенных лет до 1980 г. были зафиксированы 1180 конфликтов между государствами на почве рыболовства [6]. В их основе лежали попытки некоторых прибрежных государств ограничить или полностью прекратить доступ иностранных судов к добыче биоресурсов вблизи своих берегов. Принцип беспрепятственного доступа к биоресурсам в открытых морях перестал соответствовать новым реалиям, обусловленным ростом ресурсных ограничений. Все большее число прибрежных стран в одностороннем порядке стали расширять свои притязания на право контроля добычи рыбы у своих берегов и выступали с требованиями о пересмотре действующих международных норм по рыболовству.

К началу работы III Конференции ООН по морскому праву (1982 г.), закрепившей передачу 200-мильных исключительных экономических зон (ИЭЗ) под национальную юрисдикцию, ряд государств в той или иной форме уже распространил свой суверенитет над использованием биоресурсов прибрежных районов в самых различных пределах: 200 миль – Чили (1947), Перу (1947), Гондурас (1951), Никарагуа (1965), Эквадор (1966), Аргентина (1966), Панама (1967) и др.; 130-150 миль – Гана (1963), Гвинея (1964 и 1969), Габон (1973), Мадагаскар (1973); 100-150 миль – Гамбия (1972), Оман (1972), Танзания (1973), Ирак (1973), Марокко (1973); 50-15 миль – Нигерия (1971), Конго (1971), Гаити (1972), Мавритания (1972); 12 миль – 56 других государств. В апреле 1976 г. США в одностороннем порядке приняли закон об охране и управлении рыболовством, распространив его действие на 200-мильные пространства. Одной из целей этой акции было усиление американских позиций на предстоящем мировом форуме (Мировой океан..., 1986). Так что решения III Конференции ООН стали лишь юридической формой констатации уже состоявшегося ограничения свободного доступа иностранных судов к биоресурсам в ИЭЗ. Под патронаж прибрежных государств перешли зоны промысла, где добывалось 95% мирового улова. И хотя основные мотивации для решений ООН носили природоохранный характер (повышение уровня контроля использования ресурсов со стороны прибрежных государств), не менее важными были геополитические доводы — вытеснить из Мирового океана советский флот, который к началу 1970-х присутствовал практически во всех прибрежных морях и по объемам добычи был лидером мирового рыболовства.

С юридической точки зрения решения ООН по морскому праву не привели к передаче прибрежным государствам прав собственности на биоресурсы Мирового океана. Речь шла о суверенизации прав на ресурсы 200-мильных морских зон и исключительных правах в отношении их эксплуатации. Вместе с тем тот объем полномочий, который вытекает из конвенционных формул «суверенные» и «исключительные» права, оказался достаточным для того, чтобы привести к глубочайшим экономическим последствиям, связанным с изменением международных отношений по поводу освоения морских биоресурсов. То есть по существу прибрежные страны получили возможность в своих интересах использовать право владения, пользования и распоряжения биоресурсами экономзон.

Важнейшим элементом процесса ограничения доступа иностранных судов к эксплуатации биоресурсов в 200-мильных зонах стали политические, правовые и экономические правила, устанавливаемые самими прибрежными государствами. Они формируются из множества требований, которые выдвигаются достаточно произвольно и постоянно расширяются, затрудняя добычу биоресурсов для иностранных судов. Таким образом, решения ООН по морскому праву создали новые международные условия морской хозяйственной деятельности и повлияли на характер развития промышленного рыболовства в Мировом океане. По новому правовому режиму стала возможной обязательная компенсация (в денежной форме, в виде передачи оборудования, технологий или строительства предприятий береговой инфраструктуры, в предоставлении флота в аренду, передаче части улова и т.д.) прибрежному государству за предоставление права пользования биоресурсами в его экономзоне.

Войны за морские биоресурсы не прекратились и после перехода 200-мильных зон под национальную юрисдикцию. Более того, произошли так называемые «тресковые» войны (Исландия – Великобритания, Канада – ЕС), в которых ситуация обострялась вплоть до разрыва дипломатических отношений. В практике мирового рыболовства все чаще отмечаются случаи браконьерства в чужих водах, что тоже ведет к обострению отношений между странами. И поскольку судов в морях становится все больше, а ресурсов все меньше, наряду с конфликтами между государствами, обостряются конфликты и в национальных границах, в частности, между различными видами добычи (к примеру, рекреационное и коммерческое рыболовство); видами коммерческого рыболовства (промысел супермощными судами и малое рыболовство); типами судов; собственными и иностранными рыбаками в ИЭЗ; рыбаками, переработчиками сырья и другими представителями рыбохозяйственной инфраструктуры; рыболовством и видами хозяйственной деятельности, не имеющими отношения к рыбным промыслам, и т.д. [7].

Теоретически уважение государственного суверенитета представляет собой фундаментальный принцип международного права. Практически для большинства государств формальный суверенитет и равенство в международных отношениях оборачиваются отношениями господства и силового подчинения, а далее политической зависимостью от сильнейших держав. Практика показывает, что реальный суверенитет любого государства, претендующего на самостоятельную внутреннюю и внешнюю политику, но не способного

противопоставить адекватную силу угрозе с моря, ограничивается более развитыми морскими державами. Данный факт можно интерпретировать следующим образом: страна может реализовать свой суверенитет настолько, насколько способна его защитить. С учетом этого многие государства выстраивали оборону исходя из наличия вероятного противника на одном из континентальных стратегических направлений. Это было обоснованным, так как наличие крупных групп иностранных сухопутных войск и военно-воздушных сил в приграничных регионах действительно представляло основную угрозу. Ситуация коренным образом изменилась в связи с резким усилением ВМС США и стран НАТО за счет появления качественно новых систем морских вооружений.

С этих позиций вполне оправданы резко отрицательное отношение России к продвижению НАТО на Восток и меры, предпринимаемые руководством страны по противодействию такому ходу событий. Тем более, что в настоящее время для большинства стран опасность лишь вышеуказанным континентальным фактором не исчерпывается. Сейчас для любой страны, в том числе сугубо континентальной, главную угрозу может представлять морской агрессор. Так, в начале 1991 года в рамках операции «Буря в пустыне» США совместно с союзниками подорвали военный потенциал Ирака. В конце того же года результатом операции «Несокрушимая свобода» стала оккупация Афганистана. В 1999 операция вооруженных сил НАТО «Решительная сила» прекратила существование Югославии, а в 2003 г. в операции «Шок и трепет» Ирак был разгромлен окончательно. Следующим, вероятно, будет Иран. Заметим, что даже условные названия этих военных кампаний красноречиво свидетельствуют о намерении ведущих морских держав запугать и другие государства, неспособные противостоять нападению с морских направлений. При этом в международных отношениях санкция Совета Безопасности ООН для применения силы *de facto* перестала быть обязательной.

Анализ хода современных войн свидетельствует: удары с моря по объектам военной и экономической инфраструктуры на всю глубину их расположения становятся основной формой применения вооруженных сил США и их союзников по НАТО. Это объясняется, с одной стороны, чрезвычайно возросшими возможностями ВМС в нанесении массированных ударов по береговым объектам, с другой - международно-правовым статусом наиболее обширной части Мирового океана - открытого моря. Дело в том, что открытое море доступно для всех государств. В любой части этих пространств все государства вправе осуществлять свою морскую деятельность, в том числе и военную. Причем, последняя может осуществляться, порой, весьма неординарно. Так, например, в США уже существует плавучий сверхмощный радар противоракетной обороны (ПРО) с загоризонтной дальностью. Этот радар будет находиться в Беринговом море и передавать информацию в штаб противоракетного командования (NORAD). Примечательно, что радар смонтирован на шасси морской платформы, подобной тем, что используются при добыче нефти со дна моря. Платформа должна своим ходом достичь места дислокации и функционировать в качестве передового элемента комплекса ПРО.

Основная особенность открытого моря состоит в том, что международно-правовой режим этой части Мирового океана позволяет державам, обладающим мощными военно-морскими силами, в считанные дни создавать в непосредственной близости от берегов любого прибрежного государства корабельные группировки ударных сил. Вооруженные высокоточными ракетами большой дальности, палубной авиацией и обладавая весьма значительными десантными возможностями, эти группировки могут достигать стратегических результатов войны без применения ядерного оружия. Как следствие, оборонительные армейские группировки прибрежных государств, развернутые в их континентальной части в расчете на агрессию с сухопутных направлений, в современных условиях вряд ли будут в состоянии отразить наступление с моря. Такая задача может решаться только специализированными оперативно-стратегическими объединениями – флотами, действующими одновременно в водной и воздушной средах совместно с другими видами вооруженных сил. Из этого следует, что состав группировки сил на различных океанских и морских театрах военных действий определяются в зависимости от потенциальной угрозы. Российский ВМФ должен включать в качестве главного компонента группировку морских стратегических ядерных сил - главный элемент сдерживания, исходя из государственной политики и военной стратегии, которую надо определить на XXI в.

Вторым, не менее важным компонентом ВМФ являются силы общего назначения, организационно-штатная структура и система базирования, которые призваны в полной мере учитывать сложные военно-географические условия морских театров. Основную часть этих сил следует развернуть в арктическом и тихоокеанском стратегических районах. Северный и Тихоокеанский флоты необходимо сохранять в качестве крупных оперативно-стратегических объединений. На Балтике и в Черном море, естественно, будут силы, соответствующие задачам и возможностям государства. Каспий требует особого подхода при формировании там адекватной группировки сил ввиду труднопрогнозируемого развития в этом регионе военно-политической обстановки под воздействием крайне противоречивых интересов мировых держав и приморских стран, поддерживающих негосударственные террористические формирования.

Таким образом, главное состоит в том, что ВМФ становится эффективным инструментом внешней политики только тогда, когда его силы и средства способны реально защитить от любого морского противника территорию страны с морских направлений, суверенитет во внутренних морских водах и территориальном море, суверенные права в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, а также свободу открытого моря.

Целостность морской деятельности определяется тем, что государство посредством ее осуществления реализует свои национальные интересы в Мировом океане и обеспечивает национальную безопасность. Такая

деятельность осуществляется главным образом судами (кораблями), плавающими под соответствующим государственным (военно-морским) флагом. При этом каждое государство эффективно осуществляет в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над своими судами, независимо от их специализации и организационно-правовой формы собственности. Сложность, многокомпонентность морской деятельности состоит в том, что каждое ее предназначение, которое принято называть функциональным направлением или видом морской деятельности, вносит свой вклад в работу различных укрупненных государственных систем: вооруженных сил, транспортного, агропромышленного, топливно-энергетического и др. комплексов.

На современном этапе научно-технического прогресса с учетом сложившейся практики можно насчитать девять основных видов морской деятельности:

- военно-морская деятельность;
- морские перевозки;
- промышленное рыболовство;
- разработка полезных ископаемых на дне и в его недрах;
- исследовательская морская деятельность;
- сохранение морской среды и развитие рекреационных услуг;
- прокладка подводных кабелей и трубопроводов;
- производство энергии путем использования воды, течений и ветра;
- создание и использование искусственных островов, установок и сооружений.

Одним из важнейших факторов своеобразия национальной морской деятельности на бассейнах является наличие там не только множества иностранных государств с присущими им интересами, но и группировок стран, часто весьма влиятельных как в экономическом, так и военном плане: ЕС, НАТО, АТР и пр. Поэтому специфика морской деятельности, связанная с географическими и международными условиями (в широком смысле), должна дифференцированно учитываться уже на уровне теоретической модели для каждого из бассейнов, объединяющих наиболее значимые для Российской Федерации территории и акватории: атлантического, арктического, тихоокеанского, каспийского, индоокеанского. В соответствии с такой логикой будем полагать, что национальная морская деятельность, осуществляемая государством, реализующим свои национальные интересы в Мировом океане, формируется не только на функциональных направлениях (согласно Морской доктрине и первому постулату), но также и на региональных направлениях, одноименных пяти указанным выше бассейнам и связанным с особенностями отдельных регионов России и мира.

В 2001 году Президентом была утверждена Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г., сформулировавшая идеологию национальной морской политики страны и определившая вектор развития морской деятельности России. Однако, несмотря на появившиеся положительные тенденции, приходится констатировать, что намеченных успехов в области становления морехозяйственного комплекса страны за это время достигнуто не было. Для придания необходимого импульса развитию морской деятельности страны 19 декабря 2006 г. на заседании Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации было принято решение о разработке Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 г. и на более отдаленную перспективу и одобрены предложения по разработке ее проекта. Совсем недавно, на расширенном заседании Государственного совета «О стратегии развития России до 2020 года» (8 февраля этого года), Президент России подчеркнул необходимость стратегического планирования. Он призвал участников заседания «заглянуть за горизонт, хотя бы на десять лет вперед», пояснив, что «сегодня речь идет о долгосрочной стратегии до 2020 г. – по сути, о важнейшем для всего общества выборе дальнейшего пути развития России». В этой связи Стратегия развития морской деятельности на этот период приобретает особую актуальность, вписывается в общегосударственную политику и должна соответствовать обозначенным приоритетам и направлениям развития нашей страны.

Морская стратегия определяет способы достижения целей национальной морской политики, объявленной действующей Морской доктриной Российской Федерации, и основана на принципе сосредоточения организационных усилий и средств федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, научного сообщества, деловых кругов и общественных организаций на разрешении ключевых проблем развития российской морской деятельности. То есть проблем, имеющих системный характер, препятствующих повышению функциональной эффективности видов морской деятельности и реализации национальной морской политики. Они отражены в Морской доктрине Российской Федерации и содержатся в долгосрочных задачах национальной морской политики, а также обозначены в действующих концептуальных документах по развитию различных видов морской деятельности. На них указывал глава государства в Послании Федеральному Собранию Российской Федерации в 2007 году, а также на совместном заседании Президиума Государственного совета и Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 2 мая 2007 г. в г. Мурманске, посвященному развитию инфраструктуры морского транспорта в Российской Федерации и заседании Президиума Государственного совета 31 августа 2007 г. в г. Астрахани по управлению рыбохозяйственным комплексом России.

Большинство таких проблем к настоящему времени крайне обострилось и, несомненно, известно морскому сообществу. Многие из них зафиксированы в протоколах и решениях заседаний Морской коллегии

при Правительстве Российской Федерации. Каждому из указанных мероприятий с участием высшего руководства государства предшествовал глубокий и комплексный анализ обсуждаемых вопросов, и естественно, что решения, принятые по этим материалам, нашли отражение в проекте Морской стратегии.

Предусмотренное замыслом Стратегии сосредоточение организационных усилий и средств достигается путем выделения из ключевых проблем на функциональных направлениях национальной морской политики стратегических целей, которые должны быть максимально агрегированы и адресно сформулированы применительно к современной, действующей системе и структуре федеральных органов исполнительной власти, отвечающих за их решение. Это, конечно, не исключает их корректировки при будущих изменениях структуры органов исполнительной власти. Поэтапное достижение этих целей обеспечивает повышение функциональной эффективности видов морской деятельности и уровня национальной безопасности страны, а также ведет к существенным позитивным изменениям социально-экономической ситуации в Российской Федерации и, в первую очередь, в ее приморских регионах. В необходимых случаях, для определения ожидаемого конечного общественно значимого результата стратегическая цель может подразделяться на подцели, совместное достижение которых обеспечивает развитие отечественного морепользования.

Необходимо констатировать региональное своеобразие элементов функциональных подсистем морской деятельности и их специфичность по многим физико-географическим, социально-экономическим, политико-экономическим и военно-стратегическим характеристикам. Это обстоятельство четко прослеживается в составе флотов и портовой инфраструктуры морского транспорта, рыбного хозяйства и других видов морской хозяйственной деятельности, а также в структуре, составе, задачах Северного, Балтийского, Черноморского, Тихоокеанского флотов и Каспийской флотилии. В то же время все функциональные элементы региональных подсистем взаимозависимы и функционируют совместно, требуя комплексного учета возможностей регионального и общестранового развития отечественной морской деятельности. Из этого следует, что функциональные элементы в рамках каждой региональной подсистемы должны быть сбалансированы.

Достижение целеустановок Стратегии намечается осуществлять поэтапно путем непрерывного и комплексного повышения функциональной эффективности, поддержания регионального баланса и обеспечения политической целесообразности морской деятельности. Вплоть до отдаленной перспективы permanently и последовательно должно происходить совершенствование государственного управления морехозяйственным комплексом Российской Федерации, включая экономические механизмы, при повышении инновационной привлекательности морской деятельности, а также социальной мотивации населения к участию в морепользовании, с перспективой гармонизации к 2020-2025 годам отношений субъектов морской политики – государства, общества и бизнеса.

Литература

1. Титова Г.Д. Биоэкономические проблемы в зонах национальной юрисдикции. СПб.: ВВМ, 2007.
2. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. М.: Наука, 1993.
3. Брагина С.В. Взаимоотношения общества и природы. М.: НИИ. Природа, 1999.
4. Браун Л.Р. Экономика. Как создать экономику, оберегающую планету. М.: Изд-во «Весь мир», 2003.
5. Котенков Б.Н. Экосистемная стратегия оценки биоресурсов Мирового океана: мировой вылов и резервы сырьевой базы // Инф.-аналитический сб. «Мировой океан: использование биологических ресурсов». Вып.2. М., 2001.
6. Войтоловский Г.К. Стратегия рыболовства. М.: ВО «Агропромиздат», 1988.
7. Корзун В.А. Конфликтное использование морских и прибрежных зон России в XXI веке. М.: Экономика, 2004.

Д.Д.Наумов

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ МОРСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВНОЕ РАЗВИТИЕ ПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА РОССИИ

Задачи рыбной отрасли, которые необходимо решить в ближайшие годы, сформулированы в Морской доктрине России и Концепции развития рыбной отрасли до 2020 г. Основными из них являются:

- рациональное и экономически эффективное использования водных биоресурсов;
- расширение промысла в удаленных районах Мирового океана и оптимизация промысла в исключительной экономической зоне России;
- обеспечение баланса добывающих мощностей флота и ОДУ;
- разработка мер гос. поддержки технического перевооружения рыбопромыслового флота.

Решение этих задач непосредственно связано с вопросами развития рыбопромыслового флота, составляющего более 70% основных фондов рыбной отрасли. Эффективность работы флота и рациональность использования его производственных мощностей во многом определяет эффективность работы всей отрасли.

1. Состояние рыбопромыслового флота России

Рыбопромысловый флот России сегодня это около 3700 судов различного назначения (не считая судов, не поднадзорных регистру): добывающие, обрабатывающие, транспортные, научно-исследовательские суда, портофлот и т.д. Каждая группа судов решает свои задачи, работая в комплексе с судами других групп (табл.1).

Таблица 1

Численность и возрастной состав судов рыбопромыслового флота в целом по отрасли по состоянию на 01.01.2007 г.

Группы судов	Всего на 01.01.2007, ед.	В том числе по возрастным группам, лет					Суда, используемые сверх НСС	
		до 5	6-10	11-15	16-20	св. 20	ед.	%
Добывающие	2204	53	74	238	489	1350	1736	78,8
в том числе:								
Крупные	25	–	–	6	15	4	4	16,0
Большие	197	–	1	11	48	137	137	69,5
Средние	928	6	16	126	216	564	659	71,0
Малые	353	19	10	17	24	283	318	90,1
Маломерные	701	28	47	78	186	362	618	88,2
Обрабатывающие	25	–	1	11	5	8	8	32,0
в том числе:								
Плавбазы	11	–	–	3	4	4	4	36,4
Производственные	14	–	1	8	1	4	4	28,6
рефрижераторы								
Приемно-транспортные	311			27	75	209	240	77,2
рефрижераторы								
Неогранич р-на плав.	118	–	–	18	37	63	63	53,4
Крупные и средние								
Огранич р-на плав. Малые и	193	–	–	9	38	146	177	91,7
речные								
нис	24	–	3	5	7	9	9	37,5
Учебные	3	–	–	–	1	2	2	66,7
Рыбоохран, морские	24	4	12	2	–	6	6	25,0
Спасательные	12	–	–	–	–	12	11	91,7
Вспомогательные суда общего	1158	12	57	78	196	815	963	83,2
назначения								
Всего судов	3698	65	132	354	765	2382	2947	79,7
рыбопромыслового						64,4%		
флота (от 55 кВт) и						85,1%		
выше						94,7%		

80% всех судов рыбопромыслового флота эксплуатируется свыше, так называемого, «нормативного срока» службы. Этот срок в советские времена определялся амортизационным периодом, под него строилась вся система технического обслуживания судов и реновации флота, стратегия научно-технического прогресса в отрасли. Само по себе достижение судном «нормативного» срока службы не говорит о необходимости его немедленного списания. Техничко-экономические исследования показывают, что при оптимальном использовании судна доход от его эксплуатации может обеспечить финансирование работ по его техническому обслуживанию, которые обеспечат безопасную эксплуатацию сверх нормативного срока в течение 7-12 лет (в зависимости от типа судна и условий его эксплуатации).

Однако, наличие в рыбопромысловом флоте большего количества судов со сверхнормативным и близким к нему сроком службы говорит о высокой степени их физического и морального износа, и это одна из основных причин постоянного снижения экономической эффективности работы флота.

Основным звеном комплекса является добывающий флот, обеспечивающий решение главных задач – добычи водных биоресурсов и выпуска рыбопродукции. Он определяет типовой и количественный состав судов остальных групп рыбопромыслового флота.

По сравнению с 1992 годом численность добывающего флота со сверхнормативным сроком службы увеличилась более чем в 2 раза, при этом с 2000 года ежегодно численность таких судов увеличивается на 3-4%.

С 1992 года общая численность добывающих судов сократилась более чем на 20%, при этом особенно сократилось количество крупных и больших судов – в 3 раза (по Северному бассейну – в 3,9 раза), что резко ограничило возможности промысла в удаленных промысловых районах. Потери от списания и продажи крупных и больших судов практически не восполняются даже за счет старых судов иностранной постройки, что характерно для средне- и малотоннажных судов. Последнее новое крупнотоннажное судно было введено в эксплуатацию еще в 1998 г.

Остальные группы судов рыбопромыслового флота также имеют значительный моральный и физический износ (приемно-транспортные, обрабатывающие, вспомогательные суда, суда для гос. нужд). Их количественный, возрастной состав и технический уровень таков, что в недалеком будущем это может стать серьезной проблемой, препятствующей эффективности эксплуатации добывающего флота и влияющей на результаты работы всей отрасли.

Таким образом, можно сделать вывод, что промысловый флот России на сегодняшний день находится в критическом состоянии. 85% состава флота это суда, построенные еще в советский период, которые подходят к возрасту, влекущему их неминуемое списание в последующие 5-10 лет. За этот период восполнить потери флота, а значит сохранить и тем более увеличить объем добычи, будет практически не возможно.

2. Использование потенциала действующего флота и проблемы его развития

Анализ отчетных данных и результаты технико-экономических исследований показывают, что в целом по отрасли производственные мощности флота используются в среднем не более чем на 70%, но в то же время даже в ИЭЗ России постоянно недоиспользуются значительные запасы водных биоресурсов, в том числе высокорентабельных объектов лова. При этом выловы на сутки промысла отдельных типов судов в последние годы близки к показателям начала 1990-х гг. Это свидетельствует о том, что при соответствующих условиях результаты работы добывающего флота отрасли могут быть значительно выше.

При использовании производственных мощностей всего добывающего флота с эффективностью начала 90-х годов (которую можно принять за оптимальную) общий годовой вылов мог бы составлять около 4 млн т. При этом общее число добывающих судов без ущерба для конечного результата можно было бы сократить не менее чем на 500 единиц.

Не используемые официально мощности – это резерв для браконьерства, а квоты, размер которых не обеспечивает полную производственную загрузку и безубыточную работу судов, – это одна из объективных его причин. Мизерные квоты – это еще и низкая экономическая эффективность использования даже высокорентабельных видов водных биоресурсов и, как следствие, снижение отчислений в бюджеты всех уровней и финансовых возможностей для модернизации и строительства новых судов.

Промысел подавляющего большинства водных биоресурсов за пределами ИЭЗ России низко рентабелен. Стоимость же судов, особенно крупнотоннажных, достаточно велика. В результате сроки окупаемости судна и возврата заемных средств, как правило, превышают 8-10 лет, что не соответствует предлагаемым отечественными финансовыми структурами условиям кредитования.

По указанным причинам, в существующих правовых и экономических условиях, рыбопромысловый флот практически не строится, не обновляется и не развивается.

На сегодня, единственным видом государственной финансовой поддержки является компенсация части процентной ставки по кредитам на строительство судов. Однако, данная форма поддержки не востребована судовладельцами, т.к. не являются приемлемыми сами условия получения кредитов и, в большинстве случаев, данная поддержка не обеспечивает безубыточную эксплуатацию судов при их работе на низко рентабельных объектах промысла с учетом расчетов по взятым кредитам.

По причинам отсутствия приемлемых условий кредитования и обеспечения судов новостройками квотами немногочисленные проекты по обновлению флота, которые были начаты в 90х годах, не получили развития на российских верфях. В частности приостановлено строительство средних траулеров пр.50010 типа «Ягры» в Северодвинске, малых траулеров пр.21280 в Астрахани, уже 10 лет не реализуется всеми согласованный и поддержанный на всех уровнях пр. 13720 среднего траулера КБ «Восток».

