

УДК 327.8.355.015

*Самойленко П.Ю.
Samojlenko P.Yu.*

**Стратегические интересы России в АТР:
синергетический и информационно-имиджевый
факторы в вопросах
военной и экономической интеграции**

**Russian strategic interests in Asia-Pacific:
sinergetic and image factors in navy and economic integration**

Статья посвящена вопросам обеспечения российских национальных интересов в Азиатско-тихоокеанском регионе через объединение стратегии модернизации военно-морского флота и морских пограничных сил и вопросов развития международного торгово-экономического сотрудничества. Подобные синхронные действия позволят достичь так называемого «синергетического» эффекта и улучшить имидж России как морской державы на Тихом океане.

Ключевые слова: *военно-морской флот, проекты экономического сотрудничества, АТР, СВА, информационная безопасность, синергия, имидж России, Дальний Восток России*



The article deals with the problems of russian economic cooperation in Asia-Pacific and developing and modernization of russian pacific navy. Both this factors will bring rise of the image of the Russian Federation in Asia-Pacific and strengthen its geopolitical position in the region.

Key words: *navy, economic cooperation projects, Asia-Pacific, North-East Asia, information security, sinergy, image of the Russian Federation, Russian Far East*

Текущая ситуация в Северо-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанском регионе всё более остро ставит на повестку дня вопрос о необходимости усиления позиций России в этой части мира. Необходимость усиления диктуется постепенно усиливающимися противоречиями в рамках отношений в регионе по линии США-Китай, Китай-Япония, сохраняющейся напряжённостью на Корейском полуострове.

Стратегические интересы России в АТР можно объединить в несколько основных групп:

Военно-политические – постоянное присутствие военно-морских сил в Тихом и Индийском океанах с целью защиты национальных интересов, в том числе морских коммуникаций и торговых путей;

Экономические – превращение Дальневосточного федерального округа в регион опережающего развития и отработка внешнеэкономических связей со странами АТР, существенное увеличение торгового оборота с упором на готовую продукцию и постепенное уменьшение сырьевого

экспорта (выделена в качестве одного из приоритетов в Послании Президента РФ Федеральному Собранию на 2013 год) [8, с. 2-3].

Очевидно, что в условиях продолжающейся экономической рецессии России достаточно трудно добиться качественного наращивания своего военного присутствия в регионе, особенно в части организации постоянно присутствия в Тихом океане соединений надводных и подводных кораблей. Основой морских сил на Дальнем Востоке на сегодняшний день остаются стратегические и многоцелевые атомные подводные лодки, несущие дежурство в океане и ориентированные на выполнение задач «ядерного сдерживания», возможности надводных оперативно-тактических соединений остаются ограниченными.

Надводные силы относительно немногочисленны (представлены крупными кораблями Тихоокеанского флота (кораблями, оснащёнными управляемым ракетным оружием – УРО) – гвардейский ракетный крейсер ГРК «Варяг», большими противолодочными кораблями (БПК) (по классификации НАТО – лёгкими ракетными крейсерами), эскадренными миноносцами, малыми противолодочными кораблями, которые находятся либо в одиночном плавании, либо ходят в походы попарно, но основное время находятся в базах [11]. Одной из форм боевой учёбы в последнее время являются походы БПК ТОФ в Индийский океан и эскортирование караванов торговых судов в районах действия пиратов в западной части Индийского океана – возле так называемого Африканского рога, что имеет не только прикладные военные и экономические цели, но и, безусловно, позитивно влияет на информационную составляющую – создаёт позитивный имидж России как государства, активно участвующего в антипиратских операциях.

Основой международных учений в АТР, в которых принимает участие Россия (в основном совместно с КНР, Индией и Республикой Корея) является отработка тактических задач по борьбе с пиратством и отражение условных локальных морских угроз террористической направленности.

