

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



**ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
УПРАВЛЕНИЯ**

ВЫПУСК

17

МОСКВА 2010

**«Теория и практика морской деятельности» -
серия научных публикаций под редакцией проф.
Войтоловского Г.К.**

Ответственный за выпуск: Коновалов А.М.

Батурова Г.В., Дерябин Ю.С., Загашвили В.С., Коновалов А.М. (руководитель авт. колл.), Циренщиков В.С. **Иновационные технологии в государственном управлении и пространственном развитии морской деятельности России. – М.: СОПС, 2010. – 258 с.**

*Рецензенты: д.э.н., проф. Варнавский В.Г.,
д.г.н., проф. Пилясов А.Н.,
зам. директора Центра «Мировой океан» СОПС Федоренко Н.М.*

Оглавление

В поиске инструментов для инновационного развития	5
I. Пути совершенствования государственного управления развитием морской деятельности	15
I.1. Стратегическое прогнозирование в системе государственного управления морепользованием	15
I.1.1. Обоснование необходимости создания системы научно-прогностического обеспечения морской деятельности России.....	15
I.1.2. Концептуальные основы организации и проведения форсайт-исследований в странах Европейского Союза	26
I.1.3. Институциональная система прогностического обеспечения в Европе.....	30
I.1.4. Подходы к стратегическому прогнозированию развития морской деятельности Российской Федерации.....	39
I.2. Совершенствование механизма взаимодействия органов исполнительной власти, тяготеющих к вертикально-интегрированной и горизонтальной системам управления.....	51
I.2.1. Мировые тенденции в морской деятельности и постановка проблемы	51
I.2.2. Субъекты морской политики, тяготеющие к вертикально-интегрированной и сетевой системам управления	60
I.2.3. Перспективы взаимодействия субъектов морской политики, тяготеющих к вертикально-интегрированной и сетевой системам управления.....	71
I.2.4. Стратегические секторы и критические инфраструктуры	76
I.3. Перспективы интеграции бизнес-сообщества, научно-исследовательских структур и институтов гражданского общества в систему государственного регулирования и координации развития морской деятельности	81
I.3.1. Обоснование необходимости совершенствования системы государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации.....	81
I.3.2. Аутсорсинг в системе государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации	92
I.3.3. Перспективы развития аутсорсинга в системе государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации.....	95
I.4. Пути совершенствования инновационной политики в морехозяйственном комплексе Российской Федерации	111
I.4.1. Обоснование необходимости становления государственной инновационной системы в области морской деятельности.....	111
I.4.2. Подходы к определению конкурентоспособности морехозяйственного комплекса.....	119
I.4.3. Проблемы и конкурентные преимущества морехозяйственного комплекса России	122
II. Оптимизация пространственного развития морской деятельности России	136
II.1. Перспективы пространственного развития региональных морехозяйственных комплексов.....	136
II.1.1. Обоснование необходимости использования программно-целевого метода при разработке долгосрочных стратегий социально-экономического развития приморских субъектов России.....	136
II.1.2. Долгосрочные стратегии социально-экономического развития приморских субъектов России	143
II.1.3. Некоторые особенности использования программно-целевого метода при стратегическом прогнозировании и планировании развития региональных морехозяйственных комплексов	153
II.1.4. Оценка макрорегиональной сопряженности приморских территорий Российской Федерации	161
II.2. Перспективные направления международного сотрудничества в области морской деятельности с участием приморских субъектов России	180

II.2.1. Особенности взаимодействия субъектов глобальной морской политики в современном мире.....	180
II.2.2. Оценка перспектив трансграничного сотрудничества приморских субъектов Российской Федерации	198
II.2.3. Резервы и направления международного, регионального и субрегионального сотрудничества в высокотехнологических сферах морской деятельности с участием Российской Федерации.....	209
<i>Морская деятельность в условиях глобального финансового и экономического кризиса (вместо заключения)</i>	215
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ	233
<i>Список источников</i>	235
Приложение	254
Гравитационная модель трансграничного сотрудничества приморских регионов.	254

В поиске инструментов для инновационного развития

Морская деятельность России уже давно находится в исключительно кризисном состоянии, которое характерно для нее в целом и для каждого вида производственного морепользования, особенно после вступления в силу Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (для России в 1997 г.). Несмотря на то, что Российская Федерация является правопреемником СССР, который по многим параметрам возглавлял список великих морских держав мира, ее потери в морепользовании настолько значительны, что не позволяют унаследовать этот весьма значительный титул. Одна из причин таких наследственных потерь состоит в том, что, несмотря на крупные достижения и успехи во многих видах морской деятельности в 1960 – 80 гг. Советский Союз не имел единой государственной морской политики, общегосударственной системы регулирования и управления процессами освоения океанических пространств и ресурсов. Их отсутствие отчетливо проявилось уже в обозначенный период, а в конце его привело к серьезным потерям позиций страны в Мировом океане. Проблема заключалась в недооценке необходимости комплексного общегосударственного управления и регулирования в совокупности всех видов морской деятельности. Между тем уже тогда ориентация на долговременное освоение пространств и ресурсов Мирового океана требовала единого системного подхода к определению стратегии развития, размещения, организации и управления всей деятельностью страны в Мировом океане. Тем более, при переходе к рыночным отношениям.

По мере реализации рыночных реформ в морской деятельности Российской Федерации происходили дальнейшее ослабление технологической комплексности и разрыв между коммерческими и общественными интересами. Это до сих пор выражается в оттоке добываемых ресурсов, продукции и капитала за границу, беспрецедентном бегстве (регистрации) гражданских судов под иностранные флаги, проявляется в том, что до 85% годовой добычи рыбы приходится на свою экономическую зону, продолжаются процессы необоснованной приватизации основных производственных фондов длительного пользования (например, морских портов). Не лучше ситуация в структурах и отраслях, обеспечивающих морскую деятельность – судостроении, машиностроении, науке и гидрометеобеспечении, образовании. Такие негативные процессы сопровождаются понижением престижности морской деятельности в обществе, резким сокращением состава профессиональных кадров, в том числе за счет массового оттока активного населения из большинства приморских регионов. Негативные акценты в развитии отечественной морской деятельности особенно усилились в период кризиса 2008 – 2009 гг.