В то же время, пополнение флота происходит бессистемно и, в основном, старыми судами иностранной постройки.

Это отражено в констатирующей части концепции ФЦП «Повышение эффективности использования и развития ресурсного потенциала рыбохозяйственного комплекса в 2009-2013 гг.», принятой недавно Правительством. Тем не менее, в проекте самой программы нет никаких конкретных предложений по изменению ситуации, по решению проблем развития, обновления и повышению эффективности использования производственного потенциала рыбопромыслового флота. Все программные мероприятия сводятся к планам реализации нескольких коммерческих проектов, предложенных конкретными судовладельцами вне связи со стратегическими задачами, указанными в Программе.

В 2006 году в рамках разработки Концепции рассматриваемой ФЦП Гипрорыбфлотом были выполнены и переданы Институту народохозяйственного прогнозирования РАН, руководившему в то время

разработкой, предложения по стратегии развития рыбопромыслового флота, где также перечислялись меры, принятие которых обеспечивало ее реализацию, в том числе, необходимое увеличение общего вылова флотом. В частности, расчетами обосновывалось, что для прогнозируемого увеличения вылова примерно на 1,5 млн т (с учетом списания судов) необходим ввод в эксплуатацию около 400 ед. добывающих судов разных типов общей строительной стоимостью порядка \$ 2,3 млрд (без учета инфляции), а также судов другого назначения общей строительной стоимостью около \$ 1.2 млрд. Указанные в рассматриваемой Программе 16 коммерческих проектов на сумму около \$380 млн решить эту задачу, безусловно, не могут. Нет в Программе и каких-либо других мер, направленных на рост общего вылова флотом, в частности, за счет повышения эффективности его работы. Тем более, что в прогнозируемый период, при отсутствии готовых проектов перспективных типов судов и налаженного серийного строительства, построить указанное выше количество судов невозможно. Следовательно, необходимо более взвешенно подходить к прогнозам общего вылова.

Ставка на 16 коммерческих проектов, реализуемых только на внебюджетные средства, привела к тому, что по сравнению с этапом

Концепции ФЦП в Программе отсутствует даже предполагавшаяся ранее государственная финансовая поддержка в виде компенсации части процентной ставки по кредитам на строительство и модернизацию судов. Хотя только ее наличие и не решает проблему крупномасштабного строительства новых судов, но она, безусловно, необходима как одна из мер стимулирующих развитие флота.

Отсутствуют в Программе и другие меры по развитию флота и повышению эффективности его работы, которые, в частности, предусмотрены в поручениях Президента Российской Федерации (№ Пр-1680 и Пр-1681 от 22.09.07 г.), Протоколах заседания Правительства Российской Федерации (№17 от 14.08.07 г., № 3 от 24.01.08 г.), в положениях Морской доктрины России и Концепции развития рыбного хозяйства до 2020 г. Отсутствуют также меры, предусмотренные в указанных документах, в части создания новых судовых технологий и оборудования для комплексной переработки сырья на местах лова.

Данное обстоятельство ставит под угрозу выполнение не только поставленных в ней задач до 2013 г., но положений Концепции развития отрасли до 2020 г.

В целом, Программа практически не проработана ни в части стратегии развития рыбопромыслового флота, сбалансированного с состоянием запасов ВБР, ни в части оптимизации его использования и выработки мер по достижению этих целей.

Вообще надо сказать, что все отраслевые концепции и программы в части флота имеют одну общую черту: в констатирующей части, как правило, верно и в полной мере описывается флотские проблемы, что говорит о понимании состояния дел и разработчиками программ, и руководством отрасли. Зато в постановляющей части все сводится, в основном, к указанию сумм, которые должны вложить судовладельцы в строительство судов. В результате положения и ФП «Рыба 2000», и ФЦП «Экология и природные ресурсы...» в части флота практически не выполнены. Указанная выше разрабатываемая ФЦП в этом плане мало чем отличается от них, потому и результат может быть аналогичен.

Необходимо также отметить, что в настоящее время уделяется крайне мало внимания долгосрочному прогнозированию состояния сырьевой базы. В отличие от положения, существовавшего до 1990-х гг., прогнозы выполняются эпизодически и не носят целостного и официального характера. Вместе с тем, без долгосрочного прогноза сырьевой базы нельзя не только прогнозировать развитие флота, но даже заказывать конкретное судно.

Кроме того, под вопросом остается и вообще выполнение в будущем анализа состояния промыслового флота, поскольку он основывается на статистических данных по количественному и типовому составу флота, технических характеристиках каждого конкретного судна, зарегистрированного в моррбпорту. Эти данные ранее Гипрорыбфлот регулярно получал от Госадминистратий моррбпортов, которые на сегодняшний день упразднены.

Следует также сказать и о российском промысловом судостроении. Положение здесь ухудшается с каждым годом. Отсутствие заказов на постройку судов влечет за собой упадок отрасли, утрату ценнейшего опыта в этой области, накопленного за годы советского периода. Сегодня из-за ухода большинства опытных кадров и отсталости в области проектных и судостроительных технологий российские предприятия не могут конкурировать с зарубежными фирмами. Если в целом по судостроению сейчас начинают предприниматься какие-то шаги по его возрождению (создается ОСК), то промысловое судостроение, а особенно проектирование промысловых судов, имеющее свою специфику, находится на грани исчезновения. То же относится и к основному комплектующему судовому оборудованию, которое в России сегодня практически не производится. Для восстановления положения потребуются значительные средства и время.

Фактически, проблемами развития рыбопромыслового флота в России на федеральном уровне сегодня заниматься некому, поскольку функции и полномочия вновь реорганизуемого федерального органа исполнительной власти в области рыболовства этих проблем не затрагивают, а институт «Гипрорыбфлот», разрабатывавший эти вопросы многие годы, лишен статуса государственного.

Учитывая изложенное, можно сделать вывод, что на сегодняшний день в России отсутствует какая-либо внятная и конкретная государственная программа развития рыбопромыслового флота. Декларация совершенно верных целей и задач, и предпринимаемые со стороны федерального правительства отдельные меры пока не приводят к реальному изменению ситуации и негативных тенденций в развитии рыбопромыслового флота.

3. Прогноз развития флота

В плане развития рыболовского флота можно выделить две основные задачи:

1. Повышение эффективности использования имеющегося промыслового потенциала флота;
2. Необходимость обновления флота и наращивания его производственного потенциала.

Их решение неразрывно связано. Строить новые суда в условиях дефицита времени и финансовых средств целесообразно, когда возможности имеющегося флота используются в полной мере, что минимизирует потребность в новом и максимизирует средства от эксплуатации судов, направляемые на его строительство.

В практическом плане задача повышения эффективности использования имеющегося флота сводится к обеспечению полной производственной загрузки всех наиболее эффективно работающих судов.

Наиболее сложно ее решение для судов, работающих на наиболее рентабельных объектах лова, являющихся наиболее привлекательными для промысла. Флота для их изъятия более чем хватает, в результате чего квоты на них, как правило, значительно меньше, чем промысловые возможности судов. Таким образом, чтобы обеспечить вновь вводимое судно на весь срок окупаемости этими видами сырьевых ресурсов, необходимо вывести из эксплуатации несколько судов.

Поскольку более половины наших рыбопромышленных компаний имеют всего лишь по одному судну, то понятно, почему новые суда не заказываются.

Решение этой проблемы может быть только одно: укрупнение квот и доведение их размера до уровня полной производственной загрузки работающих на них судов. Иными словами, приведение в соответствие промысловых мощностей флота и ОДУ на каждом объекте промысла. В этом случае при списании любого судна вместо него может быть введено в эксплуатацию и обеспечено сырьевыми ресурсами новое равной промысловой производительности.

Наращивание промысловых мощностей добывающего флота подразумевает освоение недоиспользуемых видов водных биоресурсов, в том числе за пределами ИЭЗ России. Частично это может быть достигнуто за счет перераспределения мощностей действующего флота при решении задачи его рационального использования, но в основном, конечно, за счет новостроя.

Большое количество судов со значительными сроками эксплуатации определяет показатели прогноза списания добывающего флота (табл.2).

Даже при максимальном продлении сроков эксплуатации судов к 2020 году численность действующего добывающего флота сократится более чем в 2 раза, что, как показывают расчеты, приведет к снижению вылова в целом по отрасли более чем на 1 млн т.

Исходя из прогнозов списания действующего флота и высвобождающейся сырьевой базы был составлен прогноз потребности в новых добывающих судах на долгосрочную перспективу (табл.3).

Таким образом, наиболее оптимальным решением задачи обновления и пополнения добывающего флота, обеспечивающим рациональное использование сырьевых и финансовых ресурсов, производственных мощностей судостроительных предприятий, является одновременное повышение эффективности использования потенциала эксплуатирующихся судов и постепенное обновление и наращивание потенциала добывающего флота.

Прогноз возможного вылова перспективных типов судов добывающего флота определен в соответствии с их производственными показателями работы на тех свободных и возможных для них объектах промысла, на которых они имеют наилучшие показатели экономической эффективности.

Ориентировочные технико-эксплуатационные характеристики добывающих судов предлагаемых перспективных типов определены Гипрорыбфлотом путем оптимизации по экономическим показателям их работы и выполнения соответствующих проработок и приведены в табл.4.

Решение задачи наращивания объемов добычи неразрывно связано с возвращением российского промыслового флота в удаленные районы Мирового океана, где пока еще есть возможность возобновить промысел перспективных, но в основном низко рентабельных видов водных биоресурсов, что не возможно без государственной финансовой поддержки судовладельцев. Она необходима как в период строительства судов для этих целей, так и в период их эксплуатации.

В настоящее время вопрос компенсации части эксплуатационных затрат (например на топливо) не получил еще своего практического решения.

В то же время наметились определенные позитивные сдвиги в вопросе создания более благоприятных условий для строительства нового флота. В частности, созданная в рамках реализации государственных мер по поддержке и развитию отечественного судостроения «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) предполагает начиная с 2008 г. организовать строительство судов рыболовского флота с использованием механизма лизинга и привлечением на эти цели бюджетных средств.

Предполагается, что построенные по заказу создаваемой ОСК лизинговой компании суда будут передаваться в лизинг не менее чем на 8-10 лет под (примерно) 6% годовых. В настоящее время идет работа по созданию этой лизинговой компании и уточнению условий лизинга. ОСК предполагает сообщить о результатах работы в июне-июле с.г.

В связи с изложенным, предполагается формирование программы строительства приоритетных типов (проектов) судов рыбопромыслового флота (добывающих, приемно-транспортных, вспомогательных).

К сожалению, многократные предложения Гипрорыбфлота об утверждении программы развития рыбопромыслового флота, которая определяла бы приоритеты в создании отдельных типов судов, руководством отрасли не были поддержаны и такая программа в настоящее время существует только в разработках нашего института.

В этой ситуации для начала работ ОСК по строительству перспективных типов судов рыбопромыслового флота необходимо в очень сжатые сроки, буквально за два месяца собрать и обобщить предложения судовладельцев по созданию отдельных типов судов, выбрать из них наиболее значимые для решения стратегических задач рыбной отрасли.

Одним из наиболее возможных вариантов решения этой задачи могло бы быть строительство судов для создаваемой гос. корпорации «Росрыбфлот» на базе Архангельской базы тралфлота. Однако процесс ее создания еще не завершен, не решены организационные и финансовые вопросы, детальная программа ее развития, а это создает значительные трудности в определении потребности «Росрыбфлота» в новых судах.

Таблица 2

Прогноз списания добывающих судов в период до 2020 г. при максимальном продлении сроков их эксплуатации

Группа судов		Наличие на 01.01. 2006 г.	Списание до 2010 г.	Списание за 2011- 2015 гг.	Списание за 2016- 2020 гг.	Наличие на 31.12. 2020 г.
Всего		2255	388	440	478	949
в том числе						
	Крупные и большие	240	21	82	58	81
	Средние	948	250	207	267	222
	Малые и маломерные	1067	117	151	153	646
в том числе						
Дальневосточный	Всего	1510	225	321	284	680
	Крупные и большие	136	9	54	31	42
	Средние	637	147	146	170	174
	Малые и маломерные	737	69	121	83	464
Европейский	Всего	745	163	119	194	269
	Крупные и большие	104	12	28	27	39
	Средние	311	103	61	97	48
	Малые и маломерные	330	48	30	70	182
в том числе						
Северный	Всего	391	86	77	100	128
	Крупные и большие	50	8	11	7	24
	Средние	242	71	50	80	41
	Малые и маломерные	99	7	16	13	63
Западный	Всего	223	37	21	72	93
	Крупные и большие	34	1	6	12	15
	Средние	33	8	8	15	2
	Малые и маломерные	156	28	7	45	76
Южный	Всего	70	7	6	12	45
	Крупные и большие	3	3	0	0	0
	Средние	6	3	0	1	2
	Малые и маломерные	61	1	6	11	43
Каспийский	Всего	61	33	15	10	3
	Крупные и большие	17	0	11	8	0
	Средние	30	21	3	1	3
	Малые и маломерные	14	12	1	1	0

Таблица 3

Прогноз потребности в добывающих судах и капитальных вложениях для их строительства на период до 2020г.

Типы судов	До 2010 г.		2011-2015 гг.		2016-2020 гг.		Всего до 2020 гг.	
	ед.	млн долл.	ед.	млн долл.	ед.	млн долл.	ед.	млн долл.
1. Добывающие суда	188	1208,5	380	2184,9	203	1850,0	771	5243,4
1.1. Океанический флот	165	1156,0	322	2047,0	178	1724,0	665	4927,0
1.1.1. Крупные и большие суда	37	654,0	51	932,0	50	969,0	138	2555,0
БМРТ-М	-	-	-	-	6	132,0	6	132,0
БМРТ	7	147,0	7	147,0	и	231,0	25	525,0
БМРТ-С	-	-	6	138,0	7	161,0	13	299,0
БМРТ-К	1	18,0	1	18,0	3	54,0	5	90,0
БРТ-Ф	-	-	1	23,0	1	23,0	2	46,0
РТМ	27	459,0	33	561,0	19	323,0	79	1343,0
БСТ	2	30,0	3	45,0	3	45,0	8	120,0
1.1.2. Средние суда	30	308,0	41	470,0	75	609,8	146	1387,8
СРТМ-ДВ	8	104,0	26	338,0	5	65,0	39	507,0
СРТМ-СА	-	-	2	26,0	8	104,0	10	130,0
ССТ	1	6,0	3	18,0	4	24,0	8	48,0
СЯМ-Т	6	48,0	6	48,0	9	72,0	21	168,0
КРЛСМ	15	150,0	4	40,0	16	160,0	35	350,0
ККЛС	-	-	-	-	33	184,8	33	184,8
1.1.3. Малые и маломерные суда	98	194,0	230	645,0	53	145,2	381	984,2
МСТР	-	-	10	40,0	7	28,0	17	68,0
МРТ	72	108,0	80	120,0	10	15,0	162	243,0
МТСР	21	73,5	135	472,5	19	66,5	175	612,5
МЯР	-	-	-	-	3	7,5	3	7,5
МмРТ	-	-	-	-	5	12,5	5	12,5
МмЯ	-	-	-	-	4	3,2	4	3,2
МЯР-Т	5	12,5	1	12,5	5	12,5	15	37,5
1.2. Внутренние моря	23	52,5	58	137,9	25	126,0	106	316,4
МРТДМ	13	32,5	-	-	2	5,0	15	37,5
МРСТР	10	20,0	54	108,0	11	22,0	75	150,0
БП-18	-	-	1	0,5	2	1,0	3	1,5
РМС	-	-	3	29,4	10	98,0	13	-

4. Предложения по обеспечению развития флота

Реализация прогнозов развития и обновления рыбопромыслового флота невозможна без разработки и принятия действенных мер финансового, правового и организационного характера со стороны федеральных властей.

По нашему мнению для обеспечения рационального развития рыбопромыслового флота необходимо:

1. Принять Программу развития промыслового флота на долгосрочную перспективу и утвердить разработанное Гипрорыбфлотом «Положение об организации и осуществлении государственной регламентации и экспертизы проектов и типов судов рыбопромыслового флота» являющееся механизмом ее реализации. Это позволит перейти от хаотичного к системному и целенаправленному пополнению флота, определить приоритеты в создании отдельных типов судов и сконцентрировать на них имеющиеся ресурсы.

2. Обеспечить гарантированное наделение сырьевыми ресурсами (квотами) вновь вводимых в эксплуатацию судов в предусмотренном их бизнес-планами объеме и видовом составе на весь срок эксплуатации судов или, как минимум, на расчетный срок их окупаемости.

При создании судов для промысла недоиспользуемых видов водных биоресурсов со стороны государства должны быть даны гарантии выделения и сохранения за судном необходимого объема этих видов биоресурсов для полной производственной загрузки судна.

Для обеспечения квотами на высокорентабельные объекты лова необходима разработка стратегии поэтапного изменения системы распределения запасов ВБР между пользователями с постепенным повышением размера квот до уровня полной (оптимальной) производственной загрузки каждого конкретного судна на промысле конкретного объекта лова.

Таблица 4

Перспективные типы добывающих судов

Тип судна	Ориентировочные характеристики				Районы лова
	длина, м	объем трюмов, м ³	мощн. ГДкВт	колич. места	
РТМ	69	1750	3900	50	СЗТО, СВА, ЮЗА, СЗА, ЦВА
Рыболовный траулер морозильный					ЦВА, ЮВА
БМРТ	92	4500	5500	50	
Большой морозильный рыболовный траулер					ЮВТО
БМРТ-С Большой морозильный рыболовн. траулер для добычи ставриды в ЮВТО	100	6000	6000	60	
БМРТ-М Большой морозильный рыболовный траулер для добычи минтая	93	5300	5500	96	СЗТО
БМРТ-К Большой морозильный рыболовный траулер для добычи криля	90	4000	6000	60	АЧА
БРТ-Ф Большой рыболовный траулер с ферментативной переработкой улова	93	2400	6000	65	ЮЗА, АЧА
БРТ Большой рыболовный траулер для производства муки и жира	83	3100	5000	55	ЮЗА, АЧА
СРТМ-ДВ	62	970	3200	64	СЗТО
Средний рыболовный траулер морозильный для Дальнего Востока					
СРТМ-СА	58	930	2500	45	СВА
Средний рыболовный траулер морозильный для Северной Атлантики					
МТСР	30	220	675	16	СЗТО
Малый траулер-сейнер рефрижераторный					
МРТ	24	100	540	6	СЗТО
Малый рыболовный траулер					
МСТР	30	200	900	13	СВА
Малый сейнер-траулер рефрижераторный					
МмРТ	24	120	540	8	Баренцево море (СВА)
Маломерный рыболовный траулер					СВА, СЗТО
МЯР	24	80	540	9	
Малый ярусник рефрижераторный					
МмЯ	16	21	170	4	Баренцево море (СВА)
Маломерный ярусник					Белое море
БП-18	16	21	170	4	
Бот промысловый					
МРТДМ	24	120	540	8	Балтика
Малый рыбол. траулер - дрейфтер мороз.					
МРСТР	25,4	100	410	10	Азовское и Черное моря
Малый рыбол. сейнер-траулер рефрижер.					ЗИО, ЮВТО, ЦВА
БСТ	70,9	1620	4200	32	
Большой сейнер тунцеловный					
СЯМ-Т	52	280	2600	31	ЗИО, ЮВТО, ЦВА
Средний ярусник морозильный тунцеловный					
ССТ	41	250	1050	17	СЗТО, ЦВА, ЮВА
Средний сейнер тунцеловный					
МЯР-Т	26	90	500	15	ЦВА, ЮВА
Малый ярусник рефрижер. тунцеловный					
КРЛСМ	58	625	2750	40	СВА, ЦВА, СЗТО, ЮЗА
Кальмаро-рыболовное судно морозильное					СВА, СЗТО
ККЛС	39,6	600	790	28	
Крабо-креветковое ловушечное судно					
ЗРС	75	1700	3650	76	СЗТО
Зверобойно-рыболовное судно					

3. Обеспечить для судовладельцев приемлемые условия кредитования строительства новых судов.

В первую очередь эти условия необходимы при строительстве флота для наиболее перспективных, но низко рентабельных объектов промысла в удаленных районах Мирового океана.

Решение задачи финансового обеспечения строительства новых судов может быть достигнуто при условии государственной поддержки на приемлемых для судовладельцев-заказчиков судов условиях.

Одним из возможных решений оказания финансовой помощи может быть получение средств из инвестиционного фонда Российской Федерации при условии внесения в положение о нем соответствующих изменений, учитывающих специфические особенности реализации инвестиционных проектов в области строительства судов рыбопромыслового флота.

Также возможно предусмотреть частичное бюджетное финансирование строительства рыбопромысловых судов с внесением бюджетных средств в уставной капитал какой-либо существующей или вновь образуемой лизинговой компании при условии, что передача ей судов в лизинг будет осуществляться на весь срок окупаемости судов и под минимальный процент выплат (суммарно не более 7 - 8% годовых). Этот вариант сейчас пытаются реализовать в ОСК.

При установлении приемлемых условий кредитования строительства новых судов необходимо продолжить практику компенсации части процентной ставки по кредитам.

4. Обеспечить финансовую поддержку судовладельцев, ведущих промысел низко рентабельных объектов лова, в том числе работающих в удаленных районах Мирового океана.

В практическом плане эта задача может быть решена путем предоставления льготных кредитов и частичной компенсации затрат на топливо и другое судовое снабжение для судовладельцев поставляющих рыбопродукцию в Россию.

А.Б.Николаева

ОСОБЫЕ ПОРТОВЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ В АРКТИЧЕСКОМ НАПРАВЛЕНИИ МОРСКОЙ СТРАТЕГИИ РОССИИ

Одним из основных направлений развития мировой цивилизации в третьем тысячелетии будет освоение пространств и ресурсов Мирового океана. Сущность национальной политики ведущих морских держав и большинства государств мирового сообщества в будущем составят самостоятельная деятельность и сотрудничество в освоении Мирового океана, а также неизбежное соперничество на этом пути.

В 2001 году Президентом России была утверждена «Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года». Этот документ является основополагающим в определении государственной политики России в области морской деятельности. Морская деятельность – это деятельность Российской Федерации в области изучения, освоения и использования Мирового океана в интересах безопасности, устойчивого экономического и социального развития государства [1]. Реализация Морской доктрины должна способствовать дальнейшему укреплению позиции России в качестве ведущей морской державы и созданию благоприятных условий для достижения целей и решения задач национальной морской политики. Под национальной морской политикой подразумевается определение государством и обществом целей, задач, направлений и способов достижения национальных интересов Российской Федерации на морском побережье, во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе Российской Федерации и в открытом море.

В качестве основных целей национальной морской политики в доктрине выделены следующие:

- сохранение суверенитета во внутренних морских водах, территориальном море, а также в воздушном пространстве над ними, на дне и в недрах;
- реализация юрисдикции и защита суверенных прав в исключительной экономической зоне на разведку, разработку и сохранение природных ресурсов, как живых, так и неживых, находящихся на дне, в его недрах и в покрывающих водах, управление этими ресурсами, производство энергии путем использования воды, течений и ветра, создание и использование искусственных островов, установок и сооружений, морских научных исследований и сохранение морской среды;
- реализация и защита суверенных прав на континентальном шельфе Российской Федерации по разведке и разработке его ресурсов;
- реализация и защита свободы открытого моря, включающей свободу судоходства, полетов, рыболовства, научных исследований, свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы;
- защита территории Российской Федерации с морских направлений, защита и охрана Государственной границы Российской Федерации на море и в воздушном пространстве над ним.

Морскую стратегию следует рассматривать как «механизм конкретной реализации в государстве положений Морской доктрины РФ на период до 2020 года». Она представляет собой Государственный

стратегический план деятельности страны по реализации целей, сформулированных в Морской доктрине. Морская стратегия – это система крупномасштабных целей национального значения, реализация которых обеспечивается эффективным использованием военно-морского и природно-ресурсного потенциала морской деятельности, рассчитанных на радикальные социально-экономические достижения [2].

Для успешной реализации национальной морской стратегии на арктическом направлении решающее значение имеет экономическое обеспечение морской деятельности Российской Федерации, в которой не последнее место занимает повышение конкурентоспособности российского флота вообще, и портов, в частности.

Одним из путей повышения конкурентоспособности российских портов может быть придание им статуса особых экономических зон (ОЭЗ). На сегодняшний день большинство ведущих портов в мире существуют в режиме франко-портов или в режиме особых экономических зон. Согласно статистическим исследованиям, рост грузо- и пассажиропотока у порта, действующем в обычном режиме, составляет от 3 до 6% в год, а в случае введения режима свободного порта эти показатели растут темпами от 20% и выше [3].

Государство, создавая у себя на территории особые экономические зоны, преследует конкретную цель. Мотивацией таких решений могут быть диспропорции в экономическом развитии регионов государства, депрессивное состояние экономического развития отдельной территории или ряда территорий государства, наличие безработицы, необходимость активизации определенного вида деятельности. О достаточно широком распространении этого явления можно судить по данным Организации Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮНИДО): на начало 2006 г. в 120 странах мира насчитывалось около 3000 свободных экономических зон и обеспечивалось рабочими местами до 50 млн чел. В настоящее время значительная часть ОЭЗ в мире приходится именно на портовые. Крупнейшие порты (Амстердама, Копенгагена) фактически представляют собой особые (свободные) экономические зоны. Только в Германии в настоящее время насчитывается семь портовых зон: (в Гамбурге, Бремене и др.) [4].