Существенного пополнения российского флота в ближайшее время не прогнозируется. Планируется, что будут введены в строй вертолётно-носцы типа «Мистраль» французской постройки [5, с. 6] (хотя и этот проект оказался под вопросом в связи с введением Западом санкций против России из-за ситуации с Украиной) и корветы российской постройки «Совершенный» и «Громкий» (проект 20380) (ныне достраиваются на Амурском судостроительном заводе) [10, с. 15]. Очевидно, что эти корабли не могут быть основой для серьёзных морских соединений постоянного базирования и способны выполнять только тактические задачи, причём вблизи собственных берегов в условиях соответствующей поддержки с воздуха авиацией флота с приморских аэродромов.

Необходимо отметить, что на уровне российского Министерства обороны осознаётся необходимость модернизации морских сил, в том числе и на Дальнем Востоке России, свидетельством чему явился визит министра обороны Сергея Шойгу в Приморский край в феврале 2014 года и обсуждение проблем строительства новых военных кораблей на мощностях Объединённой судостроительной корпорации и завода «Звезда» в г. Большой Камень Приморского края и на Амурском судостроительном заводе в Хабаровске.

На фоне постепенного увеличения состава и обновления флота ВМС Китая, Республики Корея, Японии и Индии в последние годы подобное положение дел представляется для России негативным трендом [9].

Вместе с тем, помимо непосредственно военно-политических задач морские силы большинства развитых государств всегда выполняют

функцию защиты собственных морских коммуникаций в океане, в том числе морских торговых путей, а также и имиджевые функции по поддержанию «эффекта присутствия» своих государств в тех или иных акваториях.

И если посмотреть на проблему с этой стороны, то становится очевидной линейная зависимость развития международного экономического сотрудничества России со странами АТР и решение военно-политических задач нашей страны в регионе, их взаимосвязь и синергетическое влияние на успешность российской политики в ныне самом динамично развивающемся регионе мира [2, с. 3].

В настоящее время основными морскими коммуникациями, связывающими порты российского Дальнего Востока со странами АТР, являются морские контейнерные сервисы, а также перевозка навалочных грузов (уголь, лес, руда) специализированными судами (балкеры, лесовозы). При этом общий объём перевозок важных для России грузов морским транспортом в АТР относительно невелик, в настоящее время мощности крупнейших российских дальневосточных портов – Находки, Восточного, Владивостока – загружены лишь частично [1, С.15].

История показывает, что основу современных морских коммуникаций представляют два вида морских торговых перевозок – линейные (то есть постоянные между двумя-тремя портами в пределах океана) контейнерные перевозки крупнотоннажными судами-контейнеровозами, а также перевозки углеводородов танкерами, танкерами-химовозами, а кроме того специализированными судами-газовозами. Именно подобные устойчивые морские линии находятся в орбите интересов большинства развитых стран, а также служат объектом посяательства пиратов и потенциально подвержены террористическим атакам.

За примерами далеко ходить не нужно – это Африканский рог, через который пролегают кратчайшие торговые пути из Европы в Азию и идут преимущественно суда-сухогрузы и танкеры среднего водоизмещения (именно крупное судно-контейнеровоз является объектом пиратской атаки в вышедшем в 2013 году на экраны американском боевике «Капитан Филипс» с Томом Хэнксом в главной роли, и реалистичность сюжета признаёт большинство специалистов по безопасности на море – Прим. авт.), а также Ормузский пролив, соединяющий Персидский залив с Оманским заливом на выходе в Индийский океан, через который идут супертанкеры с сырой нефтью от месторождений Ближнего Востока и проходит около 40% мирового экспорта нефти по морю.

Когда в 2013 году Иран объявил о возможности блокирования пролива силами своих ВМС и плавсредствами «корпуса стражей Исламской революции», то это немедленно всколыхнуло США, Китай и Европу, поскольку под угрозу были поставлены перевозки нефти в эти регионы и их экономика. Именно стратегические проблемы в западной Азии и на Ближнем Востоке побуждают в последние годы Китай всё больше рассматривать возможность поставок нефти марки Brent от российских месторождений через порты Дальнего Востока [4, с. 23-24].