Кроме уже упомянутых причин развития кризисных явлений в морской деятельности есть еще одна, которая особенно обострилась при переходе морской деятельности к

рыночным отношениям и не только поэтому. Некритичное руководство рыночной логикой давних времен, которая сознательно внедрялась некоторыми западными экспертами и советниками в программы действий отечественных неолибералов, оказавшихся у власти в начале 1990-х гг., привело к так называемому повсеместному разгосударствлению экономики. Эти процессы в отраслях морского хозяйства ввергли их в глубочайший кризис, из которого они не вышли до сих пор. Использование российской грузовой базы отечественным транспортным флотом находится на уровне начала прошлого века; добыча рыбы не превышает половины уловов 1990 г. (при этом в государственной собственности сохранилось не более 4% рыбопромышленного флота); реальные разработки углеводородов организованы на российском шельфе преимущественно иностранцами, с которыми были заключены соглашения о разделе продукции; масштабные морские научные исследования в открытом море, поисковые и геологоразведочные работы по существу свернуты; береговые обрабатывающие и судоремонтные (как и судостроительные) предприятия не загружены; большая часть основных производственных фондов изношена и требует безотлагательной реновации.

Нельзя не отметить, что развитию морской деятельности на протяжении всей истории России препятствовали сугубо континентальные взгляды властей предрержащих. Это обстоятельство достаточно отчетливо подчеркивал адмирал флота И.М. Капитанец, указывая на то, что в российской жизни постоянно проявляется характерная закономерность, связанная с разрывом политики и стратегии¹. Даже тогда, когда декларировалось, что флот является одним из важнейших атрибутов российской государственности, внимание к морской деятельности усиливалось преимущественно в кризисные и послекризисные периоды. Кроме того, на фоне традиционной недооценки роли и значения использования Океана для всех компонентов национальной безопасности, современного социально-экономического переустройства общественной жизни, в начальный период осуществления российских рыночных реформ резко снизился государственный приоритет всей морской проблематики. Это, в свою очередь, нередко вело к принятию необоснованных управленческих и волевых организационных общегосударственных решений, не только тормозящих эффективное развитие морской деятельности, но и направленно ее разрушающих.

Из-за объективных обстоятельств любая научная, оборонная, транспортно-производственная морская деятельность может эффективно осуществляться только с плавающих средств, конкурентоспособно совершенствуемых под воздействием передовых достижений научно-технического прогресса, в первую очередь в области судостроения. Этой

¹ См.: Капитанец И.М. Уроки и выводы к 100-летию Цусимы. – «Морской сборник», № 10, 2005. – С. 21 – 26.

береговой обеспечивающей морепользования всегда уделяется особое внимание, ибо развитие судостроения оказывает исключительное влияние на повышение уровня технологической базы всех наукоемких производств¹. Однако и такого понимания важности значення морской деятельности недостаточно. В Мировом океане эксплуатация его пространств и ресурсов происходит в акваториях и на территориях океанического дна общего пользования или находящихся под суверенными правами прибрежных государств. Но в таком правовом порядке эксплуатации океанических ресурсов и пространств заинтересованы многие страны, а посему благоприятное развитие процессов формирования международных условий осуществления морской деятельности, вне зависимости от видов собственности на средства производства, невозможно без активной позиции государства. Более того, в морской деятельности сокращение или отсутствие прямого государственного регулирования недопустимо хотя бы потому, что она осуществляется в основном за пределами суверенитета прибрежной страны – в акваториях открытого моря, где регулируется международным морским правом, субъектом которого может выступать прежде всего государство. В связи с этим характер формирования международных условий любого вида мореплавания, морской деятельности в целом во многом определяется активностью государства-морепользователя, в большей мере определяющей и направляющей процессы регулирования в международном морском праве. Вот почему всем организаторам и участникам морской деятельности, а также управляющим и исследователям, отвечающим за перспективы ее развития в особенности, необходимо представлять и учитывать всю гамму влияния научно-технических, международно-политических, социально-экономических и экономико-экологических компонент, их определяющих. Эта особенность развития эффективного морепользования, всегда происходящего в условиях больших рисков, которая только на первый взгляд представляется элементарной и потому ею пренебрегают на многих уровнях управления, принимающих решения о его перспективах.

В настоящем выпуске ТПМД подчеркивается авторское понимание, учет важности и особенностей управленческих и регуляционных функций государства при прогнозировании пространственного развития отечественного морепользования, в частности, в таких случаях, когда его осуществление намечается за пределами национальной юрисдикции.

Пространственное развитие российской морской деятельности в открытом море, в иностранных 200-мильных зонах или в Международном районе глубоководного морского дна за пределами национальной юрисдикции *невозможно* не только без тех или иных форм участия государства, но и без серьезного научно-информационного обеспечения ор-

¹ Подр. см.: Войтоловский Г.К., Косолапов Н.А., Синецкий В.П. Стратегия: импульсы к разработке. Научная серия «Теория и практика морской деятельности», вып. 9. – М.: СОПС, 2006. – С. 201 – 217.

ганизации таких производственных процессов. Выбор подобных перспективных форм участия, осуществление информационного и интеллектуального обеспечения промышленной морской деятельности в условиях развертывания процессов глобализации не прост. Он требует принятия на высоких уровнях руководства государством серьезной идеологической основы, которая сможет применяться в качестве политического инструментария, определяющего характер, целесообразность и возможность производственного использования ресурсов и пространств Мирового океана в тех или иных широтах.

Восприняв концептуальные взгляды, сформировавшиеся в Морском отделении СОПС в процессе разработки тематики 2008 г. и предыдущих лет, авторы этого выпуска выделили, подчеркнули свое восприятие объективных процессов развития отечественного морепользования, которые следовало отразить в разрабатываемом проекте Стратегии морской деятельности Российской Федерации до 2020 г. и в более отдаленной перспективе.

Оставляя читателю возможность восприятия авторского подхода (подчеркну – не реферативно-обзорного, а именно авторского) к развитию отечественного морепользования, отмечу два ослабленных момента в такой научной проработке:

Во-первых, слабая международно-правовая ориентация, вне которой квалифицированное прогнозирование долговременной морской деятельности невозможно. Более чем 50-летний опыт участия научного редактора серии в различных видах морской деятельности свидетельствует о том, что ее развитие вне поля зрения правоведов, как правило, ведет к огромным организационным просчетам и даже провалам.