Часто, основной целью является развитие экспорта товаров, поэтому портовые зоны располагаются в районах крупных портовых городов, и на перекрестках оживленных морских транспортных и пассажирских путей, соединяющих страны Европы, Ближнего и Среднего Востока и Африки. Кроме того, они многопрофильны, то есть располагают помимо традиционных «свободных таможенных зон» и «свободных складов», коммерческими центрами или зонами свободной торговли. Мировая практика показывает, что именно такие анклавные беспошлинной торговли, обеспечивающие льготный режим приема и отправки грузов, наиболее привлекательны для грузоотправителей.

Очевидно, что для создания высокоэффективных российских портовых зон, необходимо учесть опыт создания и деятельности уже созданных свободных экономических зон, в том числе в странах Балтии. Для сравнения, в Эстонии действуют три экономических зоны в портах. НДС, налог на имущество, налог на прибыль в эстонских морских портах не взимаются. При этом в соседнем российском порту НДС составляет 18%, налог на имущество – 2,2%, налог на прибыль – 24%, таможенные пошлины – 6,5%. Если за рубежом транспортные издержки в структуре себестоимости продукции составляют не более 8%, то в России – порядка 20%. При таких разных подходах к налогообложению сложно говорить о конкуренции российских портов.

В Китае институт приморских открытых городов (ПОГ) начал создаваться в 1980-х гг. с целью воздействия на развитие внутренних регионов страны. Сегодня в крупных портах Китая действует более тридцати беспошлинных зон и зон экспортной переработки, которые постепенно трансформируются в зоны свободной торговли, играют большую роль в развитии экономики страны. Привлекая иностранный капитал и передовые технологии, они на основе технологической перестройки собственной индустриальной базы развивают финансовое и техническое сотрудничество, создают производство высококачественной продукции. Приморские открытые города обеспечивают более 20% ВВП Китая, 40% его экспорта, а производительность труда здесь в полтора раза выше, чем в среднем по стране [5].

В октябре 2007 года была принята новая редакция Федерального закона «Об особых экономических зонах в Российской Федерации», предусматривающая создание портовых особых экономических зон (ПОЭЗ) в РФ. Их предполагается создавать на территории морских или речных портов, открытых для международного сообщения и захода иностранных судов.

Создание особых экономических зон в портах, по замыслу авторов, решит проблемы таможенного регулирования, обеспечит выгодные торговые схемы для внешнеэкономического сотрудничества, даст импульс дополнительному притоку в страну прямых иностранных инвестиций, обеспечивающих технологический прорыв России на зарубежные рынки. По расчетам специалистов это позволит увеличить ежегодный грузооборот морских портов почти в три раза. На настоящий момент, имея самую большую в мире протяженность морской границы, Россия отстает от основных морских держав по эффективности портового хозяйства. Например, годовой объем грузопотока отечественных портов перерабатывает один порт Шанхая. Причины, по мнению российских специалистов – в сложной организации таможенных процедур, низкой производительности имеющегося оборудования российских портов. Скорость таможенного оформления в российских портах порой достигает двух недель, в то время как в мире в среднем эта процедура занимает 12 ч.

Портовая особая экономическая зона – это не только обособленная географическая территория, но и система преференций, позволяющих обеспечить интенсивный экономический рост портового хозяйства. Целью создания таких зон на территории Российской Федерации является обеспечение условий для строительства и реконструкции портовой инфраструктуры за счет привлечения отечественных и иностранных инвестиций,

стимулирования развития портового хозяйства, а также стимулирование развития портовых услуг, конкурентоспособных по отношению к зарубежным аналогам. Придание статуса особых экономических зон позволит российским портам конкурировать с портами соседних стран.

В России в ближайшие годы можно ожидать появления ограниченного числа зон, так как построение транспортного терминала – достаточно дорогостоящий проект. При этом у инвестиций в портовое хозяйство длительный период окупаемости. Так, одна из действующих совместных китайско-сингапурских портовых зон имеет 5 млрд долл. экспортного оборота в год. Но на эту цифру зона вышла спустя 15 лет. Поэтому, принимая во внимание длительный период окупаемости портового хозяйства, высокую стоимость основных фондов, используемых в портовом хозяйстве, и необходимость неизменности правового режима в течение длительного периода времени закон предусматривает увеличение до 49 лет срока (другие ОЭЗ ограничены 20-летним временным периодом), на который предлагается создавать ПОЭЗ.

Для резидентов портовой зоны предусматриваются изменения в части применения таможенного режима свободной таможенной зоны. Самыми существенными льготами, предусмотренными для портовой ОЭЗ, являются таможенные льготы для ее резидентов: с товаров, попавших в портовую зону, не будут взиматься акцизы и пошлины (в том числе и с оборудования), а сам факт пересечения границы портовой зоны будет являться основанием для возвращения НДС. Это объясняется целью данного закона – рост грузооборота в портах РФ. Кроме того, предусмотрены упрощенная процедура оформления разрешений, внешнеторговые преференции и снижение арендной платы за пользование землей и постройками. В настоящее время до 30% российских экспортных грузов переваливается в зарубежных портах, доля контейнерных перевозок в портах России составляет всего 1%, в то время как в мире на долю портов приходится порядка 20% таких перевозок. Предлагаемые меры должны не только активизировать внешнеторговую деятельность и увеличить объемы экспорта, но и значительно улучшить деловой климат, создать дополнительные рабочие места, обеспечить приток прямых иностранных инвестиций в российскую экономику. Подобный режим ОЭЗ позволит значительно снизить сроки окупаемости инвестиций в портовые сооружения. Создание портовых зон будет способствовать развитию портовых комплексов и расширению перечня предоставляемых услуг, что, бесспорно, скажется на конкурентоспособности отечественных портов. Вторым важным моментом является развитие промышленности регионов, где будут созданы подобные экономические зоны.

Законом резиденту выдаются твердые гарантии, что он работает в том режиме, который действовал на тот момент, когда он вошел в эту зону. Что бы ни менялось, он остается в том же налоговом режиме, при котором принимал решение и получил статус резидента. Лишение статуса «резидента» возможно только через суд. Это тоже дополнительные гарантии неизменности деятельности резидента.

Особенности функционирования хозяйствующих субъектов, работающих в ПОЭЗ, дифференцируются в зависимости от вида портовой деятельности, которая ими осуществляется: погрузочно-разгрузочные работы; услуги по складированию и хранению товаров, а также транспортно-экспедиторские услуги; снабжение и укомплектование снаряжением судов, оснащение судов бортовыми запасами; ремонт, техническое обслуживание и модернизация судов и судовой техники, в том числе двигателей и других агрегатов; переработка и консервирование рыбы и морепродуктов; работы по предпродажной подготовке товаров (упаковка, переупаковка, дробление, укрепление, маркировка и тому подобные работы); простые сборочные операции по перечню, утверждаемому правительством РФ; оптовая торговля товарами; обеспечение функционирования деятельности ПОЭЗ [7].

Объем инвестиций должен составить при создании и развитии инфраструктуры нового порта не менее 100 млн евро, не менее 3 млн евро – при реконструкции и развитии действующего порта. Инвестиции в модернизацию столь значительны, что их не потянуть ни регионам, ни частному бизнесу в отдельности. Эффективность создания морских портовых зон в значительной степени зависит от наличия инфраструктуры должного уровня и многопрофильности услуг. При этом степень изношенности инфраструктуры в портах России колеблется от 50% до, почти 80%. В рамках ОЭЗ порты получают льготный режим налогообложения и помощь государства на инфраструктуру. Предполагается, что около 70%, от заложенных на ОЭС бюджетных средств, будет направлено на развитие новых типов зон (туристско-рекреационные и портовые), а также на новые проекты.

Одним из претендентов на создание портовой зоны по оценке Федерального агентства по управлению особыми экономическими зонами (РосОЭЗ), является Мурманск. Мурманский порт не имеет никаких проблем с выходом в Мировой океан.

Мурманский морской порт занимает особое место среди северных портов Российской Федерации. В первую очередь, это связано с уникальными природно-климатическими условиями и географическим расположением. Мурманская обл. может стать базовым регионом освоения углеводородных ресурсов шельфа Западной Арктики.

Для сохранения своих позиций на мировом рынке энергоресурсов после 2010 г., России требуется активное освоение новых месторождений на шельфе арктических морей, диверсификация рынков сбыта. Мурманский порт имеет ряд явных преимуществ перед другими портами европейской части России, благодаря которым его статус базового порта Северного морского пути может возрасти до крупнейшего стратегического порта России, равного по своему значению таким портам как Санкт-Петербург и Новороссийск. Прежде всего, в отличие от указанных портов Мурманск имеет огромные свободные неосвоенные территории, расположенные на западном берегу Кольского залива, на которых можно разместить современные терминалы

по переработке любых грузов. Предполагается строительство нового нефтяного комплекса на западном берегу Кольского залива, а в более далекой перспективе и комплекса по переработке СПГ, создание инфраструктуры по приему, накоплению и первичной переработке углеводородов.

Для транспортировки нефти, газоконденсата и сжиженного газа с арктических месторождений планируется использовать в значительных масштабах морской транспорт с экспортом через портовый комплекс Мурманска. Необходимо подчеркнуть особое значение Северного морского пути для экономики и жизнедеятельности Арктики и безопасности страны. Системный общероссийский кризис 90-х годов очень болезненно отразился на функционировании СМП – объемах перевозимых грузов, состоянии флота и береговой инфраструктуры. Объем перевозок грузов по сравнению с 1987 г. снизился почти в 4 раза. Практически прекратились транзитные рейсы. Устаревает транспортный флот, особенно атомный ледокольный.

По прогнозу специалистов объемы перевозок грузов по СМП будут быстро возрастать, главным образом, за счет перевозок углеводородов и продуктов их переработки.

Зарубежные организации и фирмы считают оживление транзита по СМП вполне реальным, особенно в ожидании дальнейшего изменения климата. Канадская фирма Bros/Omni TRAX заявила в 2007 г. о намерении реализовать совместно с российскими компаниями международный проект «Арктический мост» для крупномасштабных перевозок транзитных грузов по трассе в направлении Запад-Восток. Аналогичную схему предложила Академия торгового мореплавания США: транспортно-технологическую систему между портами Нью-Йорк – Рейкьявик – СМП – Петропавловск-Камчатский – Брементон (Западное побережье США) с использованием атомного контейнеровоза вместимостью 8000 TEU. Плавание судна в Арктике будет осуществляться круглогодично без ледокольной проводки. Финская судостроительная корпорация Aker Arctic Technology совместно с Institute of North (Аляска) выполнила еще в 2006 году модельные исследования по эксплуатации арктического контейнеровоза вместимостью 5000 TEU на направлении Алеутские острова – СМП – Исландия. Результаты моделирования показали возможность работы на трассах СМП до 6 месяцев в году без ледокольной поддержки. Оценка стоимости транспортировки контейнера составляет 526 долл/NEU, что значительно ниже стоимости доставки контейнеров южным путем [6].

Таким образом, резкое нарастание грузопотоков на трассе СМП весьма вероятно уже в ближайшие 5 лет, и российские транспортные системы должны быть к этому готовы. Чтобы не отдать стратегические преимущества и соответствующие финансовые потоки в другие руки.

По оценкам специалистов, объем транспортировки нефти северным маршрутом к 2015 г. должен составить от 20 до 50 млн т в год. Будучи базовым портом Арктической транспортной системы и ее составной части Северного морского пути, Мурманск может рассматриваться в качестве важнейшего звена транспортно-технологической схемы доставки углеводородов западному потребителю. Предполагается, что с арктических месторождений нефтегазы и газоконденсат будут доставляться в порт Мурманск танкерами-челноками ледового класса, где будут перегружаться в океанские танкеры. Аналогичным образом в настоящее время Мурманский порт используется для доставки нефтегазов, отправляемых на экспорт из портов Архангельск и Витино. С экспортом из России сжиженного природного газа связаны большие перспективы. В этой сфере наибольший интерес представляет, помимо Северной Америки, крупный рынок сбыта в странах АТР и, прежде всего Китай, Корея и Япония.

Необходимость создания портовой особой экономической зоны, именно, в порту Мурманск обуславливается ограниченной пропускной способностью Черноморских и Балтийских проливов, недостаточной развитостью инфраструктуры портов Дальнего Востока, а также ужесточением политики ЕС в отношении норм и правил в области морского транспорта, которые могут создать в Балтийском бассейне серьезные осложнения для стран-экспортеров нефти и, в первую очередь, для России.

Порт Мурманск в силу своего уникального географического расположения является наиболее перспективным для России портом, поскольку это самый глубоководный незамерзающий порт России с защищенной от волнений акваторией Кольского залива. Большие глубины на подходах фарватерах, протяженность которых составляет 22 мили, позволяют заходить и становиться на якорную стоянку крупнотоннажным танкерам, благодаря использованию которых поставка нефти практически в любую точку земного шара становится рентабельной. Таких возможностей для развития экспортных направлений транспортировки нефти и газа сегодня в России больше нет. Порт имеет свободный, не стесненный проливами выход в Мировой океан с относительно небольшой интенсивностью судоходства.

Порт расположен в относительной близости к европейским и американским рынкам и может быть использован как составная часть таких международных транспортных коридоров, как Север-Юг, Восток-Запад, Севморпуть. Поэтому создание Мурманской ПОЭЗ и связанное с ее развитием строительство нефтяного и газового комплексов на западном берегу Кольского залива позволит выйти российской нефти и газу на североамериканский рынок, так как путь доставки нефти из Мурманска в США в 2,2 раза короче, чем из акватории Персидского залива, откуда США ввозят более 20% импортируемой нефти.

Основными целями создания ПОЭЗ на акватории и территории порта Мурманск и Западном берегу Кольского залива должны стать:

- создание равных международных конкурентных возможностей для порта Мурманск, что будет способствовать значительному росту экспортно-транзитного потенциала России, за счет увеличения в перспективе

экспортных и транзитных грузопотоков и укреплению внешнеэкономических связей, а также расширению участия Мурманской обл. в процессе международного сотрудничества;

– диверсификация системы экспорта нефти и угля через порт Мурманск, формирование конкурентоспособных транспортных схем для экспорта массовых сырьевых грузов с использованием крупнотоннажных транспортных судов дедевейтом до 300 тыс. т;

– интенсификация освоения новых месторождений нефти и газа на шельфе Западного сектора Арктики и вовлечение их в эксплуатацию;

– совершенствование и упрощение таможенного администрирования, облегчение административного и визового режима, упрощение экспортно-визового контроля и процедуры таможенного оформления внешнеторговых грузов;

– привлечение в особую экономическую зону биологических ресурсов, в первую очередь рыбных, с целью их переработки и экспорта;

– получение дополнительных налоговых поступлений в бюджеты все уровней.

Следует отметить, что в декабре 2007 г. создана управляющая компания по развитию Мурманского транспортного узла и особой портовой экономической зоны, определен совет директоров, председателем которого стал министр транспорта Игорь Левитин. По предварительным обоснованиям объем инвестиций составит более 300 млрд руб. Согласно ТЭО, на западном берегу Кольского залива планируется разместить нефтяной терминал на 35 млн т, угольный терминал на 24 млн т. На восточном берегу разместится контейнерный терминал на 1.5 млн контейнеров. Все это позволит превратить Мурманск в мощный центр по перевалке грузов и обеспечит дополнительно 8 тыс. рабочих мест.

Создание Мурманской ПОЭЗ на акватории и территории порта Мурманск и западном берегу Кольского залива должно приобрести приоритетное значение в арктическом направлении Морской стратегии России.

Литература

1. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года // Независимое военное обозрение. 2001. 3 августа.
2. Морская коллегия при правительстве Российской Федерации // Морской сборник. 2006. № 10.
3. Степан Самсонов Минобороны открывает налоговые дыры // Российская газета. 14.02.06.
4. Кацман Ф.М. Особые экономические зоны // Транспорт Российской Федерации. 2007. № 8.
5. Елена Кукол Причал для евро // Российская газета. 07.04.06.
6. Федеральный закон от 22.07.05 № 116-ФЗ (ред. от 30.10.2007) «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» // Российская газета. 27.07.2005.
7. 75 лет Северному морскому пути. Пресс служба ААНИИ. Режим доступа http://www.aari.ru/docs/press.release/20080221_SevMorPut.html

А.В.Овлащенко

ЗНАЧЕНИЕ МЕЖДИСЦИПЛИНАРНЫХ ПРОГНОЗНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В ДЕЛЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНТЕРЕСОВ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ

Доступность сырьевых и энергетических ресурсов является глобальной проблемой сегодня и будет ключевой проблемой всего нынешнего столетия. Рассматривая перспективы освоения и использования природных ресурсов Мирового океана в XXI в., следует отметить, что многие из этих ресурсов по своему объему, свойствам и доступности заменят аналогичные природные ресурсы суши, и станут основой развития экономики многих стран. На сегодняшний день из всех видов минерального сырья, находящегося в недрах морей и океанов, наибольшее значение имеют нефть и газ. В процесс освоения шельфов включились практически все государства. Считается, что в первой половине XXI в. большая часть нефти и газа будет добываться с надводных и донных нефтедобывающих платформ. Поэтому роль морских нефтегазовых запасов в решении мировой энергетической проблемы является чрезвычайно важной и ее значение будет неуклонно возрастать.

На протяжении XXI в., во многих отношениях справедливо называемого «веком Мирового океана», в связи с появлением новых видов морской деятельности и обслуживающих ее технологий, с дальнейшим расширением круга морских интересов государств неизбежно будут возникать факторы, влияющие на международные морские отношения, морскую экономику, морскую политику и дипломатию государств, международное морское право.

В свою очередь, геополитические изменения, происходящие в мире, оказывают воздействие на военно-стратегическую, экономическую, международно-правовую и социальную сферы.

Характер и значимость разнообразных проблем деятельности в Мировом океане, тех или иных аспектов этих проблем, может меняться для конкретных государств (групп государств, коалиций, интеграционных объединений) в зависимости от изменения их политических границ (увеличения или уменьшения длины береговой линии, числа и положения портов и т.д.), соответствующего изменения геополитического положения и, как следствие этого переориентации приоритетных направлений внешней политики таких государств.

В связи с этим, очень важно, что несмотря на так называемый «геополитический коллапс», в результате которого, Россия в настоящее время отброшена в своем территориально-пространственном развитии фактически на триста пятьдесят лет назад, в частности, практически лишена выхода к Балтийскому и Черному морям, у Российского государства неизменно остаются интересы на всем геополитическом пространстве Мирового океана.

Включая интересы национальной морской политики, связанные с морскими пространствами и морскими природными ресурсами Арктики, Антарктики, Международного района морского дна (Района), а также с разнообразной морехозяйственной деятельностью – транспортной, военно-морской, научно-исследовательской, рекреационной, по добыче морских минеральных и биологических ресурсов.

Сегодня, стремительный рост морских технологий открывает новые возможности по использованию сырьевых, энергетических и других ресурсов Мирового океана. Ряду развитых стран приходится ориентироваться на растущую зависимость их экономики от внешних сырьевых рынков. В дальнейшем неизбежно усиление этой тенденции. Принципы ресурсной политики этих стран могут предусматривать систему мероприятий, которые поставили бы важнейшие источники сырьевых и энергетических ресурсов в Мировом океане под их единоличный или коллективный контроль.

Поэтому, нельзя согласиться с мнениями о том, что уходят в историю попытки притязаний со стороны отдельных государств на просторы Мирового океана. Рост конфликтов этой категории, будет связан с вовлечением в хозяйственный оборот ранее недоступных пространств и природных ресурсов Мирового океана.

В контексте этого востребована аналитическая работа по выявлению прогнозных тенденций в конкретных областях международных морских отношений, с учетом прежде всего долговременных интересов России в Мировом океане. Проблемы реализации любой долгосрочной национальной программы освоения Мирового океана и его природных ресурсов, необходимо рассматривать в непрерывной связи с развитием политико-правового регулирования деятельности государств в этой сфере.

Национальная морская политика с четко определенными целями и последовательно осуществляемая, оказывает при прочих равных условиях большее воздействие на международные морские отношения, нежели политика построенная на «прагматической», «эмпирической» основе, не имеющая достаточно четкой перспективы и идущая от одной возникшей проблемы к другой.

Хотя надо признать, что прогнозирование, успешное стратегическое планирование и последовательные, согласованные действия по реализации избранной стратегии, в нашем случае, морской стратегии – это сравнительно редкое явление как во внутренней, так и во внешней политике государств.

Экономические, научно-технические, военно-стратегические и международно-политические прогнозы в области освоения Мирового океана и его ресурсов должны использоваться не только при разработке долгосрочных национальных морских программ, но и в процессе формулирования политического курса государства в международных организациях, обсуждающих океанские проблемы.

Учитывая это и принимая во внимание, что одним из принципов национальной морской политики Российской Федерации является интегральный подход к морской деятельности и дифференциация ее на отдельных направлениях с учетом изменений их приоритетности в зависимости от геополитической ситуации, а краткосрочные задачи национальной морской политики определяются в том числе в зависимости от складывающихся геополитических условий и военно-политической обстановки в мире, к приоритетным следует отнести прогнозные исследования на стыке морской составляющей геополитики, морской экономики и международного морского права (в их междисциплинарном аспекте). Важность этих работ, их логика объясняются общей тенденцией к актуализации междисциплинарных исследований.

Специалистами отмечалось, что прогнозирование международных отношений относится сегодня к самому сложному направлению гуманитарного прогнозирования. Что объясняется в первую очередь трудно прогнозируемыми «сценариями роли человеческого фактора в мировой политике».

Да, действительно, в области международных морских отношений, морской политики конкретных государств мира действуют сотни и тысячи изменяющихся факторов. Трудности прогнозирования в этой области обуславливаются как многофакторностью, сложностью, вероятностным характером протекающих процессов, так и их подверженностью многим, часто случайным по своему характеру воздействиям. Однако стохастический характер рассматриваемых процессов отнюдь не означает, что их развитие вообще является многовариантным, а следовательно в принципе непрогнозируемым. Сложность и многофакторность политических процессов и систем лишь создает дополнительные трудности прогнозирования их эволюции, но не отрицает его возможности вообще.

Поэтому нельзя отрицать и подвергать сомнению возможность научного прогнозирования процессов, осуществляемых (или прекращаемых) благодаря деятельности людей, в том числе в области современных международных морских отношений и их соответствующего международно-правового регулирования. Если бы

в этой сфере не существовало прогнозов, то успешная целенаправленная деятельность человека была бы совершенно невозможна.

Однако, прогностической, можно считать лишь такую информацию, которая:

- опирается на комплексное исследование закономерностей и тенденций;
- получена в результате использования соответствующих методов (моделирования, экстраполяции, аналогии и др.);
- содержит определенную структуру (ожидаемые изменения, варианты решений, временные пределы, оценку вероятности).

Функция прогнозирования, таким образом, состоит в следующем:

- дать информацию о будущем;
- определить возможные и оптимальные пути, методы и средства достижения поставленных целей;
- активно влиять на формирование будущего.

В связи с последней функцией необходимо отметить, что прогнозирование обладает собственными средствами воздействия на реальность, главным образом через сознание и волю людей.

В качестве своеобразного примера, наглядно иллюстрирующего отмеченные положения можно упомянуть позицию Соединенных Штатов (выраженную советником по международному праву Госдепартамента США проф. Л.Соном), которые рассматривали происходившие несколько десятилетий назад в ООН дискуссии по вопросу урегулирования межгосударственных отношений в Мировом океане, как процесс рождения «нового мирового порядка», который со временем ляжет в основу управления деятельностью не только на Земле, но и на других планетах. В частности, явится прототипом освоения природных ресурсов Луны. Однако в указанном подходе Соединенных Штатов, в обеспечивающих его соответствующих прогнозах, прежде всего, отчетливо прослеживались не столько попытки оценить возможные перспективы развития международных отношений в рассматриваемой области, сколько стремление уже тогда сориентировать такое развитие в наиболее выгодном для себя направлении.

При этом в прогнозах должны учитываться различия в географическом положении государств, уровнях их экономического развития, структуре внешнеэкономических и внешнеполитических связей, степени зависимости от использования морских природных ресурсов.

Динамика современных разноуровневых перемен настолько стремительна, масштабна и глубока, что позволяет говорить (теперь уже и на основе философско-методологических категорий) не только об ускорении вселенского времени, но и одновременно о неуклонном уплотнении и сжатии геополитического пространства.

Можно во многом согласиться с высказываемыми сегодня в науке мнениями о том, что классические рамки в которых прогнозировалось и понималось будущее, показали свою ограниченность и нуждаются в существенном дополнении или в ряде случаев, даже в полном обновлении, что требуются новые подходы к прогнозированию и осмыслению будущего.

В том числе применительно к разнообразной и обширной океанской проблематике, включая прогнозирование направлений и развития дальнейших этапов изучения и освоения государствами пространств и природных ресурсов Мирового океана, политического и международно-правового регулирования такой деятельности, ее дипломатического, военного, идеологического, информационного, иного обеспечения.