Соответственно, для России толчком к развитию своих ВМС будет создание подобных линейных морских торговых коммуникаций в Тихом и Индийском океане через морские порты Дальнего Востока, противодействие возможным угрозам пиратства и терроризма, обеспечение национальных интересов в области информационной безопасности через создание устойчивого имиджа России как морской державы.

Исходя из существующей конфигурации экономических интересов и логистических коммуникаций в АТР, интересы России будут концентрироваться в двух стратегических транспортных направлениях:

– контейнерные перевозки через порты Дальнего Востока и по Транссибу из АТР в Европу и обратно (так называемый «евро-азиатский транспортный мост»). Возможность развития контейнерных перевозок возрастает в случае развития на российском Дальнем Востоке конкурентоспособных производств по изготовлению конечных продуктов, ориентированных на экспорт;

– перевозки углеводородов (нефть, газ) от российских месторождений в Сибири через порты Дальнего Востока в АТР. Значимость этих коммуникаций постоянно возрастает, в особенности на фоне медленного продвижения проекта строительства газопровода и нефтепровода из России в Китай [7, с. 25], который является крупнейшим экспортёром российского «чёрного золота». Дополнительным фактором являются проекты строительства нефтеперегонного завода под Находкой (ОАО «ВНКХ») [6, с. 10] и завода по сжижению газа в Хасанском районе Приморского края (СПГ-Владивосток) [3, с. 15].

Проект Евро-азиатского транспортного коридора существует с конца 80-х годов. Его главное конкурентное преимущество – скорость доставки грузов в 8-10 дней в Европу из АТР против доставки морем длительностью 15-20 суток через Индийский океан, Красное море и Суэцкий канал. Значимость этого проекта возрастает сегодня благодаря пиратским угрозам в районе побережья Сомали. Вместе с тем, проект имеет ряд нюансов, нуждающихся в доработке. В его пользу в настоящее время играет проект расширения БАМа и модернизации отдельных участков Транссиба.

Необходимо отдельно отметить, что предпосылки для создания двух вышеупомянутых логистических торговых схем уже созданы. Так, в Сахалинской области уже построены нефтепровод и газопровод от месторождений в северной части острова (район города Охи) к порту Пригородное на юге, где природный газ грузится в специализированные суда-газовозы и экспортируется в страны Северо-Восточной Азии, прежде всего в Японию.

К портам Приморского края подведены нефтепровод и газопровод (проект ВСТО-2 «Восточная Сибирь-Тихий океан»). Планируется создание инфраструктуры по производству конечных углеводородных продуктов – проекты «Восточная нефтехимическая компания» – нефтеперегонный завод (НПЗ) в районе Находки, а также завод по сжижению газа в южной части Приморья (СПГ-Владивосток). Указанные проекты предполагается реализовывать в 2014 – 2018 годах. После их создания и запуска экспорт газа, нефти, а также нефтепродуктов с Дальнего Востока России в страны АТР возрастёт в разы. При этом торговые пути будут проходить через уже сформировавшиеся узловые точки напряжённости в Тихом океане – в Южно-Китайском море, в районе Кореи, а также в восточной части Индийского океана. Без соответствующей военно-морской поддержки Россия не сможет обеспечить стабильность и неуязвимость этих морских коммуникаций, поддержать как минимум информационный эффект адекватного военного присутствия в регионе.

Исходя из мирового опыта, морские силы, ориентированные на охрану морских торговых коммуникаций, должны формироваться на основе небольших групп надводных кораблей среднего водоизмещения. Основными требованиями к ним должна быть высокая мореходность, определённая автономность плавания (до 60 суток), а также способность отражать локальные военные угрозы как с моря, так и с воздуха. Такие суда класса корветов и фрегатов могут оснащаться управляемым ракетным оружием (УРО), и, соответственно, участвовать на морском театре военных действий против как военных кораблей и авиации, так и против менее значимых угроз, к примеру, пиратских катеров и шхун.

Необходимо отметить, что модернизация российского флота на Тихом океане в таком формате позволит также создать условия для увеличения российского присутствия в проблемных субрегионах АТР – к примеру, в зоне столкновения интересов Японии и Китая возле островов Сенкаку – в качестве «третьей силы».