Во-вторых, в обобщениях и содержании авторских конструкторов ослаблен эколого-экономический срез, что также может иметь негативные последствия.

Дело в том, что океаническая экосистема представляет собой динамичный комплекс взаимосвязанных сообществ растений, биологических и генетических организмов, а также неживой морской среды, взаимодействующих как единое целое. Различные виды ее использования человечеством составляют морскую деятельность. Экосистемный подход к ее осуществлению предусматривает рассмотрение широкого спектра экологических, природных и человеческих факторов, влияющих на решения в области использования океанических ресурсов. Этим признается его ключевая роль в поддержании устойчивости океанической части глобальной биосферы. Одновременно данный подход обеспечивает управление на основе лучшего понимания экологии и процессов, необходимых для восстановления и поддержания здоровых, продуктивных и биологически разнообразных экосистем, а также качества жизни населения посредством интегрированного регулирования

экологизации природных ресурсов, обеспечение экономического развития, согласованного с целями и потребностями общества.

Применение экосистемного подхода только зарождается. Попытки его воплощения происходят параллельно на страновых, региональных и глобальном уровнях. Причем экосистемы Мирового океана имеют свои границы, которые, как правило, не совпадают с границами территориальными или административными. Это вызывает необходимость решения многих проблем и требует соответствующего международного сотрудничества и координации. В таких целях возникают и могут потребоваться новые международно-правовые и организационные механизмы, с помощью которых регулируются проблемы, связанные с возможностями осуществления морской деятельности в единой экологической среде. Как следствие возникает понятие ответственности за экологический ущерб в результате неправомерных действий государства-нарушителя. В этом случае необходима выработка сторонами соответствующих правил при использовании регионального экологического потенциала.

Экосистемы не ограничиваются пространственной юрисдикцией прибрежных стран. В случаях, когда они пересекают их границы, экосистемный подход отдает приоритет трансграничному сотрудничеству между государствами.

Особенности современности состоят в том, что права на использование большей части экологического потенциала Мирового океана не распределены, а потенциал основных объектов морепользования ограничен. В то же время, бесконтрольная антропогенная нагрузка на него возрастает по мере продолжения мирового экономического роста, формируя главный источник угроз морской среде и ее обитателям. На ее долю приходится 80% общего объема таких загрязнений, противостояние которым потребовало создания новых уровней сотрудничества между государствами посредством заключения международных соглашений, концептуально обеспечивающих уважение интересов всех и защиту целостности глобальной системы окружающей среды, устойчивого использования ее природного потенциала.

Основанная на концепции взаимозависимости стратегия устойчивого развития в применении к сфере океанической деятельности предусматривает:

- согласованность экономического, социального и экологического направлений освоения Мирового океана и интегральный подход к управлению этими компонентами устойчивого развития;
- учет единства глобальной биосферы в составе ее океанической, наземной и атмосферной составляющих;

- согласованный и сбалансированный подход к использованию ограниченной несущей емкости океанической части биосферы и ее экологического потенциала;
- комплексное управление деятельностью в прибрежной зоне в рамках единой, взаимозависимой системы пресноводных бассейнов, затопляемых земель и океанических пространств;
- интегральный подход к транссекторальному и трансграничному управлению в океанической сфере, согласованный с использованием ресурсного, нересурсного и экологического потенциалов в рамках конкретного пространства.

Такая система взглядов вяло отражена в этом выпуске. По-видимому, ей будет необходимо посвятить специальное издание СОПС, тем более потому, что 16 июня 2009 г. Ученый Совет нашего института одобрил характер будущих исследований проблем природопользования и охраны окружающей среды, среди которых морепользование всегда занимало особое место. Кроме того, активная морская деятельность в большинстве случаев организуется вне сферы действия государственного суверенитета и даже национальной юрисдикции. Именно поэтому она находится под сильным влиянием международных отношений с отдельными странами и международными организациями, которые нередко устанавливают общепризнанные правила становящиеся обязательными для судов государства-флага.

Вне зависимости от того, что, к сожалению, в организации отечественной морской деятельности в последние годы стали усиливаться автономные ведомственные, отраслевые разработки перспектив того или иного вида морской деятельности, определение ведомственных и региональных направлений развития необходимо, но они должны быть увязаны с общегосударственными долгосрочными целями морепользования. Необходимо особо учитывать взаимосвязь всех видов морской деятельности в комплексе с точки зрения как долговременных экономических интересов России, так и с позиций обеспечения ее национальной безопасности. Именно руководствуясь таким посылом 19 декабря 2006 г. Морская коллегия приняла решение о формировании уже упоминавшейся Стратегии, разработка которой заканчивается в ближайшее время.

К сожалению, в отечественной морской деятельности процесс принятия государственной Стратегии существенно затянулся. Стратегическому подходу могли способствовать методические наработки определения перспективного развития, выполненные в рамках ряда федеральных целевых программ, касающихся морской деятельности России, особенно в тех случаях, когда они выводили на количественные критерии. Например, методика рейтингования, на которой была построена аргументация аппарата Минэкономразвития при оценке результатов реализации ФЦП в 2007 году, (так же, как и предлагаемая

методика СОПС), основывалась на использовании количественных показателей. В то же время к ее недостаткам можно отнести то, что она оценивала в первую очередь качество работы государственных заказчиков по управлению программами, а не степень воздействия достигнутых результатов отдельных ФЦП на динамику социально-экономического подъема страны, создание заделов для эффективной работы многих отраслей и сфер экономики в целях реализации других показателей развития. Именно для этого собственно и предназначены все действующие ФЦП.

В результате использования прежних методов рейтингования масштабные федеральные программы, даже такие как «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», могут попасть в число недостаточно эффективных. При этом общий вклад от реализации такого рода программ и степень их воздействия на динамику социально-экономического развития страны несравнимо больше, чем, например, такой программы, как «Русский язык», даже при условии, что в последней показатели по ритмичности, уровню контрактирования и др. будут весьма высокими.