Исследования в рассматриваемой сфере целесообразно проводить по следующим, относящимся как к фундаментальным, так и к научно-прикладным направлениям:

- выявление основного круга и детализация геополитических факторов, оказавших и оказывающих значительное влияние на международные морские отношения, мировую морскую экономику, дальнейшую эволюцию международного морского права;
- изучение наиболее общих вопросов соотношения геополитики Мирового океана, международных морских отношений, мировой морской экономики и международного морского права;
- анализ факторов, которые, в свою очередь, вносят определенные коррективы в механизм такого взаимодействия;
- выявление геополитических и экономических интересов в Мировом океане, как сущностного элемента формирования международно-правовых позиций соответствующих государств;
- анализ содержания морских интересов государств (групп государств, коалиций, интеграционных объединений), механизмов формирования их морской политики и занимаемых ими международно-правовых позиций;
- исследование наиболее общих тенденций в международных морских отношениях (с учетом изменений в расстановке сил на международной арене, характере и содержании политической взаимозависимости между государствами, других факторов) и связанных с такими тенденциями возможных направлений дальнейшего развития морской политики и морской экономики;
- оценка основных экономических причин, которые могут привести к возможным будущим изменениям (дестабилизации) специальных принципов и норм международного морского права (прежде всего Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.);

- исследование тенденций и оценка возможных пределов конвенционного сотрудничества государств в исследовании и освоении пространств и природных ресурсов Мирового океана, прежде всего пространств и природных ресурсов Района и Антарктики;
- анализ использования государствами специальных принципов и норм международного морского права, как опоры для своей геостратегии;
- выявление и анализ геополитических мотивов, побуждающих государства (группы государств, коалиции, интеграционные объединения) к политико-территориальным изменениям в Мировом океане;
- выявление роли внешней политики (ее содержания и характера, в частности, с учетом экспансионистских устремлений) ведущих морских держав в формировании международных морских отношений;
- выявление и анализ наиболее широких природно-ресурсных предпосылок конфликтного природопользования в Мировом океане, включая прогноз океанических ресурсных циклов;
- определение степени влияния ограниченности морских природных ресурсов (либо, напротив, их потенциально больших запасов) на геополитический статус (и, как производное от него, внешнеполитический курс) конкретных государств, а также интересы их морской экономики;
- анализ влияния, которое будет оказывать деятельность государств (групп государств, коалиций, интеграционных объединений), транснациональных корпораций по освоению морских природных ресурсов в различных по своему правовому статусу и режиму пространствах Мирового океана на межгосударственные отношения, мировую морскую экономику;
- определение основных областей пересечения пространственных и ресурсных интересов государств (групп государств, коалиций, интеграционных объединений), транснациональных корпораций в Мировом океане и, в связи с этим, выявление пространств Мирового океана и связанных с ними территорий, статус и международно-правовой режим которых будут являться (в виде прогнозного варианта) причиной разногласий, споров и конфликтов между государствами;
- прогнозирование изменения характера межгосударственных морских споров в связи с возможными изменениями в характере и сущности самого международного (морского) права;
- прогнозирование (начиная с краткосрочного и заканчивая долгосрочным) потенциальных разногласий, споров и конфликтов в международных морских отношениях, связанных с международно-правовым регулированием в каждой отдельной сфере морской хозяйственной (экономической) деятельности;
- исследование и оценка дальнейших возможностей геополитического и геоэкономического районирования и картирования Мирового океана;
- изучение геополитико-правовых аспектов делимитации морских пространств (границ), с широким использованием при этом картографического метода как одного из основных методов геополитического анализа;
- анализ геополитической, международно-правовой и социально-идеологической значимости изданных за рубежом карт и атласов Мирового океана (включая их политические и агитационно-пропагандистские версии);
- выявление и противодействие тенденциозной подаче картографического материала, «картографической экспансии» и «картографической агрессии» в отношении различных по своему статусу и правовому режиму пространств Мирового океана и его природных ресурсов (например, в отношении пространств и природных ресурсов российской Арктики, а также Антарктики и Района);
- формирование информационного банка данных, ведение, постоянное пополнение и уточнение перечня реальных расхождений интересов различных государств (групп государств, коалиций, интеграционных объединений), транснациональных корпораций в морской сфере (с последующим прогнозным геополитическим, экономическим и международно-правовым анализом);
- всестороннее информационное обеспечение геополитических, экономических и международно-правовых прогнозных работ, относящихся к проблематике Мирового океана.

Некоторые из отмеченных основных задач и поставленных вопросов требуют прежде всего дальнейшего углубления и детализации уже имеющихся наработок, актуализации фактологического материала, дополнения его показателями, сведениями и данными, пригодными для решения новых теоретических и практических задач.

Следует подчеркнуть, что подобные исследования прямо соответствуют сущности и задачам государственной политики Российской Федерации в области морской деятельности. Они должны способствовать определению приоритетов национальной морской политики на ближайшую и долгосрочную перспективу, выступать в качестве прогнозно-обеспечивающего фактора участия России в международных морских отношениях, а в конечном счете обеспечивать решение долгосрочных задач по реализации и защите национальных интересов России в Мировом океане.

В прикладном аспекте представляется, что наряду с остальными институтами, входящими в возглавляемую Президентом Российской Федерации систему государственных органов управления морской деятельностью, одними из наиболее заинтересованных потребителей конкретных результатов такой работы должны выступать Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации, ее Научно-экспертный совет и соответствующие департаменты Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации, несущие ответственность по выполнению задач, решаемых Морской коллегией.

В первую очередь департаменты являющиеся ответственными исполнителями задач, связанных с:

- реализацией Морской доктрины Российской Федерации;
- обеспечением морской деятельности Российской Федерации;
- анализом состояния, тенденций развития и использования морского потенциала ведущих зарубежных стран;

• уточнением действующих и принятием новых нормативных документов в области морской деятельности Российской Федерации;

• решением комплексных проблем, возникающих в ходе осуществления Российской Федерацией морской деятельности;

• защитой интересов Российской Федерации на международных переговорах в области морской деятельности, в том числе по Арктике и Антарктике;

• освоением минеральных и биологических ресурсов Мирового океана;

• повышением значения морской деятельности Российской Федерации в решении геополитических, оборонных, внешнеполитических и ряда других вопросов.

Однако попытки реализации подобных исследований применительно к проблемам Мирового океана, могут показать, что их выполнение невозможно без преодоления серьезных организационно-научных затруднений, связанных, в частности, с проведением междисциплинарных исследований в условиях все еще существующей зачастую ведомственной разобщенности.

Прежде же всего, из-за отсутствия исследовательских учреждений (либо научных подразделений в них) главной и единственной задачей которых являлась бы целенаправленная системная разработка очерченного выше круга вопросов и проблем, с малочисленностью специалистов соответствующего профиля.

В современных условиях прогноз является результатом фундаментальных исследований проводимых прежде всего научными коллективами составленными из людей, которые обладают прогностическими, экономическими, юридическими и другими знаниями.

Объединение усилий российских научных школ и направлений могло бы поэтому сыграть здесь самую конструктивную, положительную роль и явиться очевидным залогом успеха исследований на данном приоритетном сегодня для России, как исторически сложившейся морской державы, направлении.

В.С.Селин, Н.А.Орлов

Проблемы и перспективы разработки месторождений углеводородного сырья арктического шельфа

Основной объем перспективных ресурсов газа (около 70%) приходится на западный сектор Арктики (Баренцево и Карское моря). Разведанность запасов не превышает 12%, но и при столь низком уровне здесь уже открыты уникальные газовые и газоконденсатные месторождения (Штокмановское, Русановское, Ленинградское и другие). Согласно последней официальной оценке, объем начальных извлекаемых ресурсов (НИР) газа арктических морей составляет 69.5 трлн м³ или порядка 90% всех морских ресурсов газа РФ.

Однако освоение этих ресурсов, находящихся в суровых природно-климатических условиях, при наличии мощного ледового покрова и значительной подвижности ледовых полей, лимитируется отсутствием реально существующих технических средств и технологий, в результате чего значительная их часть должна быть отнесена в настоящее время к категории технически недоступных. С учетом этого фактора при экономической оценке энергетического потенциала арктического шельфа ресурсы углеводородов (УВ) следует разделить по степени технической доступности и выделить ту часть, которая может рентабельно разрабатываться при существующих или перспективных экономических условиях.

Специалисты ВНИГРИ считают, что по газу в сегодняшних условиях доступно 56% начальных ресурсов (39 трлн м³), при этом рентабельные ресурсы при ВНР > 10% (расчетная цена газа 230 долл/т) оцениваются в 18 трлн м³ или около половины технически доступных.

Расположенное в центральной части Баренцева моря Штокмановское месторождение – самое разведанное на российском арктическом шельфе и крупнейшее в мире для этого типа. Его разведанные запасы 3,7 трлн м³, что способно обеспечить добычу газа практически в таком же объеме, как все норвежские месторождения вместе взятые. По оценкам аналитиков, разработка Штокмана позволит не только возместить для Европы снижение добычи в Норвегии, но и частично удовлетворить, в случае строительства завода СПГ, рынок США.

Первая фаза освоения месторождения рассчитана на добычу 30 млрд м³ газа и производство 20 млн т сжиженного природного газа на двух производственных линиях. С выходом на проектную мощность будет добываться от 71 до 95 млрд м³ газа.

Варианты схем подачи газа со Штокмановского месторождения

Показатели	Единица измерения	Варианты			
		1	2	3	4
1. Добыча газа	млрд м ³	71.0	71.0	94.6	94.6
2. Производство СПГ	млн т	45.0	30.0	45.0	30.0
3. Подача для потребления в Мурманской обл.	млрд м ³	4.7	4.7	4.7	4.7
4. Подача в газопровод Видяево-Волхов	млрд м ³	–	25.8	27.0	49.2

По приведенным в табл.1 цифрам ясно видно, что по своим масштабам Штокмановский проект превосходит все мировые аналоги. К примеру, мощности будущего завода СПГ в 3-4 раза превысят объем производства завода по сжижению газа на острове Мелкойя (проект Snehvit, Норвегия).

Подготовка к освоению ШГКМ ведется более 15 лет, но ряд ключевых вопросов все еще остается неразрешенным. И первый из них – выбор технического способа добычи. Рассматривается два альтернативных варианта: платформенный или бесплатформенный. Первый подразумевает обустройство месторождения с установкой морской платформы для подготовки газа, а второй – полностью подводное обустройство месторождения с управлением всеми процессами с берега или со специальных судов.

Самым уязвимым местом Штокмановского проекта остается налоговый режим. СПГ Россия ранее не экспортировала, поэтому таможенное ведомство предполагает пошлину взимать за него такую же как за сжиженный пропан или бутан, – 40 евро за тонну. Как считает зам.председателя правления «Газпрома» Александр Рязанов – «Это очень много. Конечно, предстоит специальные решения для того, чтобы определить пошлину, которая была бы приемлема для реализации проекта» [1].

В то же время Газпром не является сторонником освоения ШГКМ на условиях соглашения о разделе продукции (СРП). В существующем виде закон практически не работает. Для принятия нового закона или модернизации действующего с «настойкой» на шельф понадобится слишком много времени. Можно ожидать, что, опережая появление новых нормативных актов, монополия будет всячески добиваться при осуществлении проекта налоговых преференций.

Как было записано в представленной «Газпромом» в апреле 2005 г. «Декларации о намерениях инвестирования в строительство объектов и обустройство Штокмановского газоконденсатного месторождения с учетом применения технологии снижения газа», до конца 2005 г. предусматривалось заключить соглашение о совместном предприятии, к середине 2007 г. – завершить разработку технического проекта и провести конкурс на строительство, до конца 2008 г. – провести коммерческие переговоры. Обустройство месторождения планировалось начать в середине 2009 г. с первой подачей газа в 2010 г. и выходом на проектную мощность к началу 2012 г. Первая отгрузка сжиженного газа на экспорт была запланирована на начало 2011 г. В стоимостном выражении строительство проектируемой системы оценивалось в 12 млрд долл., из них: 2.9 млрд долл. – добычной комплекс, 1.5 млрд долл. – прокладка трубопровода, 4.4 млрд долл. – газо-сжижающий завод и строительство танкерного флота – 3.3 млрд долл. Кроме того, 50 млн долл. предполагалось затратить на строительство газопровода до Мурманска. Основное технологическое оборудование (кроме судов) предполагалось заказать на отечественных предприятиях.

Сопоставление продекларированных Газпромом темпов освоения ШГКМ с результатами работ мирового лидера в разработке глубоководных месторождений в условиях холодных субарктических морей – Норвегии – дает основание сомневаться в реальности декларации. Если для отработки ШГКМ будет избран бесплатформенный способ, то логично рассматривать проект освоения месторождения «Сневит» как пилотный эксперимент в масштабе примерно 1:5 по отношению к Штокмановскому проекту. Концерн «Статойл» приступил к работам по обустройству подводных промыслов на Сневите и строительству газопровода и завода СПГ еще в 2001 году и не смог уложиться в плановые сроки – 5 лет. При этом протяженность морского трубопровода в проекте Сневит всего лишь 360 км, а от Штокмана до Видяево – 640 км, глубина моря на ШГКМ в 2 раза больше, к тому же ситуация осложняется ледовой обстановкой.

По мнению норвежских экспертов, структура стоимостных параметров Штокмана будет другой: 60% стоимости проекта составит завод СПГ, 25% – затраты на морские промыслы и транспортировку газа, 15% – бурение и закачивание скважин (в случае бесплатформенного варианта) [2].

В отношении Штокмана на сегодняшний день нет конкретного стратегического плана. Зато есть много косвенных признаков, что ситуация в ближайшее время вряд ли прояснится с главным вопросом – финансированием.

Согласно декларации 2005 г. газ с ШГКМ будет поступать в Северо-Европейский газопровод (СЕГ). Между тем проект СЕГ пока не решил проблемы с будущими рынками сбыта. Почти никто из европейских контрагентов не заявил о реальной заинтересованности в газе, поступающим через эту систему. Предварительно согласился купить определенные объемы только BASF, но это не более 5 млрд м³ газа, а в июне 2006 г. было заявлено, что совокупная мощность двух ниток СЕГ составит 55 млрд м³. При этом о степени приоритетности Северо-Европейского газопровода говорит то, что на его инвестирование в 2005-2007 гг. «Газпром» выделяет столько же средств, сколько на освоение Ямала.

Уже сейчас ясно, что окончательного решения по Штокману в «Газпроме» не существует. Технологическая и маркетинговая схемы СПГ сложны, декларируемые сроки (2012 г.) когда проект должен выйти на 20-миллиардную отметку, будут пропущены. Эта ситуация не нова: и по Штокмановскому, и по Ямальским месторождениям лицензионные сроки уже пропускались в середине 1990-х гг. [3].

В настоящее время в стадии освоения на арктическом шельфе находится только одно нефтяное месторождение – Приразломное в Печорском море, причем сроки его ввода уже неоднократно сдвигались.

Согласно последней официальной количественной оценке, объем начальных извлекаемых запасов нефти арктических морей России составляет 9.7 млрд т или около 70% всех ресурсов нефти акваторий (46% из них локализовано в Западной Арктике).

Стратегией изучения и освоения нефтегазовых ресурсов шельфа к 2020 г. предусмотрен прирост извлекаемых суммарных ресурсов нефти до 23-26 млрд т, что в 3 раза превышает общий показатель запасов Российской Федерации на начало 2007 г.

При экономической оценке нефтяного потенциала (как и газового) ресурсы следует разделить по степени технической доступности, а из них выделить ту часть, которая может рентабельно разрабатываться при существующих и перспективных инновационных решениях. Специалисты ВНИГРИ считают, что по нефти доступно порядка 7 млрд т (72% начальных ресурсов), при этом в западно-арктических морях 80%, а в восточно-арктических - не более половины.

Рекомендуемой в настоящее время норме дисконтирования удовлетворяют лишь крупные, высокодебитные месторождения нефти с запасами 80-100 млн т и дебитами скважин не менее 800 т/сутки. В Печорском море таких лишь три – Приразломное, Медыньское-море и Варандей-море.

По предварительным результатам экономической оценки, объем нормативно рентабельных ресурсов нефти ($BHR > 10\%$) оценивается в 1.7 млрд т, что составляет около четверти от технически доступных ресурсов (при цене нефти 45-50 долл/барр.). Величина же высокорентабельных ресурсов с внутренней нормой рентабельности более 17% составила лишь около 200-250 млн т, т.е. не более 15% от величины нормативно рентабельных запасов.

На европейском арктическом шельфе (Баренцево и Печорское моря) ресурсы жидких УВ (нефть и конденсат) составляют 3.6 млрд т, в том числе 2.6 млрд т в Печорском море. Однако разведанные запасы по категории $A+B+C_1$ они составляют лишь 78.3 млн т, из которых 79% (62.0 млн т) относится к Приразломному месторождению (табл.2).

Таблица 2

Структура запасов нефти акватории Западной Арктики

Море	Месторождение	Год открытия	Запасы (категории), млн т		
			$A+B+C_1$	C_2	$A+B+C_1+C_2$
Печорское	Приразломное	1989	62.0	94.6	156.6
	Медыньское-море	1992	14.4	40.6	55.0
	Варандей-море	1995			
	Долгинское	1999	1.9	300.0	301.9
	Всего		78.3	435.2	513.5

Запасы трех месторождений (Приразломное, Медыньское-море, Варандей-море) относятся к распределенному фонду, остальные ресурсы – к нераспределенному. В распределенном фонде 97% запасов нефти категорий $A+B+C_1$, в нераспределенном – 69% запасов нефти категории C_2 . В структуре запасов нефти распределенного фонда доля промышленных категорий $A+B+C_1$ составляет 34%, тогда как в структуре запасов нераспределенного фонда – менее 1%. Лишь одно – Приразломное – месторождение разведано и подготовлено к освоению: лицензия типа НЭ принадлежит ЗАО «Севморнефтегаз». Морская ледостойкая стационарная платформа (МЛСП) с учетом всех последних технических достижений сооружается на предприятии «Севмаш» в г.Северодвинск. Ее буксировка на месторождение планируется в конце 2008 г. и первая нефть должна быть получена в 2009 г.

Проектный пиковый уровень добычи нефти на Приразломном месторождении составляет 6.6 млн т или 8.8% от начальных извлекаемых запасов нефти. Суммарная (накопленная) добыча за рентабельный 22-летний период эксплуатации оценивается в 74.45 млн т, что соответствует коэффициенту нефтеизвлечения 32.2% (при утвержденном $GK3 - 0.3$).

Район Приразломного месторождения отличается значительной удаленностью от промышленно развитых территорий и инфраструктур, в нем практически отсутствуют транспортные коммуникации. Использование морского транспорта значительно затрудняется из-за сложной навигационной обстановки, ограничивается мелководной прибрежной зоной и отсутствием соответствующих портов. Эти проблемы решаются за счет применения инновационной морской транспортно-технологической схемы [4].

Подготовленная к транспортировке нефть будет накапливаться в нефтехранилищах платформы в объеме до 110 тыс. м³. Далее нефть будет транспортироваться челночными танкерами усиленного ледового класса типа DAT дедвейтом 70 тыс. т до плавучего (рейдового) терминала в Кольском заливе и затем

линейными танкерами дедвейтом 150-200 тыс. т будет направляться на экспорт. Налив челночных танкеров будет производиться круглогодично непосредственно с борта платформы с помощью двух отгрузочных устройств. Безопасность налива в зимнее время будет усилена многофункциональными судами снабжения ледового класса, которые также будут обеспечивать доставку грузов и перевозку персонала на платформу, экологическую безопасность и спасение персонала в аварийных ситуациях.

Береговые базы обеспечения эксплуатации МЛСП «Приразломная» планируется разместить в Мурманске, Архангельске, Северодвинске и пос. Варандей. База в Мурманске предназначена для хранения и отгрузки грузов снабжения, которые поступают из центральных районов страны, а также из-за рубежа. На платформу грузы планируется доставлять в основном спецфлотом «Севморнефтегаза» из Мурманска и Архангельска и частично вертолетами из поселка Варандей. Производственно-ремонтная база в Северодвинске на территории «Севмашпредприятия» обеспечит сборку, испытания и ремонт оборудования в период эксплуатации платформы.

Перевалочным пунктом системы вывоза нефти с Приразломного месторождения на рынки является плавучая база в Печенгском заливе (бухта Девкина заводь). В ее состав входят плавучее нефтехранилище, причал грузоподъемностью 220 тыс. т с насосной станцией, бункеровочной базой и противопожарным оборудованием.

Перевалочная база в Варандее предназначена для временного проживания и доставки персонала на платформу вертолетами. До поселка вахты будут доставляться самолетами из Архангельска, Мурманска и Москвы.

В 2002 году Министерство природных ресурсов РФ предоставило ЗАО «Арктикшельфнефтегаз» (дочерняя компания «Роснефти») право пользования недрами по Медыньско-Варандейскому, Поморскому, Колоколморскому участкам Баренцева моря сроком до 2025 г. В 2005-2006 гг. компания завершила геологическое изучение центральных блоков Медынской и Варандейской структур, а свою первую нефть АШНГ ожидает в 2010 г.

Концепция освоения Медыньско-Варандейского участка разработана комплексно в увязке с системами транспортировки нефти и снабжения морского промысла, с учетом возможностей отечественных предприятий, с оценкой необходимых морских операций по сборке, монтажу, доставке и установке на месторождении создаваемых морских сооружений.

Все основные технические, технологические и строительные решения приняты с учетом сложных природных условий, которые являются неблагоприятными по следующим показателям: штормовой период (сентябрь-ноябрь) с высотой волн до 6 м, обледенение надводных и подводных конструкций, частые и продолжительные туманы, мелководность морских акваторий, мерзлотность грунтов, короткое холодное лето и продолжительный зимний период с температурой воздуха, опускающейся до -45°C, тяжелые ледовые условия в зимне-весенний период времени (ровный лед толщиной до 2.0 м), мощные навалы льда на морские стационарные сооружения и берег и т.п.

Медыньско-Варандейский участок общей площадью 2561 км² расположен в юго-восточной части Баренцева моря (мелководная акватория Печорского моря с глубинами до 19 м) в 1 тыс. км от Мурманска и в 410 км от Нарьян-Мара. Участок имеет шесть основных структур [5].

Суммарные ресурсы нефти по лицензионному участку оцениваются следующим образом: геологические – 700 млн т, извлекаемые – 163 млн т. Разведанные запасы составляют 110 млн т. Более 75% указанных ресурсов и запасов относится к высоковязким и трудноизвлекаемым. Для их извлечения потребуются специальные технологии, рассмотренные в главе 5 настоящей работы.

Предполагается, что месторождения Медыньское-море и Варандей-море будут разрабатываться только с ледостойких стационарных платформ (МЛСП). Использование технологии подводного закачивания скважин на рассматриваемом участке малоперспективно из-за относительно небольших глубин и риска ледового воздействия.

По первоначальным планам «Арктикшельфнефтегаз» предполагал получить первую продукцию в 2010 г., однако, как и при освоении Приразломного месторождения, сейчас очевидно, что срок будет пролонгирован на 2-3 года. Что касается долгосрочных прогнозов, то предполагается, что нефть на этом участке будет добываться в течение 30 лет и на пике годовая добыча превысит 6 млн т. Планируется последовательный ввод МЛПП и мощностей по добыче нефти с интервалом в 3-5 лет, при этом площадка постоянного уровня добычи нефти 5-6 млн т сохраняется в течение 9-10 лет. Можно предположить также, что за 30-летний период только первая платформа исчерпает свой ресурс, остальные платформы могут продолжить разработку за пределами этого срока.

В качестве начального пункта обустройства рассматривается месторождение Варандей-море 1. Для него предложено два основных варианта обустройства. Первый – с использованием инфраструктуры Варандейского отгрузочного терминала, принадлежащего ЛУКОЙЛУ; второй – без использования этой инфраструктуры, самостоятельный.

Особое внимание в проведенных исследованиях уделено морской транспортно-технологической системе вывоза нефти, которая должна обеспечить надежную, безопасную и рентабельную перевозку нефти с месторождений на рынок сбыта. При этом, несмотря на сложнейшие природные условия, потребуется обеспечить ритмичность отгрузки нефти в полном соответствии с темпом ее добычи.

Вывоз нефти с лицензионного участка планируется с перевалкой в Кольском заливе в п. Лавна (см. «Развитие Мурманского транспортного узла...»). Для отгрузки вывоза нефти с платформ рекомендуются челночные

танкеры новой постройки с ледовой категорией ЛУ-6 дедвейтом 40 тыс. т. Для вывоза ранней нефти возможно использование имеющихся танкеров типа «Астрахань» дедвейтом около 20 тыс. т. Для доставки нефти на рынки сбыта рекомендуется аренда линейных (не ледовых) танкеров дедвейтом до 250 тыс. т. В качестве ледоколов в зимний период предусматриваются специальные многофункциональные ледокольные суда.

Местом размещения базы снабжения платформ будет территория комплексной производственной базы «Лавна» и площадка перевалочной базы в п. Причалный. В качестве места организации оперативных баз намечены Нарьян-Мар и п. Варандей. Смена персонала платформ предполагает доставку вертолетами до Нарьян-Мара и далее самолетами в зимний период и морским транспортом летом.