Таким образом, будут созданы условия, при которых к стратегической составляющей Тихоокеанского флота добавится и современный надводный флот «двойного» назначения – как непосредственно военно-го, так и «заточенного» под отражение прочих угроз – прежде всего терроризма и пиратства.

Необходимо отметить также и то, что подобные корабли создают условный щит инфраструктуре вблизи российских берегов – к примеру, повышают антитеррористическую защищённость нефтяных и газовых месторождений на прибрежном шельфе во взаимодействии с силами морской пограничной охраны.

Таким образом, модернизация российского военного флота с упором на создание современных надводных кораблей среднего водоизмещения, в том числе кораблей УРО (которые сегодня практически отсутствуют на Тихоокеанском флоте в боеспособном состоянии (фрегатам и корветам в классификации НАТО в российском флоте максимально приближённо соответствуют малые противолодочные корабли (МПК) и сторожевые корабли (СКРы), которые будут способны эффективно действовать в океане небольшими соединениями, позволит усилить антитеррористические аспекты, борьбу с пиратством, а также добиться адекватного увеличения постоянного российского военного присутствия в регионе.

Если такая модернизация будет идти параллельно с развитием международных экономических проектов России, ориентированных на страны АТР, то эти процессы окажутся взаимосвязанными и позволят добиться так называемого синергетического эффекта: военная составляющая будет развиваться за счёт увеличения бюджета, в котором возрастут поступления от проектов освоения Дальнего Востока России, и, в свою очередь, модернизация военно-морского флота позволит обеспечить экономическое продвижение России на рынки АТР и увеличить её постоянное военное присутствие на Тихом океане в стратегических национальных интересах.

Немаловажным будет и информационный фактор – расширение экономического сотрудничества России со странами АТР при параллельном развитии военно-морской составляющей позволит повысить авторитет страны в регионе и её восприятие как мировой державы, имеющей сильную тихоокеанскую военно-политическую и экономическую составляющую.



Литература

1. Восточный узел готов к развитию // Золотой Рог. 2014. № 6. С. 15.
2. Владимир Путин занялся дальневосточным урегулированием // Коммерсант. 2014. С. 3.
3. Газпромбанк поддержит Владивосток-СПГ// Золотой Рог. 2014. № 10. С. 15.

4. Геворкян Н.Г. Особенности и перспективы экономической интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе и интересы России: Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.14 : Москва, 2004. 180 с.
5. «Мистрали» поставят к стенке // Золотой Рог. 2014. № 6. С. 6.
6. Нефтеперерабатывающий комплекс в Приморье разместится на территории опережающего развития // Конкурент. 2014. № 9. С. 10.
7. Проворная И.В., Эдер Л.В. Трубопроводный транспорт углеводородов в странах Восточной Евразии и Тихоокеанского кольца: возможности для России // АТР – экономика, политика, право. 2012. № 2.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Vostochnyj uzel gotov k razvitiyu // Zolotoj Rog. 2014. № 6. S. 15.
2. Vladimir Putin zanyalsya dal'nevostochnym uregulirovaniem // Kommersant. 2014. S. 3.
3. Gazprombank podderzhit Vladivostok-SPG // Zolotoj Rog. 2014. № 10. S. 15.
4. Gevorkyan N.G. Osobennosti i perspektivy ehkonomicheskoy integratsii v Aziatsko-Tikhookeanskom regione i interesy Rossii: Dis. ... kand. ehkon. nauk : 08.00.14 : Moskva, 2004. 180 с.
5. «Mistrali» postavyat k stenke // Zolotoj Rog. 2014. № 6. S. 6.
6. Neftepererabatyvayushhij kompleks v Primor'e razmestitsya na teritorii operezhyushhego razvitiya // Konkurent. 2014. № 9. S. 10.
7. Provornaya I.V., EHder L.V. Truboprovodnyj transport uglevodorodov v stranakh Vostochnoj Evrazii i Tikhookeanskogo kol'tsa: vozmozhnosti dlya Rossii // ATR – ehkonomika, politika, pravo. 2012. № 2.