Следует подчеркнуть, что все методики, использованные на протяжении последних лет для оценки эффективности реализации федеральных целевых программ, обладали рядом недостатков, которые не позволяли объективно и всесторонне оценить их значение для решения задач социально-экономического развития страны. Эти методики в первую очередь оценивали такие показатели, как: соответствие программы своим главным целям, наличие количественных показателей и индикаторов достижения целей, эффективность менеджмента, возможность контроля и своевременной корректировки хода реализации. Некоторые из них учитывали только формальные признаки, что делало проведенные оценки относительно поверхностными, без учета специфики и значения отдельных ФЦП для развития экономики страны, а также их воздействия на рост конкурентоспособности, развития инноваций и др.

Согласно действующим в настоящее время правилам средства федерального бюджета распределяются между целевыми программами в зависимости от формализованной оценки их обоснованности и результативности, а также соответствия приоритетам государственной политики. Поскольку федеральные целевые программы являются экономическим инструментом реализации политики государства, то, представляется, этот принцип надо более четко разделить на две составляющие. С одной стороны, финансирование ФЦП может осуществляться в зависимости от формализованной оценки их обоснованности и результативности (данная оценка в большей степени отражает качество проработки механизмов реализации и управления программой). Но с другой – необходимо в еще большей мере учитывать степень заинтересованности государства в решении проблем, на реализацию которых направлены данные программы, а также их роль в достижении приоритетов России.

Этот посыл звучит особенно утвердительно сейчас, учитывая кризисную ситуацию в экономике и возможное сокращение федеральных целевых программ, касающихся морской деятельности в 2010 году, которое не всегда определяется общегосударственными интересами. Хочется надеяться, что такое сокращение не затронет ФЦП «Мировой океан» и некоторые другие программы, нацеленные на государственную поддержку развития ряда видов морской деятельности хотя бы благодаря высокой степени заинтересованности российского государства в решении отечественных морских проблем, в смягчении и устранении препятствий на путях развития отечественного морепользования.

Среди наиболее серьезных препятствий этому можно выделить:

секторально-отраслевой подход к организации отечественной морской деятельности, а также неэффективность механизмов взаимодействия ведомственных систем управления ею. Такое положение дел обусловлено традиционным неприятием руководством отраслей и регионов самой идеи регулирования их усилий, даже координации, которая не только воспринимается как инструмент ущемления региональных прав и свобод, но и со-

ответственно реализуется в позициях их представителей в соответствующих комитетах Федерального Собрания;

отсутствие необходимых и законодательно закрепленных полномочий на управление и координацию деятельности в океанической сфере у приморских субъектов и, особенно, на локальном уровне принятия решений, где существуют реальная заинтересованность в межотраслевом регулировании и отношении к освоению (например, прибрежной зоны) с позиций не только экономических, но, в значительной мере, социальных и экологических в русле стратегии устойчивого развития;

отсутствие заметного вклада в развитие систем океанического управления со стороны гражданского общества (научное сообщество, профсоюзы, некоммерческие и неправительственные организации). В индустриальных государствах и в документах международных организаций этому компоненту системы океанического управления уже достаточно давно придается особое значение;

отсутствие на высших уровнях принятия решений по регулированию морепромышленного производства достаточного понимания порочности доминирования рыночных механизмов в регламентации морской деятельности, действующих вне системы государственного, прописанного в законе целенаправленного, контроля и учета общенациональных интересов в океанической сфере как внутри страны, так и при участии в международных отношениях по поводу морепользования и охраны морской среды;

недооценка в действующих системах управления океанической деятельностью ключевого фактора экологической взаимозависимости природных процессов в морской среде, антропогенных воздействий на прибрежные и океанические экосистемы и необходимости противодействия государствам, являющимся их источниками. Это проявляется в недооценке мировых тенденций, направленных в сторону внедрения в управленческие системы в океанической сфере на всех уровнях принятия решений транспроблемного, трансведомственного и трансграничного подхода, учитывающих императивы экологии.

Безусловно, что разработка и принятие Стратегии и других перспективоориентирующих документов подчеркнут экономическую, научно-техническую и политическую важность развития морской деятельности нашей страны. Естественно, что взаимная увязка видов морской деятельности возникает только тогда, когда сама стратегия формируется на основе обоснованных научных представлений о характере и природе тех или иных явлений, их корнях, причинах возникновения и движущих силах. Стратегия морской деятельности призвана конкретизировать доктринальные и концептуальные положения морской политики Российского государства, обратить их в реальный план конкретных и долговременных действий, направить их в практическую область. В ходе разработки такой

стратегии необходимо отслеживать процессы социально-экономического развития Российской Федерации, систему государственного регулирования, ее отражение в каждом из видов морской деятельности с учетом новаций рыночной среды, импульсов, получаемых от базовых и прикладных наук при определении пространственной организации производственного и оборонного морепользования в конкретных внешних условиях, параллельно с оценкой возможностей привлечения реальных средств, предусматриваемых государственными долгосрочными программами и прогнозами.

Ключевое свойство принятого системного подхода – его внимание к взаимозависимости всех видов морской деятельности и механизмам взаимодействия частей этой системы, а не к самим частям, внимание к внешнему фону реализации этих взаимозависимостей в динамике. Для морской деятельности таким фоном являются международные условия, формирование которых связано с множеством политических, экономических, военных и других факторов. Безусловно, что главным системообразующим положением основного замысла разрабатываемой Стратегии выступают цели, вокруг которых формируется направленность развития морской деятельности. Эти цели зафиксированы в Морской доктрине и носят для государства фундаментальный характер. Одна из основных особенностей предлагаемого подхода – это общегосударственная *надведомственная* позиция, означающая, что определяющими являются интересы государства, общества, а не приоритеты различных министерств, ведомств, регионов или хозяйствующих субъектов. Хотя такие приоритеты должны, естественно, учитываться, но лишь в той мере, в какой их учет будет служить обеспечению фундаментальных и перспективных интересов государства и общества в целом.