Прогнозируемые технико-экономические показатели освоения и разработки Медынского-Варандейского лицензионного участка для базовой схемы обустройства свидетельствуют о потенциальной рентабельности освоения лицензионного участка: удельные затраты оцениваются в \$135-150 за тонну, внутренняя норма доходности – 12-20% (при сроке окупаемости проекта 13 лет).

Разработанная концепция подтвердила техническую реализуемость и экономическую эффективность освоения Медынского-Варандейского лицензионного участка. При этом было убедительно показано, что при существующем законодательстве как индивидуальное, так и комплексное освоение месторождений этого участка имеют низкие экономические и финансовые показатели. Поэтому при сопутствующих высоких рисках приемлемую рентабельность их разработки и инвестиционную привлекательность проекта можно прогнозировать только на условиях СРП либо при существенном послаблении действующего законодательства.

Начиная с 1990-х гг. топливно-энергетический комплекс страны развивался преимущественно за счет потенциала, созданного в годы Советского Союза. Это относится как к проведению масштабных геологоразведочных работ, так и самому освоению новых месторождений, развитию технологий, сооружению транспортной инфраструктуры. В настоящий момент Правительство РФ осуществляет шаги, которые направлены на создание новых центров по нефте- и газодобыче, в первую очередь на шельфе. Это должно прекратить продолжающееся «проедание» запасов и создать альтернативные центры добычи, способные конкурировать с Западной Сибирью.

Однако позиция Министерства природных ресурсов, представленная как в докладах его главы, так и в различных федеральных программах, зачастую недостаточно реалистична по срокам и объемам добычи. Согласно им, уже к 2020 г. из глубин акваторий будет извлекаться 320 млрд м³ газа и 95 млн т нефти, в том числе более 80% на шельфе арктических морей [6].

Разведанные запасы природного газа на акваториях составляют около 8 трлн м³ или 12% от российских. Все они локализованы в районах с очень сложными условиями добычи. В настоящее время на шельфе добывается около 40 млрд м³ газа, а ОАО «Газпром» предполагает с учетом Штокмановского проекта в 2030 г. добывать не более 200 млрд м³ (значит в 2020 г. – 130-150 млрд м³). Компании, которые способны добывать практически еще столько же, в настоящее время отсутствуют и вряд ли могут появиться быстро.

В отношении самого «Газпрома» тоже есть вопросы, поскольку на Штокмане предполагается добывать только 90 млрд м³ газа, и где будет производиться еще столько же, компания в своих планах умалчивает. Как и о том, на каких объектах шельфа предполагается довести разведанные запасы до 17 трлн м³, если на Штокмановском месторождении по категориям А, В и С₁ они составляют 3,6 трлн м³, а остальные арктические гиганты (Ленинградское, Русановское) находятся в еще более сложных для разведки и добычи условиях. Скорее всего эти планы связаны с месторождениями Обской и Тазовской губ (Каменомысское, Обское, Чугорьяхинское), которые фактически являются мелководными продолжениями эксплуатируемых сухопутных месторождений Ямала и Гыдана.

Ситуация с разведанными запасами углеводородных месторождений на шельфе оптимизма вообще не вызывает: в настоящее время они составляют 2% от российских, а добыча не превышает полпроцента. Предполагаемое развитие сахалинских проектов, освоения Приразломного, Варандейского и Медынского месторождений в Западной Арктике к 2020 г. дадут не более 50 млн т нефти в год, а недостающие объемы до декларированных 95 млн т могут быть получены только из месторождений Обской губы, которые, по существу, не могут рассматриваться как шельфовые объекты.

Сошлемся еще на один программный документ – утвержденную Правительством РФ от 28 августа 2003 г. «Энергетическую стратегию России до 2020 года». Отдельно по шельфу в ней цифры не представлены, но уровни добычи газа и нефти прогнозируются при самом благоприятном варианте в 730 млрд м³ и 520 млн т соответственно. При этом на суше Западной Сибири предполагается добывать 540 млрд м³ и еще 110 млрд м³ будет добываться из недр Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Таким образом, на европейской части России планируется добыча 80 млрд м³ газа, что примерно соответствует мощности Штокмана на пике добычи. Если приведенные цифры по Дальнему Востоку включают прогнозы по Сахалину (20-30 млрд м³), то мы можем рассчитывать на общее производство в 2020 г. 130-150 млрд м³ (с учетом Каспийских месторождений).

Симптоматично, что в «Стратегии изучения и освоения нефтегазового потенциала континентального шельфа РФ до 2020 года», разработанной тем же МПР, приводятся совсем другие цифры по добыче природного газа – 150 млрд м³ или немного более (но никак не 300 млрд м³). Очень трудно понять такое разногласие, исходящее из одного правительственного источника – Министерства природных ресурсов.

Существует еще один документ, где фигурирует континентальный шельф Российской Федерации – «Долгосрочная программа изучения недр и воспроизводства минерально-сырьевой базы России на основе баланса потребления и воспроизводства минерального сырья (до 2020 г.)». Согласно этой программе,

на геологоразведочные работы на шельфе планируется потратить в прогнозном периоде только 400 млрд руб. (15 млрд долл.), включая средства частных инвесторов. Государство планирует инвестировать из бюджета только десятую часть этой суммы. Если учесть, что изученность континентального шельфа РФ – одна из самых низких в мире, то эта сумма представляется совершенно недостаточной для наращивания запасов на 10 трлн м³. Затраты на ГРП должны быть, как минимум, на порядок больше! Да и сама возможность привлечения ГРП на шельфе частных средств проблематична поскольку потенциальные недропользователи не имеют достаточных стимулов для долгосрочного инвестирования на арктическом шельфе, да еще с окупаемостью в отдаленном будущем [6].

Рентабельность извлечения нефти и газа на арктических месторождениях с большими глубинами и сложной ледовой обстановкой при современном технико-технологическом уровне также требует тщательного анализа. Пока не существует достоверных расчетов, так как нет опыта работ и аналогов. С точки зрения экономического обеспечения энергетической безопасности страны может оказаться целесообразным сконцентрировать внимание на континентальных месторождениях, в первую очередь в Западной Сибири, где доказанные запасы нефти и газа не имеют себе равных в России. Действительно, концепция ближайшего масштабного выхода на арктический шельф выглядит достаточно сомнительной при наличии на полуострове Ямал более 10 трлн м³ разведанных запасов газа (около 30 трлн м³ доказанных), локализованных на суше в пределах одного региона. При этом трудоемкость разработки месторождений, пусть даже и находящихся в вечной мерзлоте, будет значительно ниже. При «дроблении» огромных средств по различным районам России в той же Западной Сибири к 2020 г. может снизиться добыча нефти до 240 млн т и природного газа до 420 млрд м³. Очевидно, что новые акватории и территории смогут восполнить такой спад только при значительно больших объемах средств. Серьезным доводом в пользу ускорения выхода на шельф выступает только необходимость сохранения крупных месторождений Ямала в качестве стратегических национальных резервов углеводородного сырья.

Можно констатировать, что у Правительства РФ в настоящее время нет четкого и обоснованного видения перспектив развития нефте- и газодобывающей промышленности. Государственные стратегии и программы существенно расходятся между собой, особенно в части необходимости существенного увеличения масштабов проведения геологоразведочных работ на арктическом шельфе. Концепция диверсификации источников углеводородов должна обосновываться с учетом всей совокупности геополитических и экономических факторов с реалистичным учетом технико-технологических возможностей для организации крупномасштабных морских промыслов в ледовых условиях Арктики.

Литература

1. Теорема Штокмана // Нефтегазовая вертикаль, 2005. № 16. С.60-62.
2. Штокман: пять вариантов Statoil // Нефтегазовая вертикаль, 2005. № 12. С.82-83.
3. Недоношенный Штокман // Нефтегазовая вертикаль, 2005. № 12. С.80-81.
4. Чернов И. Приразломное / И. Чернов // Нефтяная вертикаль, 2005. № 16. С.64-67.
5. Кутычкин Б. Чья нефть будет первой // Нефтегазовая вертикаль, 2005. № 16. С.70-72.
6. Брехунцов А.М. Выбор стратегических приоритетов российской нефтедобычи в XXI веке // Природные ресурсы, 2006. № 12. С.24-31.

В.П.Семенов

ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В настоящее время жизненно важной задачей для России является повышение конкурентоспособности экономики страны, ее регионов и отдельных предприятий. Это становится возможным сегодня, прежде всего, на базе активизации инновационного фактора развития экономики и решения проблем обеспечения высокого качества продукции, услуг, процессов, систем управления и повышения их эффективного использования.

Решать стратегическую задачу повышения конкурентоспособности приходится в условиях повышенного внимания мирового сообщества к освоению морского пространства. Однако технологически сложные виды морской деятельности доступны лишь ведущим морским державам. Они интенсивно внедряют в морскую деятельность перспективные инновации, требующие, в свою очередь, привлечения очень существенных инвестиций в морские технологии.

Мировой океан и его ресурсы играют постоянно возрастающую роль в экономической и политической жизни России, стремящейся отстаивать свои позиции великой морской державы. Однако морская деятельность

страны, несмотря на позитивные последствия предпринимаемых на высшем государственном уровне организационно-правовых норм, продолжает оставаться в кризисном состоянии.

Государственные интересы Российской Федерации в области морской деятельности на перспективу определяют следующие основополагающие документы:

- «Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена Президентом РФ 27 июля 2001 г., № Пр-1387);

- «Военная доктрина Российской Федерации» (утверждена Указом Президента РФ от 21 апреля 2000 г. № 706);

- Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», Подпрограмма «Морской транспорт» (утверждена Постановлением Правительства РФ 5 декабря 2001 г., № 848);

- протоколы заседаний Морской коллегии при Правительстве РФ.

В «Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года» определено, что в целях обеспечения национальной безопасности страны преимущественно на отечественных предприятиях должно осуществляться строительство современных морских судов для обновления российского флота – транспортного, научно-исследовательского, промыслового, морской техники для освоения месторождений нефти и газа на шельфе, объектов инфраструктуры для устойчивой работы Северного морского пути, средств спасения на море и других видов надводной и подводной техники новых поколений.

Для обеспечения российского флота современной военно-морской техникой, гражданскими судами новых поколений необходимо иметь собственное отечественное конкурентоспособное военное кораблестроение и гражданское судостроение. Весь мир движется по пути эффективной интеграции гражданской и военной промышленности. Для обеспечения лидерства России в мировой энергетике необходимо развитие кораблестроения и судостроения с применением двойных технологий в целях оборонной, экономической и продовольственной безопасности страны. Развитие судостроения должно идти по пути освоения центрами надводного и подводного кораблестроения в сжатые сроки производства сложной наукоемкой гражданской продукции для всех сфер морской деятельности, энергетики, нефтяной и газовой промышленности.

Судостроительной промышленностью России должны быть созданы:

1. Перспективные суда и специальная морская техника нового поколения для обновления российского флота, в том числе функционирующих в экстремальных природных условиях;

2. Проект модернизации и развития производственных мощностей ФГУП ПО «Севмашпредприятие» и ФГУП МП «Звездочка» в целях организации специализированного производства морских буровых платформ и других специальных объектов инфраструктуры для освоения нефтегазовых месторождений арктического континентального шельфа;

3. Проекты строительства трех крытых сухих доков с кранами большой грузоподъемности (до 1500 т) – в Северодвинске, Санкт-Петербурге и на Дальнем Востоке. Создание современных построечно-спусковых комплексов на ведущих судостроительных предприятиях России позволит обеспечить строительство крупнотоннажных судов и морской техники нового поколения на основе комплексного внедрения инновационных наукоемких судостроительных технологий, соблюдение мировых нормативов по трудоемкости и срокам строительства. (Необходимо отметить, что в настоящее время на российских верфях ОАО «Балтийский завод», ФГУП «Адмиралтейские верфи», ФГУП «ПО «Севмаш»» могут строиться суда дедвейтом не более 70 тыс. т, а крупнейший сухой док верфи Newport News Shipbuilding в США, имеющий длину 662 м и ширину 76 м, оборудован краном грузоподъемностью 900 т);

4. Судостроительно-судоремонтная верфь в Азово-Черноморском бассейне и др.

Потребности России в морской технике гражданского назначения следующие:

- атомные ледоколы нового поколения мощностью до 100 МВт – 5-6 ед., дизель-электрические ледоколы нового поколения – 6-8 ед.;

- научно-исследовательские суда для геологоразведки, оснащенные современными подводными аппаратами (обитаемыми и транспортируемыми необитаемыми) для исследований и выполнения специальных работ – 6-8 ед.;

- принципиально новые для российского судостроения суда-газовозы ледового класса – 10-12 ед., танкеры усиленного ледового класса для Арктики (в том числе дедвейтом свыше 70 тыс. т), балкеры и химвозы – до 80 ед.;

- специальные современные морские платформы разведочные и добывающие – 25-30 ед., суда обеспечения – 35-40 ед., подводные аппараты для освоения месторождений нефти и газа, морские терминалы для хранения, переработки и транспортировки нефти и газа на шельфе;

- плавучие электростанции – атомные, дизель-электрические, приливные, другие специальные объекты для автономного энергообеспечения и обустройства северных территорий – 5-6 ед.;

- специальные современные объекты инфраструктуры устойчивой работы Северного морского пути;

- новые морские рыбопромысловые суда (малые, средние и крупные) для работы в экономической зоне России и в Мировом океане – до 165 ед.;

- морские скоростные паромы, в том числе для линии Калининград–Санкт-Петербург, грузопассажирские суда – 6-8 ед.;
- другие суда для обновления российского флота (лесовозы, суда внутреннего и смешанного «река-море» плавания, суда технического флота и др.) – до 300 ед.

Общая потребность составляет до 600-650 ед.

Потребности и запросы российских судовладельцев и других пользователей судовой техники во многом диктуются также постоянно растущей отечественной грузовой базой. По данным Минтранса России объем перевалки грузов через российские порты вырастет с 420 млн т в 2006 г. до 530-540 млн т в 2010 г. и до 600 млн т в 2015 г.

Приоритеты в этих потребностях во многом определяются Подпрограммами «Морской транспорт» и «Водный транспорт» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России на 2002-2010 годы», программами строительства судов и других видов морской техники таких крупных государственных компаний как ОАО «Газпром», ОАО «НК «Роснефть»», ОАО «Совкомфлот», ФГУП «Росморпорт», а также реальными текущими и перспективными заказами крупных и средних судоходных компаний, таких как ДВМП, Приморское, Мурманское и Северное пароходства, Волго-Балтийская компания, Азово-Донское пароходство, ряда сибирских и других пароходств.

Затраты на реализацию всех перечисленных выше проектов, включая проектирование объектов морской техники и крупные инвестиции на модернизацию мощностей для ее строительства в России, не под силу частному российскому бизнесу. Поэтому предпочтение в настоящее время отдается созданию аналогичной морской техники за рубежом. Стратегически такая практика неприемлема, так как наносит значительный ущерб экономике и национальной безопасности страны. Для решения данной проблемы необходима экономическая и нормативно-правовая поддержка государства, что полностью соответствует мировой практике развития национального судостроения.

Судостроение относится к отраслям, обладающим большим научно-техническим и производственным потенциалом, способным влиять на развитие технологий в смежных отраслях промышленности. Это является одной из главных причин того, что правительства большинства стран в обеспечение активной морской деятельности особое внимание уделяют развитию морских и судостроительных технологий, оказывая прямую поддержку верфям.

Основные причины отставания отечественного судостроения:

- недостаток ассигнований на разработку наукоемких морских и судостроительных технологий;
- моральное и физическое старение основного технологического оборудования предприятий отрасли;
- отставание уровня технологии и организации работ;
- износ основных производственных фондов по отрасли составляет более 50%, а активной части – более 70%;
- действующие условия кредитования судов, таможенных пошлин на комплектующее оборудование и системы налогообложения в России приводят к дополнительному увеличению стоимости судов на 20-25%.

В ряде ведущих морских стран применяются следующие меры по развитию морских и судостроительных технологий:

- прямое субсидирование строительства судов в размере до 6-9% цены судна;
- оказание финансовой помощи при постройке судов для отечественных судовладельцев;
- обеспечение гарантий под кредиты на строительство судов;
- субсидирование процентных ставок по кредитам;
- предоставление дешевых кредитов, применение ускоренной амортизации, налоговых послаблений (отсрочек, списаний, безналоговых резервных фондов);
- участие государства в финансировании научно-исследовательских работ;
- размещение государственных заказов на постройку торговых и военных судов на национальных верфях;
- участие правительства в управлении верфями или их национализация;
- списание правительством убытков и предоставление финансовой помощи при модернизации и реконструкции верфей;
- планирование сдачи на слом и строительство новых судов для государственных нужд и т.п.

Для развития отечественного судостроения и повышения конкурентоспособности судостроительной продукции в настоящее время на государственном уровне принимаются меры, направленные на создание нового конкурентоспособного облика судостроительной промышленности на основе оптимизации производственных мощностей, их модернизации и технического перевооружения, внедрения современных промышленных и информационных технологий, совершенствования нормативно-правовой базы в целях удовлетворения потребностей государства и бизнеса в современной судостроительной продукции.

В настоящее время в целях консолидации усилий по наращиванию производственного и научно-технического потенциала судостроения в нашей стране применяются следующие основные организационно-правовые и финансовые меры:

- создание Объединенной судостроительной корпорации (Указ Президента РФ № 394 от 21.03. 2007 г.);
- разработка под руководством Минпромэнерго России «Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» (утверждена приказом министерства № 354 от 06.09. 2007 г.);

- разработка Федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы» (принята распоряжением Правительства РФ № 1571-р от 07.11.2007 г.);
- проведение Минпромэнерго России конкурса лизинговых проектов в области гражданского судостроения и др.

На протяжении последних 10-15 лет российские судостроительные заводы испытывали огромный дефицит в заказах на строительство судов и, прежде всего, от отечественных заказчиков, что привело к замедлению производственного роста, невозможности осуществить работы по техническому перевооружению и модернизации заводов и, как следствие, к их отставанию по техническому уровню от зарубежных верфей. Одной из важнейших проблем является отсутствие в России финансово-кредитной системы, позволяющей отечественной судостроительной отрасли на равных с ведущими судостроительными странами экономических условиях работать на мировом рынке гражданского судостроения.

В настоящее время, в преддверии нового этапа в развитии отечественного судостроения, представляется целесообразным оценить сегодняшний потенциал отрасли по удовлетворению все возрастающих потребностей и запросов отечественных пользователей судовой техники, а также определить те финансово-экономические механизмы и инструменты, которые позволят развить и нарастить этот потенциал.

Российские судостроительные заводы способны на высоком техническом уровне производить большую часть номенклатуры судов. Однако производственные, технологические и финансовые возможности большинства судостроительных заводов делают реализацию заказов на суда весьма затруднительной, затратной а, зачастую, либо неконкурентоспособной, либо вообще невозможной.

Во многом это происходит из-за того, что производственные мощности российских судостроительных заводов загружены неравномерно и зачастую нерационально. Объем их загрузки и ее стабильность зависит от многих факторов, и, прежде всего, от стабильности системы финансирования строительства судов, как со стороны заказчиков, так и самих заводов, которая до настоящего времени в отрасли не налажена и фактически, как система, отсутствует.

Вследствие такой нестабильной загрузки на судостроительных заводах, а также на предприятиях судового машиностроения и морского приборостроения, нарушены необходимые балансы использования мощностей по видам основного судостроительного и обеспечивающих производств.

В производственных программах многих заводов основу составляют судостроительные заказы с преобладанием корпусных работ, что приводит к низкому использованию мощности цехов и участков механомонтажной и достроечных групп, к снижению их технического уровня и потере квалифицированных кадров рабочих и инженеров.

В такой сложной ситуации большинство заводов пытаются обеспечить свою производственную программу, исходя из имеющихся финансовых, административных или корпоративных возможностей, зачастую не самыми эффективными способами.

В свою очередь, потенциальные заказчики многих отечественных заводов, а это большинство средних и малых российских судоходных компаний, которые суммарно владеют почти 40-45% российского тоннажа (кроме 4-6 ведущих компаний, строящих свой флот в основном за рубежом), испытывают на протяжении последних более чем 10 лет практически неразрешимые проблемы с финансированием строительства новых судов. При этом они остро нуждаются как в замене принадлежащих им судов, возраст которых в большинстве случаев превышает 25 лет, так и в увеличении своего тоннажа в связи с возможностями, создающимися постоянно возрастающей отечественной грузовой базой.

Указанные проблемы судоходных компаний создают, в свою очередь, проблемы с заказами и со стабильной загрузкой для большинства российских судостроительных заводов, за исключением крупнейших компаний, таких как «Адмиралтейские верфи», «Балтийский завод», «Севмаш», «Красное Сормово», которые либо уже обеспечены гарантированными заказами на несколько лет, либо имеют возможность их получить от зарубежных или крупных отечественных заказчиков.

В результате, на сегодняшний день в стране сложилась ситуация, когда:

- существует рынок потенциальных заказов судов, которые в большинстве своем будут обслуживать российскую грузовую базу и которые по своим характеристикам могут быть построены на отечественных заводах;
- имеются производственные мощности, требующие значительного объема модернизации и технического перевооружения, но, тем не менее, способные уже сегодня начать осваивать часть из этих потенциальных заказов и получить возможность в ближайшей перспективе начать работы по модернизации;
- отсутствует финансово-организационная система, способная обеспечить потенциальных российских заказчиков возможностью размещать заказы на отечественных заводах и создать надежную и стабильную производственную связь между ними.

Такая система во многом может быть создана на основе внедрения и использования в отрасли лизинговых схем. Основное преимущество лизинговой схемы финансирования проектов в том, что лизинг не требует от лизингополучателя единовременного отвлечения значительных оборотных средств.

К сожалению, за годы развития лизинга в России, в области судостроения практически не было полноценных лизинговых сделок для новых транспортных или других типов судов, когда лизинговая компания

за счет привлеченных или собственных средств организовала бы строительство судна на определенном заводе по выбранному или заказанному судоходной компанией проекту.

До настоящего времени взаимоотношения российских судовладельцев и лизинговых компаний ограничиваются несколькими примерами фактического приобретения последними на судостроительных заводах освоенных в производстве и постоянно строящихся для рынка портовых буксиров и барж, или покупкой на вторичном рынке подержанных небольших транспортных и рыбопромысловых судов с последующей сдачей их в лизинг. Эти отдельные, хотя и положительные, примеры, тем не менее, нельзя признать действующей системой.

Во многом это связано с тем, что сущность и преимущества лизинга, как инструмента инвестиционной деятельности, участниками рынка судовой техники понимаются и используются неоднозначно.

С одной стороны, потенциальные лизингополучатели – судоходные компании и другие пользователи судовой техники часто достаточно туманно представляют себе те выгоды, которые может дать им применение лизинговых схем строительства и эксплуатации судов, и пытаются получить финансирование через традиционные кредитные схемы. **С другой стороны,** большинство состоявшихся российских лизинговых компаний (как самостоятельных, так и компаний при банках) на основании опыта осуществления конкретных лизинговых сделок выработали примерно схожие подходы к технологии их осуществления, и еще не готовы принять на себя риски, связанные со строительством на российских заводах, с их непростыми проблемами, таких сложных инженерных объектов, какими являются суда, а также риски, связанные с их эксплуатацией, которая обеспечивает окупаемость судов не менее чем за 8-12 лет, а по речным судам даже более 12-ти. Это требует от лизинговой компании быть способной профессионально оценивать все эти риски, знать, как от них защититься или предотвратить, а также иметь возможность привлекать необходимые финансовые ресурсы на такой длительный срок. Очевидно, что для ряда компаний это пока затруднительно, а для подавляющего большинства – нереально.

Такое предположение подтверждается отказом большинства лизинговых компаний участвовать в конкурсе лизинговых проектов, организованного в августе 2007 г. Минпромэнерго России, по результатам которого распределялись бюджетные средства на развитие и поддержку лизинга в судостроительной отрасли. Участие в этом конкурсе приняли только две компании: ОАО «Финансовая лизинговая компания» и ФГУП «Судозэкспорт», хотя приглашены были практически все ведущие российские лизинговые компании и банки.

Изложенная выше ситуация подтверждает сложившееся мнение о том, что для эффективного внедрения лизинга в судостроение и судоходство необходимо привлечение к этой деятельности одной или нескольких крупных финансово обеспеченных и поддерживаемых государством (или с его участием) лизинговых компаний федерального уровня, которые будут способны организовать заказ, финансирование и строительство на российских заводах судов, необходимых потенциальным российским заказчикам, а также обеспечить долгосрочный лизинг этих судов. Кроме того, они должны быть способны решать весь комплекс технических, финансовых и юридических проблем, возникающих в период формирования и реализации лизинговых сделок. Именно в такой роли позиционирует себя в настоящее время ОАО «Финансовая лизинговая компания» (ФЛК). Имея большой опыт работы в области лизинга авиационной техники, и занимая на этом рынке ведущие позиции, ФЛК, проведя определенную внутреннюю реструктуризацию и создав специализированное подразделение, развернула активные и объемные работы по становлению лизинга в судостроении и судоходстве.

По оценкам ОАО Банка ВТБ к 2010 г. рынок лизинга в России вырастет в 3 раза, объем профинансированного лизинга составит 22 млрд долл. В том числе и в сегменте водного транспорта.