Содержание настоящего выпуска в целом обращает внимание на те элементы прогнозирования, которые нельзя не учитывать при решении главных задач развития. В первом приближении эта задача решена: такой предварительный проект, подготовленный на основе материалов всех федеральных и региональных участников морской деятельности и собственных исследований, уже разработан научным коллективом СОПС при использовании системного подхода. Он может стать базовой основой для последующей деятельности Минобороны, Минэкономразвития России и др. структур, всего морского сообщества, после обстоятельного обсуждения на расширенном заседании Морской коллегии, состоявшемся 24 декабря 2008 г. представленный проект *Стратегии морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу* был принят за основу. Руководителям министерств и ведомств, входящих в состав Морской коллегии, поручено совместно с РАН организовать широкое обсуждение проекта Стратегии, а Минобороны России – «доработать с учетом предложений заинтересованных федеральных орга-

нов исполнительной власти проект Стратегии» и в установленном порядке внести его на утверждение в Правительство Российской Федерации. Это теоретически. Другое дело, когда подойдут следующие этапы проработки системного проекта. Тогда специальной межведомственной Рабочей группе, курируемой Минобороны России как инициатором разработки проекта Стратегии и Минэкономразвития как Государственным заказчиком-координатором ФЦП «Мировой океан», предстоит очень сложная работа по координации усилий участников, с тем чтобы избежать ведомственных, региональных или корпоративных «плюсов». По-видимому, потребуется уделять этим проблемам много внимания и осуществлять их неоднократную экспертизу на различных уровнях с учетом научно-технических, экологических, социально-экономических и международных условий.

Настоящий выпуск ТПМД может способствовать успешности такой доработки.

проф. Войтоловский Г.К.

июнь 2009 г.

I. Пути совершенствования государственного управления развитием морской деятельности

I.1. Стратегическое прогнозирование в системе государственного управления морепользованием

I.1.1. Обоснование необходимости создания системы научно-прогностического обеспечения морской деятельности России

Происходящее формирование нового технико-экономического уклада во многих развитых странах (применительно к настоящему исследованию – в ведущих морских державах¹, чьи экономические и политические интенции простираются не только на близлежащие районы Мирового океана, но и на пространства и ресурсы отдаленных акваторий) резко актуализировало и вывело на качественно иной уровень многие вопросы, связанные как с концептуальным обоснованием, так и с практикой долгосрочного развития морехозяйственного комплекса России. Определяющее место среди них занимает прогностическая проблематика. Объективные закономерности перехода к инновационной траектории устойчивого роста морепользования, внедрения в морехозяйственный комплекс элементов постиндустриальной экономики, основанной на знаниях, и ее формализованного воплощения – национальных инновационных систем, пусть даже находящихся в зачаточном состоянии (как, например, в нашей стране), – требуют использования принципиально новых подходов к регулированию морской деятельности, прежде всего в направлении усиления её комплексного характера.

К тому же развертывание глобализационных процессов резко обострило конкуренцию на мировых рынках, выдвинув в число *главных факторов конкурентоспособности* не сырьевые и операционные, а именно стратегические преимущества.

В таких условиях чрезвычайно востребованным становится прогностическое обеспечение долгосрочного развития морской деятельности, процессов ее регулирования и перевода на инновационную модель. Саму постановку проблемы совершенствования научно-прогностических исследований и развертывания системы прогностического обеспечения отечественного морепользования резко актуализирует подход, заложенный в современную государственную политику России и воплощенный, например, в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации и Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации. В морехозяйственном комплексе он предусматривает его диверсификацию, повышение эффективности и результа-

¹ Под этим термином в настоящей работе понимаются государства, интересы которых распространяются не только на свою прибрежную зону, но и на Мировой океан, и которым доступны его пространства и ресурсы, в том числе технологически.

тивности, реиндустриализацию и рост конкурентоспособности, переход от экспортно-сырьевого к инновационному социально-ориентированному пути, пространственную сбалансированность, становление сервисной экономики (включая современное научно-техническое обеспечение, логистику, гидрометеорологическое, навигационно-гидрографическое обеспечение мореплавания и т.п.), наращивание человеческого капитала, обеспечение интеллектуального лидерства, а также многое другое. Решение таких задач оказывается сегодня практически невозможным без кардинального обновления концептуальных подходов и научно-методологического инструментария, адекватных современным требованиям и мировым стандартам. В сложившихся условиях важным элементом научно-технического обеспечения процессов долгосрочного развития комплексного морепользования становится прогнозирование.

На лидирующие позиции среди традиционных инструментов научной прогностики сегодня выдвинулись форсайт-исследования, которые приобрели в ходе своей эволюции качественно новые черты. Если всего несколько лет тому назад эксперты рассматривали их в качестве одного из направлений синтетической концепции сугубо технологического прогнозирования, а именно стратегического информирования (*Strategic Intelligence*)¹, охватывающей наряду с ними также прогнозирование технологии (*Technology Forecasting*)² и оценки последствий ее внедрения (*Technology Assessment*), то в настоящее время можно полагать, что вполне самостоятельную парадигму научной прогностики стал представлять сам метод форсайт (*Foresight*). Определение стратегического прогнозирования как предоставление информации специального назначения для ориентации лиц, принимающих решения в процессе разработки и реализации ими стратегий, политик и интервенций, теперь в полной мере можно отнести и к форсайт-исследованиям. Именно они стали в настоящее время позиционироваться как процесс сбора перспективной информации на системной основе и при широком соучастии всех заинтересованных субъектов о видении бу-

¹ Нам не известен перевод этого термина в русскоязычной литературе, поэтому мы приводим здесь собственную трактовку перевода *Strategic Intelligence* как стратегическое информирование. Однако его можно перевести и как стратегическое мышление. В целом под стратегическим информированием понимается комплекс мероприятий по поиску, переработке, распространению и защите информации с целью предоставления ее надлежащим лицам или структурам в нужное время для принятия оптимальных решений.

² Важное внимание эксперты ЕС уделяют проблеме «содержательной» унификации термина *Technology Forecasting*, представляющего собой непрерывный мониторинг тенденций развития технологии и уровня научно-технического прогресса с целью раннего обнаружения перспективных возможностей и потенциала ее использования. Считается, что в таком варианте он несколько искажает суть такого вида прогнозирования, придавая ему содержание «прогноза погоды» (*weather forecasting*). К тому же, например, во французском языке не существует смысловых различий между терминами *forecasting* и *foresight*, которые всегда переводятся как *prospective* (будущий, ожидаемый, предполагаемый). Более адекватно содержание этого вида прогнозирования отражает не английский, а немецкий термин *Technologiefrueerkennung*, дословно: «раннее обнаружение технологии». Его-то в качестве одного из возможных вариантов для английской версии и предлагают к использованию как *Technology Early Recognition* для замены существующего *Technology Forecasting*.

дущего в рамках среднесрочного и долгосрочного горизонтов прогнозирования с целью информирования в ходе принятия текущих решений и мобилизации совместных действий для достижения желаемых вариантов перспективного развития. Эксперты определяют форсайт как «систематически осуществляемый, открытый для широкого участия, ориентированный на выработку решений сегодняшнего дня и на мобилизацию совместных действий процесс, объединяющий представления о будущем и формирующий видение на средне- и долгосрочную перспективу»¹. Иными словами, форсайт относят к совокупности системных и целенаправленных процессов, предполагающих ориентированное на перспективу обсуждение заинтересованными сторонами определенной проблематики (отнюдь не только технологической) с намерением выявления действий, которые следует предпринять сегодня для обеспечения «лучшего завтра».

Цель таких разработок однако состоит не только в том, чтобы произвести более полное «исследование будущего», разработать более содержательные сценарии и более точные эконометрические модели. Форсайт означает и объединение (в том числе и в сетевые структуры) ключевых субъектов (*agents*) перемен и источников знаний для формирования стратегического видения и предупреждающего мышления (*anticipatory intelligence*). В качестве таких субъектов могут выступать государственные власти, деловые круги, общественные объединения, социальные движения, экспертные организации и т.п.

Сфера применения форсайта представляется также весьма обширной. Наибольшее количество исследований в рамках этого направления прогнозирования сконцентрировано на вопросах, связанных с оценками конкурентоспособности, выработкой приоритетов и определением стратегических целей долгосрочного развития. Известны конкретные работы в области морской деятельности, транспорта, экологии, демографии и по ряду других направлений социального, регионального, политического и культурного профиля.

Как самостоятельное направление прогнозирования форсайт возник в середине 1990-х годов в результате конвергенции генеральных исследовательских трендов в сфере политического анализа, стратегического планирования и футурологических исследований. Вообще функциональный арсенал прогнозирования претерпел существенные изменения в последние десятилетия. Если раньше научно-прогностические инструменты использовались в качестве метода предсказания, то теперь представляют собой исследовательские проекты, за исходную точку которых принимается изучение совместного развития систем и процессов. Результатом становится информация, которая используется в разработках сценариев возможного будущего развития. Таким образом, форсайт-исследования помо-

¹ См.: A Practical Guide to Regional Foresight. FOREN Network (Foresight for Regional Development)/ European Communities. 2001. – P. 3.

гают предвидеть грядущие перемены и с их учетом формировать направления процессов, оказывая тем самым воздействие на эволюцию систем.

В отличие от традиционного прогнозирования, которое обычно предполагает видение одной картины будущего, современный форсайт исходит из посылки ее множественности. Причем каждый из возможных вариантов фактически представляется в виде результатов действий, сформулированных и предпринимаемых сегодня всеми субъектами морской политики – государством, обществом, наукой и бизнесом. Временные горизонты форсайт-исследований, как правило, превышают аналогичные показатели, применяемые при традиционном прогнозировании. Они существенно варьируются в зависимости от рассматриваемого сектора и потребностей целеполагания и обычно находятся в диапазоне от 5 до 30 лет, хотя могут быть и более продолжительными.

Характерной особенностью форсайт-исследования в области морской деятельности становится его ориентация на одновременное решение следующих шести базовых функциональных задач.

1. Упреждающее прогнозирование долгосрочного развития морской деятельности.
2. Интерактивные и открытые для участия методы дискуссий и анализа.
3. Формирование новых сетевых взаимосвязей в системе координации морепользования и вовлечение на этой основе всех заинтересованных субъектов морской политики – государство, общество, науку и бизнес – в процесс принятия решений.
4. Выработка стратегического видения, основанная на разделяемых участвующими сторонами представлениях, идеологических ценностях, стратегических целеустановках.
5. Причастность к решениям и действиям сегодняшнего дня, определяющим эффективность процессов изучения, освоения и использования пространств и ресурсов Мирового океана.
6. Широкое использование информационно-коммуникационных технологий.

Среди наиболее важных концептуальных основ разработки, организации и проведения форсайт-исследования отмечается признание того обстоятельства, что институционально форсайт встроен в некую окружающую среду, которая оказывает воздействие на содержание и ход прогностических мероприятий. Она включает в себя определенный набор фактов и обстоятельств, присущих ситуации или событию. В свою очередь содержание представляет собой совокупность или перечень того, что удалось осознать, обнаружить или познать, а под процессом понимается особый метод действия, нацеленный на получение желаемого результата.

С этой точки зрения главная цель форсайт-исследования состоит во внесении изменений или улучшений в содержание предмета или объекта исследования (применительно к рассматриваемому случаю – морской деятельности), привнося таким образом дальнейшие перемены или улучшения в окружающую среду. Следовательно, содержание форсайта относится к тому, «что» следует изменить (например, рассматриваемую предметную область – морепользование – или возникшие идеи, относящиеся к ней). Сам же процесс форсайт-исследований можно определить и как действия, реакции на эти действия и их взаимодействия со стороны различных заинтересованных участников (субъектов морской политики) в попытке перевода системы из текущего положения в состояние, отвечающее перспективному видению.