Лизинговое кредитование в сфере водного транспорта сейчас активно развивает дочерняя структура Группы ВТБ – ОАО «ВТБ-Лизинг». По рейтингам 2006 г. эта компания занимает первое место, имея портфель лизинговых договоров на сумму более 1,2 млрд руб. Опыт «Совкомфлота» также окажется полезным для ВТБ при консультировании в вопросах финансирования судоходства, оценки судов и инвестиционных проектов в сфере судоходства. **ВТБ планирует соглашения не только с перевозчиками, но и с судостроителями.** Появление инфраструктурных проектов в транспортной отрасли, а также шельфовых проектов требует для их реализации эффективного использования производственных мощностей, условно, близкорасположенных предприятий транспорта, судостроения, специального машиностроения.

Начало положено – создана Объединенная судостроительная корпорация, основным родом деятельности которой будет как строительство, так и организация послепродажного сервиса судов. Новая корпорация будет активно заниматься как выполнением госзаказа, так и гражданским судостроением. Причем как в интересах обеспечения морских перевозок, так и решения проблем судоходства по внутренним водным путям.

Реализация Стратегии развития судостроительной промышленности до 2020 года позволит:

- изменить структуру производства отрасли за счет опережающего роста гражданского судостроения;
- увеличить объемы производства к 2015 году в 2,2 раза;
- сохранить объемы экспорта вооружений и военной судовой техники на уровне 15-20% мирового рынка;
- обеспечить удовлетворение российских потребителей в основной номенклатуре специальных судов и морской техники, в том числе и для освоения прибрежного шельфа;
- обеспечить объем экспорта гражданской продукции судостроения до 2% от мирового объема продаж.

Реализация мероприятий по модернизации и техническому перевооружению позволит обеспечить комплексное внедрение в судостроение России инновационных наукоемких судостроительных технологий с достижением мировых показателей по продолжительности, трудоемкости и стоимости строительства судов и морской техники.

Литература

1. Горбач В.Д., Алешкин А.Н., Рыманов В.Ф. Модернизация и развитие производственных мощностей предприятий судостроительной промышленности на период до 2015 года // Вестник технологии судостроения, 2007. № 15.
2. Логачев С.И. Анализ мировой практики государственной поддержки судостроительной промышленности // Судостроение, 2007. № 2.
3. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г. // Независимое военное обозрение. 2001. 3 августа.
4. Новые финансовые возможности для нового флота // Морская биржа, 2007. № 21.
5. Семенов В., Семенов С., Шматко А. Проблемы инновационного инвестирования в морской экономике // Морской сборник, 2008. № 1.
6. Семенов В., Семенов С. Инновационное развитие предприятий судостроительной промышленности // Морской сборник, 2008. № 6.
7. Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу. Минпромэнерго России, 2007 // <http://www.minprom.gov.ru/>
8. Христенко В.Б. Об основных направлениях развития гражданской морской техники на 2009-2016 годы // Судостроение, 2007. № 6.
9. Чугунов В.В. Российское судостроение. Возможности и перспективы на отечественном рынке заказов судовой техники // Морская биржа, 2007. № 21.

А.Г.Столбов

ОПТИМИЗАЦИОННЫЙ ПОДХОД К РАЗРАБОТКЕ И РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ* В АРКТИКЕ

Современное состояние морехозяйственной деятельности в арктических морях является неудовлетворительным. В морской деятельности преобладает отраслевой подход. Слаба координация между различными ресурсопользователями. Советы по морской деятельности, созданные при администрациях субъектов федерации, не справляются с задачей координации.

Серьезной причиной неудовлетворительного состояния морепользования в стране в целом является незавершенность нормативно-методического обеспечения морской деятельности. Хронологическая последовательность разработки основополагающих документов по морской деятельности не соответствует объективной логической взаимосвязи: 1) основополагающим документом является Морская доктрина (принята в 2001 г. [3]); 2) на основе Морской доктрины должна быть разработана Стратегия развития морской деятельности (в 2008 г. СОПСом разработаны «Основные положения стратегии развития морской деятельности» [4]); 3) цели Морской стратегии реализуют федеральные и региональные целевые программы (ФЦП «Мировой океан» принята в 1998 г.). Это, конечно, не может не отражаться на организации морской деятельности страны, хотя и не является единственной причиной неудовлетворительного ее состояния.

Экономическое содержание морской стратегии должно выражаться в совокупности (в системе) взаимосвязанных целей, включающей как функциональные, так и региональные стратегические направления, выделенные в Морской доктрине РФ.

В «Основных положениях стратегии развития морской деятельности РФ до 2020 года и на более отдаленную перспективу», разработанных СОПС, долгосрочные целевые установки сформулированы следующим образом:

- 1) комплексное обеспечение национальной безопасности РФ;
- 2) придание высоких темпов устойчивому социально-экономическому развитию РФ и ее приморских регионов;
- 3) усиление политического влияния РФ в мире и восстановление статуса морской державы [4, с.37].

По своему значению укрепление геостратегических позиций России в условиях глобализации является наиболее значимой целью Морской стратегии. Поэтому, на наш взгляд, более обоснованным является следующее распределение приоритетов между стратегическими целями Стратегии развития морской деятельности:

- укрепление геостратегических позиций России как морской державы в условиях глобализации;
- обеспечение национальной безопасности страны за счет использования военно-морского потенциала;

* В дальнейшем в тексте иногда употребляется термин «морская стратегия».

– завоевание конкурентного преимущества национальной экономики за счет использования морского природно-ресурсного потенциала.

Внесенные уточнения в формулирование целей Морской стратегии по сравнению с «Основными положениями ...» [4] полнее характеризуют роль морской деятельности в достижении стратегических целей. Кроме того, интенсивность темпов социально-экономического развития не должна быть самоцелью, в условиях глобализации она определяется конкурентоспособностью национальной экономики.

При этом следует обратить внимание на тесную взаимозависимость и характер взаимосвязи между стратегическими целями. Достижение стратегической цели – укрепление геостратегических позиций России и восстановление статуса морской державы – является синергетическим результатом реализации двух других целей. Только эффективное использование морского природно-ресурсного потенциала для завоевания конкурентного преимущества национальной экономики (обеспечения высоких темпов социально-экономического развития) и военно-морского потенциала для обеспечения национальной безопасности могут способствовать укреплению геостратегических позиций России. В то же время усиление политического влияния РФ в мире и восстановление статуса морской державы будет способствовать расширению возможностей для более полного использования природно-ресурсного и военно-морского потенциала.

Такая взаимозависимость стратегических целей свидетельствует о том, что реализация Морской стратегии имеет оптимизационный характер. Нельзя ускорить или максимизировать реализацию одной из стратегических целей за счет ресурсов двух других. Оптимальное решение должно предусматривать пропорциональное (а точнее – оптимальное) распределение ресурсов между целями.

При этом следует подчеркнуть, что для повышения эффективности реализации целевых направлений Морской стратегии решение задач по оптимизации развития морской деятельности должно опираться на научную основу.

Сложность, многокритериальность задач по разработке Морской стратегии при наличии рисков и неопределенности практически исключают использование формализованных методов оптимизации. В этой ситуации для достижения наилучшего результата в процессе разработки Морской стратегии необходимо использовать вариантный метод и метод итераций (последовательных приближений). Для экспертного решения задач оптимизации большое значение имеет четкая координация различных видов морской деятельности как на уровне страны, так и на уровне приморского региона, которая в настоящее время недостаточна.

Организация военно-морской деятельности на арктическом региональном направлении должна строиться исходя из геополитического значения этого региона в системе национальных интересов страны. Изменение геополитического статуса российской Арктики определяется не только возрастанием угроз с Атлантического направления и приближением НАТО к границам России, но и возрастающим значением морских природных ресурсов, которыми богат континентальный шельф Арктики.

Такие государства, как США, Великобритания, Норвегия, Финляндия, даже Германия и Япония считают богатства Российского сектора Арктики достоянием всего мирового сообщества. За участие в разработке российских арктических нефтегазовых месторождений ведут борьбу более десятка иностранных компаний, фирм и консорциумов США, Европы и даже Австралии. Россия постепенно вытесняется с архипелага Шпицберген, имеющего для нее стратегическое значение. Ведущие морские державы стремятся ограничить возможности выхода России к ресурсам и пространствам Мирового океана, международным морским коммуникациям, оказывают экономическое, политическое и международно-правовое давление на Российскую Федерацию с целью ограничения ее морской деятельности.

В такой ситуации для обеспечения национальных интересов России в Мировом океане и, в частности, в морях российской Арктики Северный флот должен обладать достаточным военно-морским потенциалом.

Однако методологическая проблема по научному обоснованию принципа достаточности военно-морского потенциала для обороны к настоящему времени не решена. Как заявлял прежний командующий ВМФ В.Масорин: «Наша цель – не достижение превосходства на море и тем более не создание угрозы какому-либо государству, а реализация в первую очередь сдерживающей функции в интересах безопасности Российской Федерации, поддержание военно-политической стабильности, парирование возможных угроз с морских и океанских направлений» [2].

В США, например, состав и боевая мощь ВМФ определены так, чтобы обеспечить способность четырех региональных объединенных командований «отражать враждебные удары в четырех жизненно важных для США регионах усилиями передовых группировок» и «возможность одержать победу одновременно над двумя противниками в крупных локальных вооруженных конфликтах на различных театрах военных действий» [5, с.66]. Такой подход соответствует политике «глобального доминирования, сдерживания и устрашения» и ведет к гипертрофии военного бюджета.

На наш взгляд, задача определения достаточного военного потенциала также имеет оптимизационный характер [6]. Оптимизационный подход необходим, прежде всего, к согласованию военно-стратегических и социально-экономических целей в процессе формирования национальной морской политики РФ. Как показывает опыт многих стран, а особенно нашей страны, гипертрофированное развитие ВПК и вооруженных

* Для решения такого рода задач вообще отсутствуют формализованные методы оптимизации.

сил, неизбежно ведущее к ослаблению гражданского сектора, не способствует экономическому росту и не создает базы для развития морехозяйственной деятельности по освоению морских природных ресурсов. С другой стороны, снижение приоритета военно-стратегических целей может ослабить геэкономические позиции страны, в том числе, в конкурентной борьбе за право освоения морских ресурсов и будет ограничивать темпы экономического развития.

Сложность задачи оптимизации морского военно-стратегического потенциала состоит в том, что эта задача является многокритериальной. Методический подход к решению подобной задачи был разработан в США в конце 1950-х гг. Это задача о достаточности системы нападения для подавления обороны противника, которая не имеет формализованного решения, но может быть сведена к более простой задаче с двумя критериями «стоимость – эффективность». Эффективность системы нападения возрастает с увеличением, например, числа ракет. А вместе с этим растет и стоимость. Экспертным путем выбирается вариант исхода или из бюджетных ограничений, или из необходимой вероятности поражения противника, если бюджет может обеспечить возникающие при этом затраты.

Эта задача не может быть решена на региональном уровне, оптимизировать состав и боевую мощь ВМФ можно только с государственных геостратегических позиций. В соответствии с утвержденной Президентом Российской Федерации Государственной программой вооружения на период до 2015 г. строительство Военно-морского флота будет не только продолжено, но и расширится в отношении атомных и дизельных подводных лодок, а также других кораблей нового поколения (фрегата, корветов и вспомогательных судов). Это касается также создания современных и перспективных образцов вооружения и военной техники, систем наблюдения за подводной и надводной обстановкой на всех морских театрах.

Сложной теоретической проблемой морской экономики является исследование структуры, пропорций и закономерностей развития отраслей морского хозяйства. Теоретический подход к этой проблеме также должен быть оптимизационным, так как в условиях трансформации и структурных преобразований всех компонентов морехозяйственной деятельности стихийное, нерегулируемое развитие может вызвать нежелательные диспропорции. Только оптимальные пропорции, взаимосвязанные оптимальные параметры различных видов морской деятельности обеспечат повышение эффективности национальной экономики.

В условиях глобализации трудно будет преодолеть инерцию межотраслевой диспропорции при освоении углеводородов континентального шельфа. Для развития ресурсоперерабатывающих отраслей необходим действенный экономический механизм, нацеленный на активное перераспределение приоритетов между ресурсодобычей и переработкой. Западным странам выгодно платить высокие цены за нефть и газ, чтобы сохранить источники природных ресурсов для своей высокоразвитой перерабатывающей промышленности. Любые затраты на сырье транснациональные компании возвращают соответствующим повышением цен на готовую продукцию, экспортируемую в страны – поставщики нефти и газа.

В процессе разработки Морская стратегия должна быть увязана со стратегией развития национальной экономики и экономики приморских регионов. Здесь необходима, можно сказать, функционально-пространственная оптимизация социально-экономического развития, т.е. реализация Морской стратегии должна обеспечить сбалансированное развитие национальной экономики на морском и континентальном пространстве. Как это ни парадоксально звучит, Россия не станет великой морской державой без хороших автомобильных и железных дорог.

Эти принципиальные положения должны быть исходными в процессе разработки функциональной структуры и содержания стратегии морской деятельности на арктическом региональном направлении.

Системное понимание экономического содержания Морской стратегии необходимо также с точки зрения обеспечения взаимосвязи между национальными стратегическими целями и стратегией социально-экономического развития арктических приморских регионов страны.

Стратегия развития морской деятельности в Арктике должна быть региональным блоком общей Морской стратегии РФ и в своей структуре должна включать ряд функциональных блоков. Основными функциональными блоками или направлениями развития морской деятельности в Арктике являются:

- повышение эффективности морских перевозок, особенно за счет возрождения Северного морского пути;
- обеспечение устойчивого развития рыбного промысла;
- рациональная организация освоения углеводородных и минеральных ресурсов континентального шельфа;
- развитие туристско-рекреационной деятельности в субъектах федерации;
- укрепление военно-морского потенциала на арктическом региональном направлении;
- развитие береговой инфраструктуры и других обеспечивающих подсистем морской деятельности.

По каждому из направлений или видов морской деятельности в Арктике необходимо выделить ключевые задачи для решения на федеральном и региональном уровне, определить возможные источники и механизмы финансирования. Следует обратить внимание на необходимость использования кластерного подхода к разработке организационных форм развития морской деятельности в регионе.

Реализация целей Стратегии развития морской деятельности в Арктике должна стать импульсом к переходу региональной экономики субъектов федерации на инновационный путь диверсифицированного развития по использованию богатых морских ресурсов Европейской Арктики.

Стратегия развития морской деятельности России до 2020 года и на более отдаленную перспективу должна стать мощным организационно-экономическим инструментом реализации национальных интересов страны в Мировом океане, которые определены и сформулированы в Морской доктрине.

Для успешной реализации целей Морской стратегии необходимо активизировать международное сотрудничество. При этом международное сотрудничество не должно ограничиваться нормативно-правовой сферой, а должно распространяться и на совместное использование мирового морского природно-ресурсного потенциала, на обеспечение безопасности морской деятельности. Развитие международного сотрудничества в организации морской деятельности будет способствовать повышению уровня взаимной безопасности и эффективности национальных экономик.

В результате международного разделения труда в мировой экономике развивается процесс глобализации. Результатом глобализации является, прежде всего, становление единого экономического рынка с его преимуществами. С одной стороны, глобальная экономика выглядит достаточно привлекательной: увеличивается экономический рост, стимулируемый либерализацией международной торговли. Вместе с тем, возникают такие проблемы международных отношений, как бюджетный и товарный дефицит, долги по финансовым обязательствам, широкий спектр социальных и экологических проблем и многие другие. Свидетельством этого является разразившийся в 2008 году мировой финансовый кризис. Возможной причиной возникновения современных проблем является то, что с образованием международных институтов, таких как МВФ и ВБ, не было создано экономического механизма, обеспечивающего координацию взаимоотношений в мировой экономике [7].

Как пишет Морис Алле, «мировая экономика в настоящее время не имеет никакой реальной системы регулирования и развивается в анархических рамках ...» [1, с.119]. Все попытки установить справедливый «мировой порядок» потерпели крах. Структурное несовершенство институтов, призванных регулировать процессы глобализации мирохозяйственных связей, приводит к тому, что многосторонние соглашения между всеми государствами, которые показали свою недееспособность, заменяют менее систематизированные структуры мирового управления, которые, возможно, скорее станут опираться на взаимодействия между региональными блоками, чем между государствами. В этом смысле можно говорить о возникновении концепции *нового регионализма* как одного из шагов на пути к установлению нового мирового соглашения [8].

Когда развивающейся стадии глобализации экономики не соответствует и объективно не может соответствовать существующий уровень мирового политического и социального устройства государств, реализация национально-государственных интересов в сложившихся условиях может осуществляться через региональную интеграцию. В этом случае организация эффективных институциональных структур, координация существующих национально-государственных органов возникает в отдельных регионах мира между странами, находящимися в территориальном соприкосновении или географической близости.

Такая возможность осуществляется и подтверждается на практике путем создания и довольно успешного функционирования различных международных форм региональной интеграции. Примером международных форм региональной интеграции являются такие международные образования как ЕС, НАФТА, АСЕАН, ЕврАзЭС. Определенная группа стран, учитывая негативные стороны действующей международной институциональной системы внешнеэкономических отношений, создает, таким образом, региональное образование на более справедливой основе. В этом случае удастся избежать асимметрии регионального экономического пространства, характерного для современных процессов глобализации.

Расширяющийся процесс освоения ресурсов и пространства Мирового океана носит глобальный характер. В настоящее время многие страны (и не только приморские) стремятся получить доступ к морским природным ресурсам. Однако современный уровень международного разделения труда и существенные различия между государствами по степени инженерно-технологического обеспечения морской деятельности обуславливают необходимость международного сотрудничества в этой сфере.

На арктическом региональном направлении сотрудничество приморских государств осуществляется в основном в рамках Баренц-региона, направлено на развитие экономических, культурных связей между североевропейскими странами и защиту окружающей среды. В сфере морской деятельности сотрудничество имеет одностороннюю направленность: российские предприятия являются поставщиками рыбного сырья и покупателями промысловых судов.

Отрадно отметить, что после долгих геополитических колебаний, по сообщениям СМИ, в конце октября 2007 г. норвежская компания StatoilHydro, французская Total и «Газпром» создали консорциум для реализации проекта освоения гигантского Штокмановского месторождения в Баренцевом море. Добыча пойдет в 550-600 км от берега, объем инвестиций, по скромным оценкам, составит более 50 млрд долл. Это первый этап региональной интеграции в сфере организации морской деятельности, т. е. на уровне отдельных компаний. Дальнейшее развитие региональная интеграция на арктическом региональном направлении должна получить с выходом на межгосударственный нормативно-правовой уровень. При этом с российской стороны партнерами могут выступать субъекты федерации СЗФО. Взаимная выгода такой интеграции для всех арктических приморских регионов очевидна.

В заключение можно выразить надежду, что осуществление Морской стратегии станет локомотивом по радикальному повышению конкурентоспособности российской экономики на мировых рынках, укреплению геополитических позиций страны в глобализованном мире, а самое главное – подъему уровня жизни населения России.

Литература

1. Алле М. Глобализация. Разрушение условий занятости и экономического роста. М., 2003.
2. Василенко С. Флот как национальный приоритет // НТК «Звезда» 31.07.07. (<http://resource.tvzvezda.ru/?id=137570&from=rss>).
3. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года // Независимое военное обозрение, 2001, 3 августа.
4. Основные положения стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу. М.: СОПС Минэкономразвития России и РАН. 2008. 154 с. (рукопись).
5. Смоловский А. Развитие и состояние морской (военной) мощи США // Морской сборник. 2007, № 10. С.63-69.
6. Столбов А. Г. Оптимизационный подход к разработке и реализации морской стратегии России // Морская стратегия России и экономическая деятельность в Арктике. Тезисы докладов II Всероссийской научно-практической конференции, Мурманск, 4-5 июня 2008 г. Апатиты: Изд. КНЦ РАН, 2008. С.16-18.
7. Kendall S. Future of IMF argued // The Moscow Tribune, Feb. 4, 1998. P.8.
8. Mistry P. Regional Integration Arrangements in Economic Development: Panacea or Pitfall, The Hague: FONDAD, 1996. 100 p.

Л.Б.Тарханова

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В УСЛОВИЯХ РИСКОВ И ВЫЗОВОВ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

В условиях глобализации освоение Мирового океана и морских ресурсов становится приоритетным направлением мирового развития, а воздействие на морскую деятельность является одним из весомых рычагов регулирования положения отдельных государств и мировой экономики в целом. Сегодня в мире все сильнее проявляются последствия столкновения многолетней тенденции к глобализации и стремления отдельных стран защитить свой экономический суверенитет, получить максимальные выгоды для своих граждан. Отсюда возникает проблема поиска баланса между защитой национальных экономических интересов и необходимостью совместно решать глобальные проблемы.

Глобализация не только характеризует проявление внешней взаимосвязанности развития наций и народов, усиления процесса международной интеграции, но и формирование реальных условий, направленных, в первую очередь, на экономическое взаимодействие. Понимание, что мир перераспределяется постоянно без применения военной или политической силы – а чисто экономически – дает новый статус понимания системы взаимоотношений государств, в том числе и в морской деятельности. В сегодняшней ситуации геоэкономический подход предопределяет приоритеты мирового и национального развития, мотивацию оперирования в глобальном пространстве [1]. При этом подходе система стратегических взаимодействий субъектов глобальной экономики формируется на основе пространственной локализации типов экономической деятельности в глобальном пространстве, перераспределении мирового дохода, нового разделения труда, а также на основе слияние политики и экономики в сфере международных отношений.

В настоящее время на процесс реализации Стратегии развития морской деятельности России будут влиять составляющие политической и экономической глобализации:

Во-первых, государство оказывается не единственным, а одним из участников мировой экономики и политики. Наряду с государствами в этих процессах участвуют и другие субъекты международных отношений – транснациональные корпорации (ТНК), международные организации (некоммерческие и коммерческие), объединения. Множество таких частных субъектов внедряется в сферу хозяйственной деятельности национальных правительств, внося коррективы в их политику, а самые крупные из них оказываются способными влиять на финансовую и иную конъюнктуру мирового хозяйства в целом [2].

Во-вторых, глобализация мировой экономики сопровождается сегодня другим, аналогичным по своему содержанию, но в известной мере противостоящим ей процессом - регионализацией экономической деятельности, т.е. глобализацией в ограниченных масштабах, охватывающей группы стран, регионов, создающих различные интеграционные союзы и объединения, в которых происходит большая или меньшая либерализация экономических взаимосвязей.

Европейскую интеграцию можно рассматривать как общемировую тенденцию движения к экономической интеграции в глобальных масштабах. По мере развития экономики ЕЭС стало ясно, что дальнейшее развитие интеграции невозможно без разработки совместной морской политики, которая должна быть направлена не только на достижение общих целей Европейского Союза, но и на защиту конкретных морехозяйственных интересов групп крупного, среднего и малого европейского бизнеса [3].

Не вызывает сомнения что морская деятельность очень важна для Европейского Союза, поскольку доминирование в морской сфере дает возможность использовать морской бизнес как мощное оружие реализации экономической стратегии в морской деятельности как на уровне транснациональных корпораций, так и на уровне государств. И очевидно, что единая морская политика Европейского Союза призвана стать тем интегрирующим фактором на пути создания общего экономического и политического пространства ЕС.

В-третьих, процессы глобализации характеризуются выстраиванием иерархии субъектов международных отношений и формированием глобальной системы регулирования их взаимодействия. Это не может не отражаться на выборе стратегии деятельности (в том числе и морской) любого из этих субъектов. Морская деятельность как одна из наиболее капиталоемких и наукоемких отраслей, объективно способствует увеличению разрыва между экономически и технологически ведущими и всеми остальными государствами, содействуя тем самым более четкому оформлению иерархии стран в рамках глобализации, выстраиваемой по критерию их фактической дееспособности [4].

В основе современных тенденций и факторов глобализации мировой экономики лежит усиление соперничества ведущих мировых держав в борьбе за контроль над экономическим оборотом природных ресурсов не только в глобальных процессах развития цивилизаций, но и в обеспечении устойчивого социально-экономического развития общества. Направления морской деятельности, связанные с перспективами глубокого хозяйственного освоения Мирового океана, должны вписываться в процессы глобализации и их международно-политическое регулирование, а, значит, будут неизбежно использоваться как прецеденты для продвижения глобализации и ее правового оформления в направлениях, наиболее отвечающих интересам и взглядам ведущих субъектов глобальных отношений.

Глобализация мировой экономики проявляется в высоких темпах роста международной торговли, мобильности факторов производства, миграции капиталов и финансовых потоков. Мировой объем экспорта за последние 50 лет вырос в 10 раз и продолжает увеличиваться более высокими темпами, чем ВВП соответствующих стран. Ежедневный объем валютных операций в настоящее время превышает 1,5 трлн долл., тогда как в 1973 г. он составлял 15 млрд долл. [5].

Появление новых центров экономического роста приводит к изменению структуры и тенденций развития глобальных товарных и финансовых рынков. Мировой финансовый кризис и связанные с ним проблемы падения доллара, появление суверенных инвестиционных фондов, рост цен на энергетические ресурсы и продовольствие - это отдельные проявления подобных процессов. Существующие институты глобального экономического управления сегодня не справляются с задачей предотвращения кризисных тенденций и снижения их негативных последствий, как для отдельных стран, так и для глобальной экономики в целом. Обострение глобальных проблем современности требует консолидации усилий «глобальных игроков» для их решения. В этих условиях реализация национально-государственных интересов может осуществляться через региональную экономическую интеграцию и создание необходимых институтов и механизмов для реализации потенциала сотрудничества в экономической сфере.