Системный подход к форсайт-исследованию основывается на последовательном выполнении следующих пяти этапов: *осмысление, синтез, анализ и отбор, трансформация, действие*. Стадия «осмысление» начинается с поиска достаточно полного образа исследуемой морехозяйственной системы, взятой в широком контексте – с внутренними и внешними факторами, тенденциями, фонами, что впоследствии формирует основу для понимания самой среды ее функционирования. Следующий этап состоит в достижении общего представления и совместной оценки системы с учетом существующего на текущий момент контекста, включая персональные мировоззрения и целеустановки, путем снятия неопределенностей по вопросам оценок, выбора, окружающей обстановки и уточнения целей разработки стратегии. На стадии осмысления не ставится задача осуществить конвергенцию различных точек зрения. Тем не менее, частичная их сходимость здесь все же происходит. На стадии «синтез» исследуются альтернативные направления развития и их интеграция в процесс проектирования нового контекста, что впоследствии позволяет сформировать из существующих положений перспективный контекст или контекст будущего. В итоге создаются модели будущего. Стадия «анализ и отбор» предусматривает рассмотрение альтернативных вариантов будущего и принятие решений об их предпочтении. Выявленные нормативные цели и общепринятые ценности анализируются путем творческого обмена идеями и информацией между участниками. В результате удается идентифицировать желаемый контекст будущего. На стадии «трансформация» происходит инсталляция взаимосвязей между будущим и настоящим в рамках программы перемен. В итоге, на стадии «действие» инициируются следующие мероприятия:

- формирование планов действий для информационного обеспечения процессов текущего принятия решений с целью срочного внесения корректировок;

- осуществление структурных изменений (например, в институционально-организационной структуре, в технических и технологических компонентах, а также в инфраструктуре);
- проведение поведенческих преобразований (к примеру, в культуре, нормах, отношениях), необходимых для первых интервенций в существующую ситуацию;
- выявление предметной области научных исследований и разработок;
- планирование ресурсов (например, необходимые компетенции, время, финансы и т.д.);
- запуск конкретных мероприятий и проектов.

Проведенный анализ свидетельствует о том, что форсайт располагает обширным набором методик прогнозирования, отвечающих потребностям принятия политических решений. Такое разнообразие признается преимуществом этой концепции, обеспечивая самому процессу гибкость и независимость.

Одна из его форм – *Technology Forecasting*, например, содержит тенденцию к ориентированию на конкретные технологические области и к применению в рамках небольших независимых и специализированных подразделений крупных организаций. Оно часто используется в частном секторе, может быть, даже более широко, чем в общественной сфере.

Для *Strategic Intelligence* характерны общие тенденции, которые проявляются во всех его рассмотренных формах. Прежде всего, в используемой методике возобладал подход, не претендующий на реализацию возможности надежного прогнозирования на средне- и долгосрочную перспективу, что наиболее наглядно видно на примере *Technology Forecasting*, которое сегодня выходит за рамки прогнозирования ключевых количественных характеристик развития определенной технологии путем экстраполяции трендов и направлено на выявление факторов, обуславливающих инновационное развитие, а также на выработку рекомендаций и мер по его обеспечению. Кроме того, применяемые каждой формой прогнозирования подходы исходят из того определенного положения, что эволюция определяется не только внутренними законами развития науки и техники, но и условиями их применения, то есть тем обстоятельством, как различные группы в обществе воспринимают и концептуально обосновывают возможности и риски нововведений, как технологических, так и организационных.

И, наконец, наиболее важные перемены связаны с тем, что рассмотренные процессы прогнозирования стали оказывать более действенное воздействие на формирование, конструирование будущего развития. *Technology Forecasting*, например, рассматривается сегодня в значительной мере в качестве поддержки процесса передачи технологии посредством активизации диалога между поставщиками и возможными пользователями технологии. *Technology Assessment* развивается в большей степени в направлении выявления социального и политического выбора, связанного с технологическим развитием, а не определения эффекта его негативных последствий. Такая методика предусматривает комбинацию классического мониторинга технологического развития и перспективных оценок. В свою очередь *Technology Foresight* (технологический форсайт) являет собой процесс, сопровождающий принятие решений главным образом на страновых и региональных уровнях.

Футурологические исследования (*Futures Studies*), то есть анализ перспективы на основе представлений о будущих переменных и открываемых ими возможностях при прямом участии акторов этих трансформаций, также претерпели некоторые существенные изменения. Прежде всего, они стали в меньшей степени носить предсказательный, а в большей мере исследовательский характер. При этом процесс из одноразового и дискретного превратился в непрерывный итерационный анализ предвидения будущих вызовов и возможностей.

В целом *Strategic Intelligence* отождествляемый сегодня с форсайт-исследованиями, которые охватывают научно-технологические и социально-экономические срезы жизнедеятельности, может рассматриваться как инструмент генерации решений, который содействует принятию вызовов основанной на знаниях экономики. Он может обеспечивать существенную поддержку этого процесса, однако, только при условии адекватного отношения к нему со стороны политических субъектов. На современном уровне своего развития этот аппарат, как показывает опыт ЕС, позволяет существенно продвинуться в решении проблем расширения и углубления интеграции, формирования европейского исследовательского пространства, а также поиска новых моделей управления и повышения экономической отдачи от НТП.

Если говорить о стратегическом планировании (*Strategic Planning*) в целом, то оно основывается на эволюционном подходе к явлениям, обладающим высокой степенью неопределенности. Оно учитывает то обстоятельство, что количественные изменения, накапливаясь, могут принимать форму созидательных новаций, происходящих внутри прежде стабильных структур. Ожидаемые перемены связывают с переходом от преимущественного использования «рационального» подхода к преобладающему применению эволюционных принципов. Первый ориентируется на достижение равновесия и стабильности. Вторые основываются на послышке о том, что высокая степень неопределенности – скорее норма, а не исключение. В соответствии с ней общественный прогресс представляется в большей мере результатом разрушительных нововведений, а не стремления к равновесию.

Происходящие качественные изменения часто разрушают существующие стереотипные представления, которые, например, закладываются во многие модели, о том, что можно проследить динамику экономического и социального развития, основываясь на количественных закономерностях в рамках стабильных структур. Результатом этого становится известная дискредитация «долгосрочного прогнозирования». В то же время тщательное рассмотрение долгосрочных факторов остается весьма значимым аспектом принятия решений и актуальность его учета сохраняется высокой.

В соответствии с изложенным, как видим, форсайт не представляет собой прогнозов будущего, основывающихся на академических исследованиях или на оценках консультантов, хотя и должно учитывать их результаты. Оно не относится ни к планированию, ни к элементам политического анализа и не замещает существующие процессы выработки и принятия решений. Оно дополняет их и повышает их эффективность.

Форсайт включает в себя два основных компонента: (1) структурированные предвидения и проектировки долгосрочного социального, экономического и технологического развития и связанных с ними потребностей; (2) интерактивные методы научных дебатов, анализов и исследований, предполагающих широкое соучастие заинтересованных сторон, а не только узкого круга экспертов, как в случае традиционного прогнозирования.