С развитием экономики и ростом ВВП Россия также все больше вовлекается в процесс глобализации. Одним из главных индикаторов этого является рост внешнеторгового оборота. Только за период с января по октябрь 2007 г., по оценкам Минэкономразвития России, внешнеторговый оборот вырос на 19,9% по сравнению с аналогичным периодом 2006 года при росте ВВП на 7,4% [6]. Всего за период 2000-2006 гг. ВВП вырос на 45%, тогда как внешнеторговый оборот на 212%. (см. рис.1).

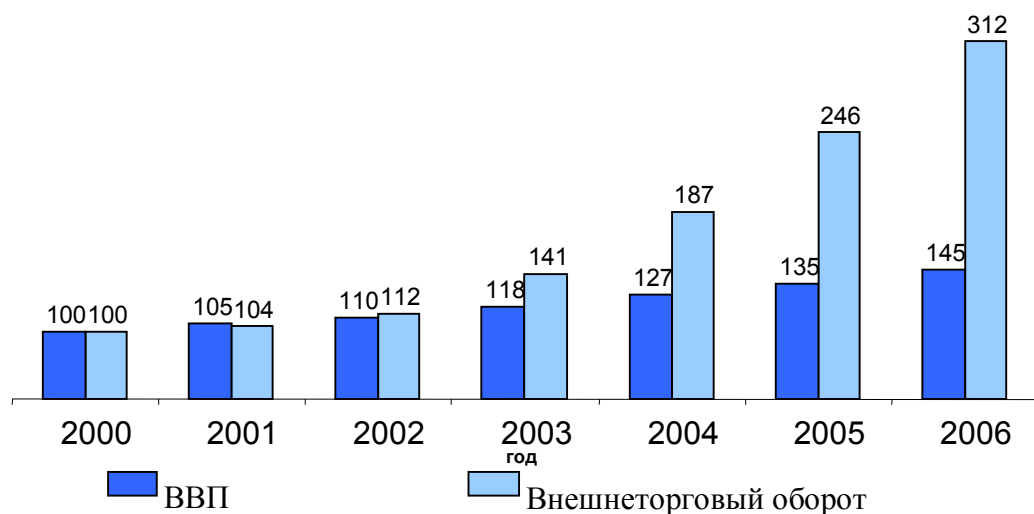


Рис.1. Динамика ВВП и внешнеторгового оборота России, % [7]

Внешнеторговый оборот России в 2007 г. вырос на 24% и составил примерно 580 млрд долл. (см. рис.2)., в том числе в страны дальнего зарубежья – 299,9 млрд долл. Примерно 60% внешнеторгового оборота приходится на российский экспорт и около 40% на импорт в Россию. При этом темпы роста импорта значительно превышают прирост российского экспорта. В товарной структуре экспорта в страны дальнего зарубежья преобладают товары топливно-энергетического комплекса, доля которых составляет 67,7% от всего объема экспорта в эти страны.

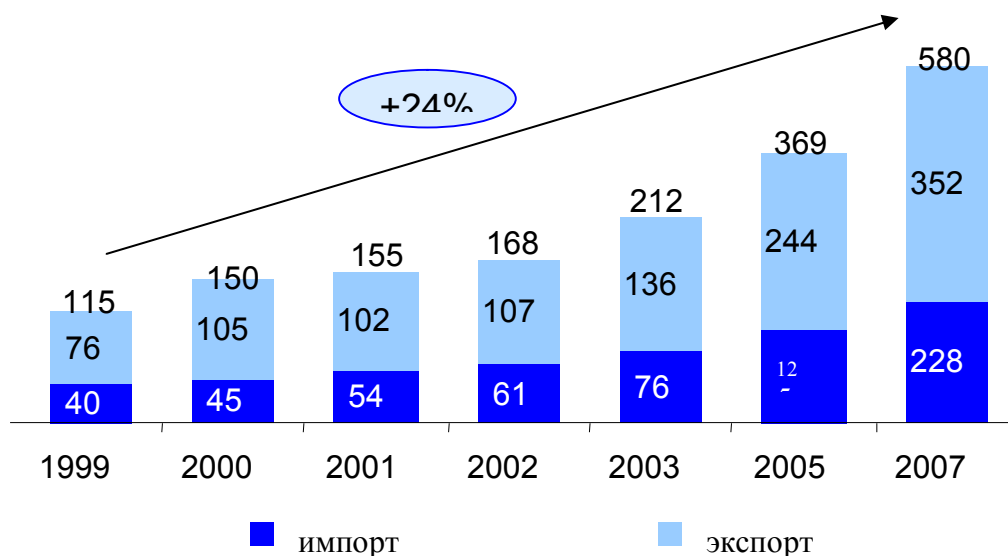


Рис.2. Внешнеторговый оборот России, млрд долл.[7]

В обеспечении внешней торговли, как в мире, так и в России, преобладает морской транспорт. За 2000-2006 гг. доля этого вида транспорта в мире возросла с 60% до 95%. Объем транспортировки морем грузов, товаров, налива достиг в 2006 г. 7,326 млрд метрических тонн. По прогнозам рынок за пять лет вырастет на 15,4%, среднегодовой рост будет составлять 3,9%. Объем перевозок в 2011 г. достигнет 8,716 млрд метрических тонн. Транспортная система является главным элементом внешнеторговых отношений, необходимым связующим звеном между производителем и потребителем, и оказывает сильнейшее воздействие на экономику страны. В России грузооборот возрастает быстрыми темпами уже в течение ряда лет. На рисунке 3 отражена динамика объема грузопотоков России за период с 2000 по 2006 годы. За это время объем грузопотоков вырос на 26%. При сохранении существующей тенденции в 2008 году он достигнет 3700 млн т и к 2010 г. – 4300 млн т.

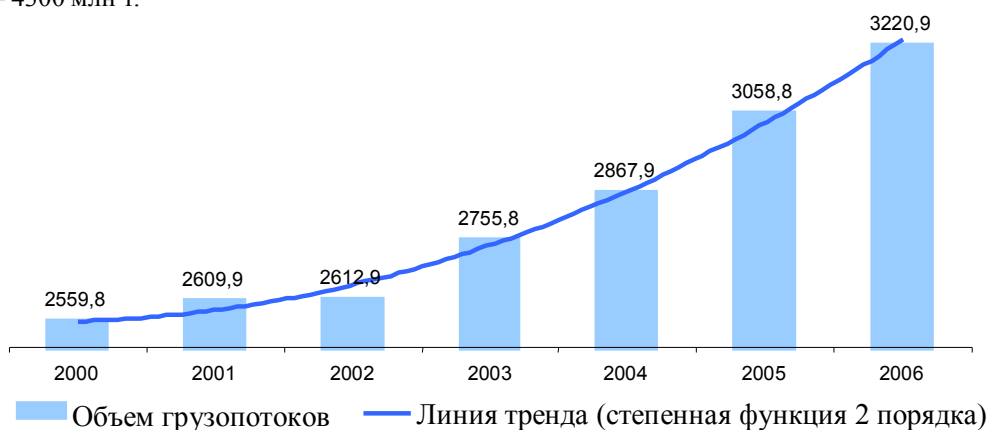


Рис.3. Динамика объема грузопотоков России, млн т

В связи с перспективами освоения минеральных и энергетических запасов Арктического шельфа, увеличением перевозок углеводородов актуально дальнейшее совершенствование транспортной системы, внедрение технологий перевозки грузов, адекватных процессам мобильности факторов производства в глобальной экономике. Недостаточно развитая транспортная система замедляет развитие страны в экономическом, политическом и социальном отношениях, и объективно влияет на развитие других видов морской деятельности. Важную роль играет взаимонастройка территориальных структур в процессе взаимодействия национальных систем морского транспорта, поскольку процесс интеграции на морском транспорте менее интенсивен, чем в других видах экономической деятельности. Причиной является то, что интеграция предполагает не только совпадение

национальных и локальных интересов в интегрируемой области, но и определенный уровень международной концентрации и централизации производства и капитала.

К ключевым тенденциям развития морской деятельности России в условиях глобализации, которые необходимо учитывать при реализации Морской стратегии, по нашему мнению, можно отнести следующие:

- активное участие в интеграционных процессах (глобальных и региональных) в тесном торгово-экономическом и инвестиционном сотрудничестве, отвечающим стратегическим интересам страны;
- развитие новых глобальных конкурентоспособных высокотехнологических секторов морской деятельности (судостроение, энергетика, морские перевозки, ВМФ);
- формирование инновационной системы в морской деятельности, с целью укрепления естественных преимуществ, которое будет базироваться на государственной поддержке, с привлечением частного капитала;
- развитие транспортных коммуникаций и всей производственной инфраструктуры морской деятельности;
- внедрение и контроль над морскими инновационными технологиями, определяющими лидерство в Мировом океане и являющееся базой экономического роста страны;
- обеспечение стратегии устойчивого развития морской деятельности, учет экологического фактора, сохранение природной среды Мирового океана;
- модернизация государственного управления и формирование комплексного интегрированного подхода к морской деятельности;
- переосмысление стратегии строительства вооруженных сил, усиление присутствия государства в морской сфере для обеспечения безопасности с морских направлений;
- пространственная переориентация национальных интересов России в акваторию морей Европейской Арктики, что обусловлено геостратегическими и экономическими интересами России в этом регионе;
- расширение морских научных и экономических исследований в Мировом океане для реализации геоэкономических проектов в рамках Морской стратегии;
- проведение активного внешнеполитического курса, направленного на укрепление позиции России как морской державы.

В заключение, следует отметить, что глобализация, очевидно, важнейший объективный процесс, без учета которого невозможно прогнозировать, определять и осуществлять морскую политику любого государства.

Возможное влияние негативных тенденций глобализации на морскую деятельность, прогнозные оценки возможного развития политико-экономических вызовов и угроз российским интересам в Мировом океане и рекомендации по их преодолению и смягчению в среднесрочной и долгосрочной перспективе, должны учитываться при реализации Стратегии развития морской деятельности России.

Литература

1. Кочетов Е.Г. Геоэкономические истоки построения системы национальной безопасности России. // Вестник Российской академии естественных наук. 2004. Т.4, № 3. С.1-5.
2. Савельева С.Б. Формирование региональных хозяйственных систем на Северо-Западе России в условиях интеграции. СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2003. С.43.
3. Овлащенко А.В. Морская политика: Междисциплинарный курс. Учебное и научно-практическое пособие. СПб. Институт морского права, 2008. С.345-347.
4. Теория и практика морской деятельности. Серия научных публикаций под общей редакцией проф. Войтоловского Г.К. Вып. I. Размышления о рыболовстве: поиск подходов к устойчивому развитию (колл. авт.). М: СОПС, 2003. С.5-6.
5. Филиппосян М. Транзит – ведущий фактор экономической интеграции // Логинфо. № 3. 2001. С.5-6.
6. О текущей ситуации в экономике Российской Федерации в январе-октябре 2007 года // Обзор МЭРТ. Режим доступа: <http://www.economy.gov.ru>.
7. О состоянии внешней торговли в 2006 году // Федеральная служба государственной статистики. Режим доступа: <http://www.gks.ru>.

МЕДИКО-ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ НАСЕЛЕНИЯ В ПРИБРЕЖНЫХ ПОСЕЛЕНИЯХ (НА ПРИМЕРЕ ТЕРСКОГО РАЙОНА)

Терский район, занимающий южную часть территории Кольского полуострова с юга и юго-востока – омывается водами Белого моря. В исторических документах прибрежную полосу Кольского Севера подразделяли на три части: южную, юго-восточную и восточную, северную. Юго-восточную и восточную прибрежную полосу, от устья р.Варзуги до мыса Святой Нос, называли Терским берегом. В XII-XIII вв. появилось село Варзуга. Многовековую историю имеют населенные пункты Умба, Кашкаранцы, Кузрека, Кузомень, Порья Губа, Чаваньга, Тетрино, Чапома и др. В 1858 г. по данным десятой ревизии, на Терском берегу насчитывалось 2955 постоянных жителей. На 1 января 1895 г. здесь проживало: в Умбской волости 980 чел., Кузоменской – 1480, Тетринской – 1150. В трех волостях насчитывалось 3610 постоянных жителей (55,5% численности населения Терского района на 01.01.2007 г.).

Исконным занятием жителей Терского берега считался лов семги и беломорской сельди. В конце XIX – начале XX в. часть населения Терского берега была занята в лесной промышленности, которая быстро развивалась. В Умбе вступил в действие завод Беляева. Часть жителей Умбы, Порьей Губы и Кузреки занимались выпариванием соли из морской воды*.

Официальная дата образования сложившегося в настоящих границах Терского района в составе Мурманского округа – 1 августа 1927 г. Площадь его территории 19,3 тыс. км² (13,3% территории Мурманской обл.), на которой расположены административный центр – поселок городского типа Умба и 11 сельских населенных пунктов.

По данным переписей населения численность постоянных жителей района составляла: в 1959 г. – 12843 чел., 1970 г. – 10344, 1979 г. – 9513, 1989 г. – 9960, в том числе городских жителей соответственно 6800, 7268, 7699, 8443 чел. (соответственно 52,9; 70,3; 80,9; 84,8% в общей численности населения района), сельских жителей соответственно 6043, 3075, 1814, 1517 чел. (47,1; 29,7; 19,1; 15,2%). Плотность населения соответственно составляла: 0,67; 0,54; 0,49; 0,52 чел. на 1 км².

За межпереписной период 1959-1970 гг.** численность населения Терского района сократилась и составила 80,5% уровня 1959 г. Сокращение было обусловлено только миграционной убылью, которая перекрыла естественный прирост за этот период, с учетом которого составила 4043 чел. Масштабы и интенсивность миграции населения в этот период определяются в основном изменением потребности Терского района в трудовых ресурсах, что связано с сокращением хозяйственного освоения территории, с изменением возможностей удовлетворения населения рабочими местами.

Наряду с сокращением абсолютной численности всего и трудоспособного населения за 1959-1970 гг. снизилась доля лиц трудоспособного возраста с 55,2 до 53,8%. Одновременно с сокращением численности трудоспособного населения произошло уменьшение численности и доли молодых (0-15 лет) и повышение численности пенсионных возрастов (соответственно с 37,4 до 33,2% и с 7,4 до 13,0%).

На протяжении 20 лет (1970-1989 гг.) численность населения района изменилась незначительно и на начало 1990 г. составляла 10,1 тыс. чел. Естественный прирост за этот период был полностью перекрыт миграционным оттоком (общей численностью 1,3 тыс. чел.) из района населения молодых и трудоспособных возрастов. За этот период общая тенденция изменения численности населения была направлена в сторону увеличения городского и значительного уменьшения сельского населения.

За 1990-2006 гг. в условиях рыночных экономических реформ в связи с сокращением хозяйственного освоения территории, а также ухудшением материального преимущества проживания на Севере, численность населения Терского района уменьшилась на 3,6 тыс. чел., и, соответственно, составила 64,4% уровня 1990 г. Снижение численности населения в этот период было обусловлено двумя факторами: миграционным оттоком и естественной убылью. Основным источником уменьшения численности населения являлся миграционный отток, который за соответствующий период составил 2,4 тыс. чел. (2/3 от общего сокращения численности населения), и устойчивой, начиная с 1992 г., естественной убылью (депопуляцией населения), проявившейся в Терском районе на год раньше, чем в Мурманской обл. в целом. Естественная убыль за этот период составила 1221 чел. (1/3 от общего сокращения численности населения).

На 1 января 2007 г. численность населения Терского района составила 6,5 тыс. чел. (0,8% населения Мурманской обл.), в т.ч. городского (проживающего в п.г.т. Умба) – 5,7 тыс. чел. Плотность населения составила 0,3 чел. на 1 км².

Возрастная структура населения Терского района подверглась значительным изменениям в периоды двух волн миграционной убыли молодых и трудоспособных возрастов: первая 1959-1970 гг., составившая –

*Добров В.В. Население Кольского Севера. Мурманск: Кн. Изд-во, 1967. 72 с.

**Основой для анализа демографических процессов послужила статистическая информация, опубликованная в статистических сборниках: Демографические ежегодники Мурманской области за 1990-2006 гг.; Материалы переписей населения Мурманской области за 1959, 1970, 1979, 1989 гг

4,04 тыс. чел.; вторая 1992-2006 гг., составившая – 2,4 тыс. чел. Возрастная структура населения района была всегда «старше» по отношению к соответствующей в Мурманской обл., но при этом до 1989 г. оставалась более «молодой» по отношению к соответствующей в Российской Федерации.

Возрастная структура населения оказывает существенное влияние на соотношение процессов рождаемости и смертности (в совокупности – естественное воспроизводство населения). Сравнивать показатели общих коэффициентов смертности и рождаемости с соответствующими показателями по Мурманской обл. не корректно – они всегда будут хуже, так как доля лиц старше трудоспособного возраста в населении района в 1,4 раза превышает соответствующую долю по Мурманской обл.

Сравнения же этих показателей за 1990-2006 гг. со средними по РФ (возрастные структуры населения отличаются несущественно) показывает:

- в 1990-1991 гг. показатели общей смертности в районе были ниже соответствующих по РФ, что говорит о более низких показателях половозрастной смертности молодых и трудоспособных возрастов в этот период по сравнению с соответствующими среднероссийскими, что также характерно и для Мурманской обл. в целом;

- с 1992 г. наблюдается их резкий рост (в 2006 г. превышение составило в 1,53 раза), что подтверждает высокую половозрастную смертность населения молодых и трудоспособных возрастов в районе по сравнению с аналогичными среднероссийскими показателями, что также характерно и для Мурманской обл. в целом.

Показатели общей рождаемости в 1990-1994 гг. были на уровне среднероссийских или превышали их. С 1995 г. показатели общих коэффициентов рождаемости в районе ниже среднероссийского уровня (исключение составили 2000 и 2002 гг.). Общей тенденции роста или стабилизации общих коэффициентов рождаемости, наблюдаемой с 2002 г. в РФ и Мурманской обл., в Терском районе не происходит (в 2006 г. общий коэффициент рождаемости в районе составил 0,77 среднероссийского уровня).

Показатели младенческой смертности (умершие в возрасте до одного года на 1000 родившихся живыми) в Терском районе по отношению к соответствующим в Мурманской обл. в целом остаются высокими. При столь низкой численности рождений один (1999, 2005, 2006 гг.), два (1995, 1997, 2000 гг.) случая смертности в возрасте до одного года приводит к повышенным коэффициентам по сравнению с соответствующими в Мурманской обл.: при одном случае, соответственно, в 1,3; 1,6; 1,83 раза, при двух случаях – в 1,43; 2,32; 2,2 раз. Снизить один случай смертности невозможно, можно только иметь нулевую детскую смертность (нулевой уровень младенческой смертности был зафиксирован в 1989, 1990, 1991, 1994, 1996, 1998, 2003, 2004 гг.).

Миграционные процессы населения, происходившие в Терском районе, оказали существенное влияние на его возрастную структуру, значительно увеличилась доля лиц старше трудоспособного возраста по сравнению с соответствующей структурой Мурманской обл.

Увеличение доли лиц старших возрастов в общей численности населения существенно повлияло на демографические процессы естественного воспроизводства населения района.

Сопоставление общих коэффициентов демографических процессов естественного воспроизводства (смертности, рождаемости) с аналогичными в целом по Мурманской обл. не показывает истинное положение этих процессов. Сопоставление возможно при элиминировании влияния половозрастной структуры.

Терский район является как самым малозаселенным в регионе, так и самым слабообразованным. Экономика здесь имеет, преимущественно, сельскохозяйственную направленность, но, в то же время, по климатическим и почвенным условиям район не пригоден для земледелия (сельскохозяйственные угодья составляют 0,1% всех земель), основным направлением сельскохозяйственной деятельности является рыболовство.

Доля убыточных организаций составляет 62,5%, что в 2 раза выше среднеобластного показателя, а в таких отраслях как рыболовство и рыбоводство (где заняты 25,2% всех работающих района), добыча полезных ископаемых, гостиничный бизнес и др., доля убыточных предприятий составляет 100%.

Уровень официально зарегистрированной безработицы (19,3%) превышает среднеобластной показатель в 6,2 раза, а среднемесячная заработная плата в Терском районе составляет всего 9769,6 руб. (64% от среднеобластного уровня). Следует отметить, что бедность является как следствием низкого уровня здоровья, так и его основным фактором, независимо от первопричины (размер дохода, социально-экономическое положение, условия жизни, уровень образования). Бедность предопределяет более короткую ожидаемую продолжительность жизни, высокую общую и младенческую смертность, низкий уровень репродуктивного здоровья, высокий риск заражения инфекционными и неинфекционными болезнями, алкоголизм и т.д.

Медицинская помощь населению осуществляется всего в одном больничном учреждении – Терской центральной районной больнице (единственной на 12 населенных пунктов района), находящейся в поселке Умба. Но автомобильное сообщение существует только от трассы Мурманск – Санкт-Петербург до села Варзуга, тогда как большинство населенных пунктов являются труднодоступными: транспортная связь с ними осуществляется самолетами местных авиалиний (нерегулярно), морскими судами (только в летний период) и санно-тракторным путем. Если человеку потребовалась срочная медицинская помощь – в случае, например, инфаркта, инсульта, перелома и т.д. – необходимо использовать либо плановый борт, либо санавиацию.

Еще одна проблема – медицинские кадры. В районе работает всего 16 врачей всех специальностей (24,5 на 10000 населения, что в 2 раза ниже среднеобластного показателя). Например, существуют реальные трудности, если нужно получить стоматологические услуги, поскольку в Терском районе стоматолога вообще нет: жители района вынуждены обращаться за стоматологической помощью в Кандалакшу.

Однако на уровень здоровья населения оказывают влияние не только эффективность функционирования системы здравоохранения, но и многочисленные внешние факторы (экономические, социальные, экологические, институциональные, генетические и конституциональные особенности).

Безусловно, истинная роль и характер взаимодействия между этими факторами до сих пор не определены. Однако различия в состоянии здоровья, наблюдаемые между странами, между регионами, между отдельными группами населения внутри страны/региона, позволяют сделать вывод о том, что большинство факторов, влияющих на здоровье, в т.ч. образ жизни, окружающая среда, эффективность здравоохранения, напрямую зависят от общего социального, экономического, политического развития.

Таблица 1

Численность врачей и среднего медицинского персонала, 2006 г., чел.

	Численность врачей всех специальностей		Численность среднего медицинского персонала	
	всего	на 10000 населения	всего	на 10000 населения
Мурманская обл.	4,1 тыс.	48,3	11,4 тыс.	134,0
Терский район	16	24,5	68	104,2

В Терском районе на здоровье населения, помимо экстремальных климатических условий, сильное влияние оказывают негативные социально-экономические факторы: безработица, низкий уровень доходов, отсутствие возможности получения квалифицированной, а порой и элементарной медицинской помощи и т.д.

Все это в совокупности привело к тому, что медико-демографическая ситуация в Терском районе является не просто критической, а уже катастрофической. Если уровень рождаемости (в 2006 г. коэффициент рождаемости составил 8,0 на 1000 жителей) в районе не сильно отличается от среднеобластного показателя (9,8), то уровень общей смертности – в 2 раза выше (23,3 на 1000 жителей Терского района). Таким образом, условный коэффициент депопуляции (отношение числа умерших к числу родившихся) составил 2,92 (среднеобластной показатель – 1,28), а естественная убыль населения составила -15,3 (что в 5 раз выше, чем в среднем по Мурманской обл.).

Следует также отметить, что в Терском районе все рассмотренные показатели не только значительно превышают среднеобластные значения, но и являются наихудшими среди всех муниципальных образований Мурманской обл. Это подтверждают результаты проведенной типологизации муниципальных образований Мурманской обл. на основе интегрального показателя, обеспечивающего учет многоаспектного характера системы здравоохранения, и включающей в себя результаты двух комплексных оценок: медико-демографической ситуации и кадрово-инфраструктурного потенциала.

При проведении комплексной оценки каждому из муниципальных образований сопоставляется числовой параметр между 0 и 1, рассматривается функция принадлежности показателя (x_n) к одному из трех интервалов значений: низкому ($0 \leq x_n \leq N_{mo}$), умеренному ($N_{mo} < x_n \leq X_{mo}$) и высокому ($x_n > X_{mo}$), где N_{mo} – значение, определяемое экспертным путем, для обобщающего показателя как отклонение от среднеобластного уровня, X_{mo} – значение показателя в среднем по Мурманской обл.

Комплексная оценка медико-демографической ситуации муниципальных образований Мурманской обл. (рис.1), включающая анализ коэффициентов смертности населения, младенческой смертности и общей заболеваемости населения* показывает, что наихудшая медико-демографическая ситуация отмечается в Терском районе (где $x_n > X_{mo}$, при $X_{mo} = 0,72$). Относительно благополучная медико-демографическая ситуация отмечается только в Мурманске (где $x_n \leq N_{mo}$, при $N_{mo} = 0,65$).

Комплексная оценка кадрово-инфраструктурного потенциала системы здравоохранения (включающая обеспеченность врачами, средним медицинским персоналом и больничными койками) муниципальных образований Мурманской обл. также демонстрирует значительную дифференциацию (рис.2).



Рис.1. Муниципальные образования Мурманской обл. в рейтинге комплексной оценки медико-демографических показателей, 2006 г.

* Показатели общей заболеваемости населения – по неофициальным данным.



Рис.2. Муниципальные образования Мурманской обл. в рейтинге комплексной оценки уровней развития системы здравоохранения, 2006 г.

Терский район имеет крайне низкий уровень кадрово-инфраструктурного потенциала (где $0 \leq x_i \leq N_{mo}$, при $N_{mo} = 0,6$). Это соответствует европейскому уровню, но, учитывая высокий уровень заболеваемости, явно не соответствует необходимому.

Помимо указанных медико-демографических тенденций, для Терского района характерно следующее: во-первых, негативные тенденции заболеваемости населения острыми кишечными инфекциями (дизентерия, гепатит, паразитарные и глистные инвазии). Основной причиной развития таких тенденций являются неудовлетворительные санитарно-гигиенические условия жизни населения (40,5% всего жилищного фонда не оборудовано водопроводом, столько же – канализацией). Высокий показатель заболеваемости населения инфекционными болезнями, связан и с крайне редким и массовым завозом продуктов питания в отдаленные населенные пункты, где они хранятся в течение длительного периода. Во-вторых, в Терском районе более высокая, по сравнению с остальными муниципальными образованиями Мурманской обл., заболеваемость населения туберкулезом. При этом охват флюорографическим обследованием во многих территориях остается явно недостаточным.

Таким образом, социально-экономическое неблагополучие, неразвитость системы здравоохранения, проблемы транспортной доступности медицинских услуг, крайне низкая обеспеченность медицинскими кадрами, недостаточная эффективность принимаемых в здравоохранении мер по повышению уровня здоровья жителей обусловили медико-демографическое неблагополучие, характерное сегодня для Терского района Мурманской обл. И в дальнейшем, в случае отсутствия адекватной социально-экономической политики, в т.ч. политики в сфере охраны здоровья, медико-демографические проблемы только усугубятся.

В.А.Цукерман, В.С.Селин

ИННОВАЦИОННЫЕ ФАКТОРЫ В ОСВОЕНИИ ШЕЛЬФА НОРВЕГИИ

Норвежский опыт – это открытая политика, которая способствует прозрачности, тесному диалогу между действующими субъектами, создает надежную основу для сотрудничества и получения оптимальных результатов. Важно, чтобы цели и задачи каждого субъекта были понятны остальным, а в основе их деятельности лежали общие побудительные мотивы. Обоснованность такого подхода доказана опытом сотрудничества в самой Норвегии и за ее пределами. В регионе Северного моря Норвегия успешно сотрудничает с Великобританией и Данией.

Соседом Норвегии по Баренцеву морю является Россия. МНЭ и ННД уже более 10 лет сотрудничают с правительственными органами РФ – Министерством топлива и энергетики РФ и Министерством природных ресурсов РФ. Это сотрудничество является частью энергетического диалога Норвегии и России, начатого в 1992 г. с учреждения Норвежско-Российского форума по энергетике и охране окружающей среды. Учитывая, что Россия готовится в ближайшем времени приступить к освоению российской части Баренцева моря, опыт Норвегии будет весьма ценным для российских нефтяников.

Нефть является невозобновляемым природным ресурсом. С помощью традиционных технологий в мире добыто примерно 1/3 нефтяных и 1/2 газовых ресурсов в недрах. При наличии рациональной системы управления нефтегазовыми ресурсами на уровне государственно-частного партнерства потенциал повышения нефтеотдачи, эффективности разработки и повышения общей ценности углеводородов является весьма существенным. В условиях быстрорастущего спроса на энергоносители этот факт имеет первостепенное значение для всего мирового сообщества с точки зрения удовлетворения потребности в энергии по доступным ценам и бесперебойности поставок энергоносителей.

В Норвегии в июне 2002 г. Министерством энергетики Стортингу (парламенту страны) был представлен «Белый доклад», в котором рассмотрены проблемы и перспективы развития национальной нефтегазовой промышленности [1].

В «Белом докладе» представлено два сценария развития нефте- и газодобычи на Норвежском континентальном шельфе: сценарий снижения добычи и долгосрочный инновационный сценарий. В сценарии снижения добычи предполагается, что нефтегазовый бизнес и власти вполне удовлетворены теми результатами, которых они достигли к сегодняшнему дню. Это означает, что развитие норвежской нефтяной и газовой промышленности в ближайшие 10-20 лет будет постепенно сворачиваться. В качестве альтернативы выдвинут долгосрочный сценарий. В нем предусматривается, что добыча нефти и газа на континентальном шельфе будет иметь еще 100-летнюю перспективу. Для долгосрочного сценария характерны две важные предпосылки:

1) умеренно высокий уровень цен на нефть и газ;

2) стремление нефтегазового бизнеса и властей к эффективному освоению углеводородных ресурсов с точки зрения технологий и уровня затрат.

Правительство Норвегии считает «долгосрочный сценарий» наиболее приемлемым. Если и промышленность, и власти не будут ориентироваться на дальнейшее развитие нефтяного сектора, то это приведет к сокращению возможностей создания стоимости доходов для норвежского общества и государства. После представления «Белого доклада» норвежский министр нефти и энергетики подчеркнул, что неудача в стимулировании нефтяного сектора (т.е. в реализации долгосрочного сценария) будет означать, что добыча нефти в стране закончится к 2020 г. По оценкам, это будет стоить Норвегии примерно 2 трлн норвежских крон (НОК), или 268 млрд долл., в течение ближайших 50 лет. В качестве наилучшего пути для роста благосостояния государств правительство видит формирование условий, обеспечивающих возможности наибольшего увеличения стоимости, создаваемой в нефтегазовом секторе.

В соответствии с долгосрочным сценарием освоение ресурсов углеводородного сырья на континентальном шельфе составит основу развития норвежской нефтегазовой промышленности на протяжении всего предстоящего столетия. На сегодняшний день в Норвегии есть лишь несколько отраслей промышленности с аналогичными долгосрочными перспективами. Но континентальный шельф – не только основа долгосрочной перспективы развития норвежской нефтяной и газовой промышленности. Это еще и масштабный международный рынок сбыта товаров и услуг, связанных с нефтегазовыми операциями. Сегмент норвежской экономики, занятый поставками продукции и услуг нефтегазовому сектору, в настоящее время имеет международный оборот в раз мере около 35 млрд НОК. Для многих компаний в норвежском нефтегазовом секторе значение международных операций постоянно возрастает. Поэтому не случайно правительство Норвегии поддерживает интернационализацию национальной нефтегазовой промышленности и ставит задачу довести, оборот компаний по обслуживанию нефтегазовых операций до 50 млрд НОК. Интернационализация создает дополнительные возможности для развития экономики, – это помимо потенциала, связанного с ресурсами углеводородного сырья на континентальном шельфе. В то же время считается, что опыт, полученный в рамках международных проектов, может способствовать дальнейшей активизации нефтегазовых операций в Норвегии.

Надежда на успех реализации долгосрочного сценария во многом связана с тем, что международные нефтяные компании проявляют стабильный интерес к разработке нефтегазовых месторождений Норвегии, хотя им и приходится приспосабливаться к требованиям, выдвигаемым правительством страны. Главным положительным фактором, компенсирующим жесткость правительственных требований, является политическая и экономическая стабильность в Норвегии. Постоянство и предсказуемость системы государственного регулирования – это также важные моменты, поддерживающие интерес компаний к нефтяным богатствам Норвежского континентального шельфа. Как явствует из «Белого доклада», правительство Норвегии будет стремиться к изменению системы лицензирования при поисково-разведочных работах с тем, чтобы и в дальнейшем поддерживать интерес компаний к проведению операций на «стареющем» (с нарастающей степенью зрелости) Северном море, в частности путем формирования «конвейерно-связанной политики», которая должна заменить нынешние аукционы, проводимые каждые два года.

Можно сказать, что положения «Белого доклада» нацеливают страну и ее правительство на сохранение и приумножение тех социально-экономических результатов, которые были достигнуты в предыдущие годы. А эти результаты весьма и весьма значительны. Главным итогом прошедших лет стали то, что нефтегазовый сектор превратился в наиболее мощный фактор экономического развития страны. Несмотря на все опасения относительно возможной деиндустриализации, Норвегия благодаря своим нефтяным ресурсам, а не вопреки их существованию продолжала двигаться по тому пути развития, которым она шла на все протяжении XX в.

Нельзя не отметить и такой важный результат, достигнутый в ходе развития нефтегазового сектора, как умение управлять нефтяными доходами. С начала 90-х годов XX в., доходы от освоения континентального шельфа (полученные государством от продажи нефти, находящейся в его собственности, и за счет налоговых поступлений) аккумулируются, как уже упоминалось в специальном нефтяном фонде. Чтобы избежать "перегрева" национальной экономики, эти доходы вкладываются в государственные ценные бумаги развитых зарубежных стран (США, Германии, Швеции и др.) и в акции наиболее перспективных промышленных и финансовых коммерческих структур («Майкрософт», «Мицуи», «Дрезднер банк» и др.). Согласно правительственной концепции это должно обеспечить норвежскому обществу высокий уровень жизни в будущем, когда запасы природных ресурсов будут исчерпаны.

Апеллируя к зарубежному опыту, можно утверждать, что технологический прогресс в нефтяной и газовой промышленности до недавнего прошлого шел чисто эволюционным путем. Однако теперь сектор созрел для революционных изменений, в том числе для применения таких новинок, как лазерное бурение и натотехнологии. Ускорение технологического прогресса в нефтегазовом секторе во многом обусловлено освоением морских месторождений, для которых «простые» традиционные технологии добычи и транспортировки углеводородов оказались непригодными.

Участники нефтегазовой конференции «Offshore Europe-2001», состоявшейся в Абердине (Великобритания), отмечали, что в вопросах технологического развития завеса секретности становится менее плотной, поскольку техническая сложность стоящих задач все больше требует от компаний взаимодействия с внешним миром при проведении НИОКР. Крупные нефтегазовые компании (например, «Бритиш Петролеум», «Ройал Датч Шелл» и др.) вступают в технологическое сотрудничество друг с другом, что помимо всего прочего позволяет лучше скоординировать планы технологического развития с бизнес-планами, поскольку в рамках любой отдельно взятой компании появление ценных технологических идей не всегда совпадает с бюджетными циклами. Применение новых технологий перестало быть монополией крупных и наиболее богатых компаний. В качестве примера можно назвать небольшую независимую фирму «Амерада Хесс», которая не является технологической компанией, не разрабатывает новые технологии, а просто применяет их. Если нефтегазовые гиганты могут себе позволить собственные технические разработки благодаря глобальности своих производственных активов и материальной возможности пережить провал тех или иных научно-технических проектов, то небольшие фирмы обычно следуют стратегии быстрого внедрения чужих новинок, полагаясь в этом на сервисные компании [2].

В настоящее время нефтегазовая промышленность является высокотехнологичной отраслью, предъявляющей спрос не только на разнообразное и весьма сложное оборудование, прогрессивные виды материалов, но и на высококвалифицированную рабочую силу. Последнее означает, что нефтегазовая промышленность привлекает к себе наилучший человеческий капитал. С этим обстоятельством в развитых странах (США, Норвегии, Канаде и др.) связываются особые надежды, поскольку развитие отрасли создает надежные стимулы для расширения инвестиций в человеческий капитал.

В последние 20-30 лет приверженность инновациям является общей тенденцией в развитии мировой нефтегазовой промышленности, особенно в индустриально развитых странах. Но это не означает, что все нефте- и газодобывающие страны действуют по какому-то единому шаблону. Существуют разные подходы и модели. Выбор конкретной модели в той или иной стране зависит от множества факторов: уровня и характера развития национальной экономики, «возраста» нефтегазового сектора, социально-политической ситуации, национальных целей и приоритетов, менталитета нации и т.д.

Как две крайние альтернативы можно назвать модели инновационного развития нефтяного сектора, сложившиеся, с одной стороны, в Великобритании, а с другой - в Норвегии [3]:

- в Соединенном Королевстве (первая модель) в нефтяной сектор вошли ведущие компании мира со своими технологиями, а за ними потянулся шлейф сервисных и наукоемких компаний. Для национальных компаний не создавались какие-либо особые преференции. Как следствие, не была создана национальная наукоемкая нефтяная промышленность, которую можно было бы считать «локомотивом» экономики;

- в Норвегии (вторая модель) имело место целенаправленное и контролируемое государством формирование условий для становления национальных наукоемких сервисных компаний и системы научно-технологических центров. В результате постепенно сложилась высокотехнологичная национальная нефтегазовая промышленность, в значительной степени определяющая лицо всей современной норвежской экономики.

Весьма примечательно то, что столь разные модели развития нефтегазовой промышленности сформировались в странах, имеющих, по сути дела, общий источник углеводородных ресурсов – нефтегазоносную провинцию Северного моря. Данное обстоятельство придает еще большую значимость вопросу, почему Великобритания пошла одним путем, а Норвегия – другим.

Великобритания наряду с США традиционно была и остается одним из мировых столпов либеральной рыночной экономики, в основе которой лежат свободная конкуренция и частная собственность миллионов собственников – акционеров крупных и мелких корпораций.

Нельзя забывать и следующее обстоятельство: хотя добыча нефти в Великобритании началась только в середине 60-х годов, компания «Бритиш Петролеум» существовала уже с 1901 г. и была одной из старейших и крупнейших нефтяных компаний мира. С самого начала освоения нефтегазовых ресурсов в британском секторе Северного моря и до настоящего времени «Бритиш Петролеум» (наряду с «Шелл») является одним из основных операторов. Так, в 2001 г. на долю этой компании приходилось 19% национальной добычи нефти и 17% добычи природного газа. Открытие крупнейших месторождений на шельфе Северного моря (Фортис) и на Аляске (Прудо-Бэй) служат наиболее показательным примером традиционных успехов «Бритиш Петролеум» в разведке нефтяных запасов. В свою очередь, определяющим фактором в обеспечении высокой эффективности работы компании является использование новейших технологий. Благодаря внедрению технологических новшеств и применению новых схем работы с подрядчиками и поставщиками с целью увеличения прибыли и снижения затрат, «Бритиш Петролеум» в 2001 г. имела наиболее высокий среди «главных» нефтяных компаний мира показатель чистой прибыли в расчете на единицу добычи нефти и газа – 7,41 долл/т н.э. (рост по сравнению с 1997 г. – в 1,7 раза).

В развитии нефтегазовой промышленности в Великобритании главная ставка была сделана на принцип конкурентности как фактор, стимулирующий применение прогрессивных технологий и обеспечивающий высокую эффективность бизнеса. Стремление к поддержанию конкурентной среды стало причиной ликвидации Британской национальной нефтяной компании (БННК) со 100%-м государственным капиталом, созданной в 1976 г. во время правления лейбористов с целью получения дополнительных доходов и усиления контроля за ситуацией в нефтегазовом секторе.

Норвегия в середине 1960-х гг. была типичной североευропейской страной с характерной структурой экономики, в которой преобладающую роль играли аграрный сектор, лесная промышленность и отрасли, связанные с морем (рыболовство, переработка морепродуктов, судоходство, судостроение и др.). Основная часть норвежской экономики традиционно была основана на использовании природных ресурсов. После открытия нефтяных месторождений на шельфе Северного моря небогатая по европейским меркам страна, получившая государственную независимость только в 1905 г., пошла по пути нефтяных стран третьего мира.

Правительство Норвегии провозгласило политику, согласно которой нефтяные ресурсы страны «принадлежат норвежскому народу и должны быть использованы на благо нынешнего и будущего поколений». Эта политика последовательно проводится на протяжении уже более трех десятилетий. Норвежское государство создало эффективную модель регулирования нефтегазового сектора, включающую в себя в качестве основных составляющих законодательную базу, систему административного лицензирования, систему специального налогообложения, а также предполагающую непосредственное государственное участие в освоении ресурсов нефти и газа [1].

Когда началась разработка первых нефтяных месторождений, к ней были допущены лишь три компании - «Статойл», «Норск Гидро» и «Сага Петролеум». Все они были норвежскими, «национальными», хотя последние две и были созданы с участием частного капитала. Доминирующей нефтяной компанией в Норвегии была и остается государственная компания «Статойл», созданная в 1972 г. «Статойл» является участником подавляющего большинства нефтегазовых проектов в норвежском секторе Северного моря. Но динамичное развитие нефте- и газодобычи было невозможно без участия иностранных (транснациональных) нефтяных компаний, которые рассматривали Северное море в качестве одного из альтернативных Персидскому заливу источников углеводородного сырья, и без привлечения иностранного капитала. Построенная модель государственного регулирования позволила Норвегии сохранить полный контроль над нефтяной промышленностью, которая оказалась под пристальным вниманием различных транснациональных корпораций. Иностранные компании выступали партнером государства на всем протяжении нефтяной истории Норвегии, в основном следуя в фарватере норвежской стратегии освоения континентального шельфа, тем не менее государство очень часто рассматривало их как противников, что представляется определенной традицией норвежского общества.

Выйдя при помощи государства на рынок нефтегазового оборудования и услуг, норвежские фирмы довольно быстро завоевали высокий авторитет и на деле доказали свою конкурентоспособность.

Нужно учесть и менталитет норвежцев – северное упорство, желание и умение учиться у других, стремление превзойти своих учителей. Поэтому результаты, к которым пришла норвежская промышленность, впечатляют. Строительство морских буровых платформ и производство оборудования для освоения шельфа стали весьма значимыми отраслями национальной экономики. К настоящему времени норвежские подрядчики в выполнении различных видов работ при разведке и разработке нефтегазовых месторождений на морском шельфе являются одними из наиболее компетентных в мире. Поэтому данные компании в состоянии конкурировать на равных с другими подрядчиками и более не нуждаются в дополнительных защитных мерах со стороны собственного государства.

Очень важно, что и в технологическом отношении «Статойл» стала играть роль одного из мировых лидеров: ею созданы и применяются современные технологии в бурении, повышении нефтеотдачи пластов, разработке подводных месторождений, добыче нефти с морских передвижных платформ, добыче и транспортировке газа. На месторождении Стратфьорд – одном из крупнейших в мире шельфовых месторождений с извлекаемыми запасами, оцениваемыми в 4 млрд барр. – общая длина скважин, пробуренных компанией, достигает 9000 км с длиной горизонтальных участков более 7000 км. На этом месторождении «Статойл» рассчитывает довести коэффициент конечной нефтеотдачи до 70% [4].

Мировой опыт свидетельствует, что государство играет очень заметную роль в процессе освоения нефтегазовых ресурсов. Это имеет место не только в нефтедобывающих странах третьего мира, но и в индустриально развитых странах – США, Канаде, Великобритании, Норвегии, Австралии и др. Нет необходимости объяснять, почему правительства разных стран стремятся контролировать ситуацию в нефтегазовом секторе – об этом уже много говорилось и писалось. Важно отметить следующее: в последние два-три десятилетия резко возросло внимание со стороны государства к инновационным аспектам развития нефтегазового сектора, что не случайно, поскольку динамика инновационных процессов во многом определяет эффективность функционирования этого сектора экономики, возможности повышения его полезной отдачи для общества. При этом сама динамика инновационных процессов зависит не только от характера и направленности государственной научно-технической политики, а от всего комплекса условий, в которых приходится работать участникам нефтегазового бизнеса. Все механизмы государственного регулирования, (лицензионная, налоговая, ценовая, инвестиционная, антимонопольная, научно-техническая политика), непосредственное участие государства

в хозяйственной деятельности так или иначе влияют на динамику разработки и внедрения новых технологий, в нефтегазовом секторе. В известной степени можно утверждать: какова модель государственного воздействия – такова и модель инновационного развития нефтегазового сектора.

Пример Норвегии показывает, что развитие нефтегазового сектора является также и движущей силой процесса инноваций в масштабах всей национальной экономики, поскольку стимулирует разработку и применение новых технологий в других отраслях промышленности. И это неудивительно, так как нефтегазовый сектор имеет очень тесные взаимосвязи не только с другими отраслями норвежского энергетического комплекса, но и с промышленностью информационных технологий, судоходством, финансами, страхованием. Косвенные экономические эффекты развития нефтегазового сектора, выражающиеся в росте занятости и объемов производства в других отраслях национальной экономики, весьма и весьма существенны.

В Норвегии уже в течение многих лет процесс инноваций является фокусной точкой государственной политики по отношению к нефтегазовому сектору. Правительство страны относит развитие технологии к числу наиболее приоритетных задач, от решения которых зависит возможность перманентного роста стоимости, создаваемой при проведении нефтегазовых операций на континентальном шельфе. С технологическими инновациями связываются возможности снижения производственных издержек и увеличения нефтеотдачи, охраны окружающей среды и повышения степени безопасности выполняемых работ, что справедливо рассматривается в качестве базиса для устойчивого развития национальной нефтегазовой промышленности.

Неформальное влияние на процессы нефтегазового сектора в Норвегии играет определенную роль. Один из основных принципов, которых придерживалось норвежское правительство, состоял в том, чтобы поощрить создание и укрепление связей между нефтяными компаниями, обеспечивающими отраслями промышленности и научными организациями. Результатом этого явились формирование сильных кластеров и ускорение разработки новых технических решений. Государственное финансирование выполняло в этой цепочке лишь роль катализатора в созданных рамках.

Таким образом, основными инновационными факторами в норвежском нефтегазовом секторе следует считать:

- целенаправленную политику государства, ориентированную на обеспечение высоких технологических и экологических параметров добычи, транспортировки и переработки углеводородного сырья, в том числе с использованием налоговых, лицензионных и административных (контрольных) механизмов;
- устойчивое развитие частно-государственного партнерства, гарантирующее постоянное сотрудничество и взаимный интерес в эффективном освоении шельфовых месторождений;
- стимулирование развития научных организаций, их взаимодействия с бизнесом в процессе формирования кластеров;
- высокую конкурентоспособность норвежских компаний, обусловленную, в том числе, их активным участием в поиске, разведке и освоении нефтегазовых месторождений в развитых регионах мира;
- особенностью акваторий Норвежского и Баренцева морей, что определяет доминирующее положение Норвегии в освоении месторождений в особых арктических условиях добычи и транспортировки.

Литература

1. Стайнар Ньё. Управление нефтегазовыми ресурсами Норвегии // Недропользование – XXI век. 2006, № 1. С.78-84.
2. Симония Н. Нефть в международной политике // Международные процессы. 2005, № 3. С.4-9.
3. Шмат В. Инновационное развитие нефтегазового сектора: зарубежный опыт / В кн. Нефтегазовый сектор России в теории и на практике. Новосибирск: ИЭиОПП СО РАН, 2003. С.44-73
4. Воронов К.У. У Норвегии свои заботы // Современная Европа, 2003, № 3.– С. 84-92.

ПЛЕНАРНЫЕ СТАТЬИ	3
Попов В.А. Национальная морская политика России в Арктике: состояние и проблемы правового обеспечения	3
Балыбердин А.Л. Роль и перспективы морской деятельности в стратегии развития России до 2020 года	9
Рудомёткин А.П. Военно-морская деятельность в системе защиты национальных интересов и обеспечения военной безопасности государства	12
СЕКЦИОННЫЕ СТАТЬИ	18
Васильев А.М. Исследование эффективности рыболовства Мурманской обл. России и Норвегии в целях совершенствования структуры добывающего флота	18
Евдокимов Г.П. Результаты исследования и анализа танкеров ледового плавания российского и мирового флота	22
Зерщикова Н.И. Освоение Арктики в применении концессий и соглашений о разделе продукции	24
Истомин А.В., Леус С.М. Северный морской путь: организационно-экономические проблемы возрождения и развития	27
Кибиткин А.И., Сенечкая Л.Б. Методика оценки неустойчивости предприятия рыбодобывающего комплекса как динамической системы	32
Ковалев С. Информационное освещение военно-морской деятельности России в Арктике	38
Козьменко С.Ю., Шиян Г.Н. Военный и экономический факторы морской стратегии России	41
Костылев И.И. Стратегия развития морских коммуникаций в Арктике	48
Маскулов М.Ф. Морская стратегия и безопасность морепользования	51
Наумов Д.Д. Экономическая морская деятельность и перспективное развитие промыслового флота России	55
Николаева А.Б. Особые портовые экономические зоны в арктическом направлении морской стратегии России	63
Овлащенко А.В. Значение междисциплинарных прогнозных исследований в деле обеспечения интересов национальной морской политики	67
Селин В.С., Орлов Н.А. Проблемы и перспективы разработки месторождений углеводородного сырья арктического шельфа	71
Семенов В.П. Проблемы и пути инновационного развития предприятий судостроительной промышленности	76
Столбов А.Г. Оптимизационный подход к разработке и реализации стратегии развития морской деятельности в Арктике	81
Тарханова Л.Б. Основные тенденции развития морской деятельности в условиях рисков и вызовов глобализации	85
Торопушина Е.Е., Тоичкина В.П. Медико-демографические процессы и охрана здоровья населения в прибрежных поселениях (на примере Терского района)	89
Цукерман В.А., Селин В.С. Инновационные факторы в освоении шельфа Норвегии	92