Такие *on-line* подходы включают формирование новых социальных сетевых структур, причем этот элемент получает различное акцентирование в форсайт-программах. Однако ему часто придают равное, если не большее по важности значение по сравнению с более формализованными процедурами, такими как подготовка соответствующих докладов, перечней необходимых мероприятий и других продуктов. Формальные результаты выходят далеко за рамки предоставления сценариев перспективного развития и соответствующих планов действий. Критическое значение имеет выработка (при широком соуча-

стии, в том числе и в ходе формирования сетевых структур) ориентирующего стратегического видения.

Рассмотрение опыта, накопленного в последние годы в ходе обучения и проведения форсайт-исследований, позволяет выявить базовые положения, которые следует принимать во внимание при организации этого вида деятельности. На начальном этапе критически важным считается иметь ясное представление об обстоятельствах проведения конкретного исследования и параметрах системы или объекта изучения, то есть морепользования. Сам же процесс его организации включает в себя целый комплекс системных мер, начиная от вопросов проработки потребности в различных формах поддержки намеченного к выполнению форсайт-проекта, определения целей и границ, временных горизонтов, заинтересованных участников и субъектов морской политики и заканчивая формированием коллектива исполнителей, определением методологии исследования и непосредственно управлением процесса его выполнения. Необходимым условием запуска этого инструмента в действие считается предварительное согласование совокупности критериев, в соответствии с которыми будет осуществляться анализ больших объемов информации.

Чрезвычайно актуальным и вполне обоснованным представляется также соблюдение принципа широкого участия в проекте специалистов, представляющих интересы различных видов морской деятельности. Такой подход, проверенный многолетним опытом усилий коллектива СОПС при разработке Концепции ФЦП «Мировой океан», самой Программы и ее многолетнем научном сопровождении, при научно-аналитическом обеспечении ряда межведомственных комиссий Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, оказывает позитивное воздействие на все процессы, составляющие форсайт-исследование. Они включают сбор необходимой информации и накопление знаний, выработку перспективных взглядов и представлений, формулирование сценарных стратегий, а также формирование новых сетевых структур и распространение опыта проведения прогностических исследований и их результатов.

Практика осуществления таких проектов особо подчеркивает необходимость комплексного и системного характера работы, связанной с планированием и организацией форсайт-исследований, что требует определенной гибкости в процессе реализации полученных результатов. По этой причине возможны отклонения от начального плана, в ходе выполнения которого следует быть готовыми к корректировке плановых и организационных установок. Задача форсайт-проекта заключается в побуждении участников проекта к генерированию новых идей, а не в превращении их в заложников ранее избранных подходов. Одним из важных преимуществ использования этого инструмента признается его

способность к разрушению устоявшихся представлений, стереотипов, особенно в тех случаях, когда используются интерактивные и междисциплинарные методы. Возможность его применения в качестве коммуникационной платформы относят к другому его существенному достоинству. Форсайт вообще обычно рассматривается в качестве социального процесса, в ходе которого происходит аккумулярование различных видов знаний в значимую информацию о будущем развитии.

На заключительной стадии ставится задача выработать приоритеты и рекомендации, удостовериться в доступности полученных результатов. Зачастую итоги работы могут потребовать дополнительной проверки на предмет контроля их обоснованности и полноты. При этом усиливается важность разработки качественных и количественных (квантифицируемых) критериев, показателей, индикаторов, включая интегральные, которые могли бы быть использованы для оценки результативности, эффективности и качества проводимого исследования. И наконец, на этом этапе определяется стратегия распространения полученных результатов и распределение соответствующих обязанностей между заинтересованными участниками и экспертами.

От форсайта ожидают импульсов к воздействию на анализируемую ситуацию, и с этой точки зрения рассмотрение вопросов особенностей форсайт-проекта и сроков его осуществления считается критическим, что в свою очередь требует исчерпывающего представления о составляющих (материальных, нематериальных и их взаимозависимостях) этого воздействия и их происхождении. Такой подход предполагает наличие у участников разработки высокой квалификации в политической, деловой, инновационной и других сферах, необходимой для проведения оценки возможных масштабов и областей вмешательства, а также выработки мер реализации проекта с учетом того обстоятельства, что последствия проявляются не сразу, а по истечению определенного времени. Последнее обстоятельство весьма актуально в морской деятельности, для которой вообще характерны значительная инерционность, высокая фондоемкость и капиталоемкость конечной продукции, длительные периоды амортизации, наличие временного лага между моментами осуществления затрат и сроками наступления их отдачи, отложенный экономический эффект.

Если говорить, например, о форсайт-прогнозировании в США, то здесь основными исполнителями прогнозов выступают *think tank*'и («мозговые центры», «фабрики мысли», «советы мудрецов»), которые используют эту технику для выполнения правительственных заказов. Влияние подготовленных в рамках того или иного форсайта аналитических докладов на политику Соединенных Штатов Америки крайне велико, а в некоторых слу-

чаях носит определяющий характер¹. В американской управленческой цепочке можно выделить три структурных уровня. Первый – непосредственно правительство, в качестве основных инструментов которого выступают долгосрочные стратегии и иные «исполнительные» тексты. Второй – «фабрики мысли», которые по заказу правительства исследуют ту или иную проблему и передают полученные результаты «наверх» в виде отчетов с готовыми решениями и рекомендациями. Третий – академическое сообщество, выступающее в качестве «генератора идей». Его наиболее яркие представители получают возможность работать в «фабриках мысли». Примечательно, что ни коммерческие исследователи, ни общественные организации в такую цепочку не попадают. В лучшем случае подобная структура может быть признана «фабрикой мысли» и принять участие в конкурсе за право готовить решения для правительственных кругов.

В Японии, начиная с 1971 года, регулярно проводится большое число форсайтов, в том числе на уровне правительства, занимающегося общим видением. Горизонт прогноза составляет, как правило, 30 лет. Заказчиком выступает правительство, а исполнителем – специально созданный Национальный институт по научной и технологической политике. Так, например, в 2001 году специальной Комиссией, созданной по приказу премьер-министра Д. Коидзуми, был разработан рамочный документ под названием «Внутренний фронтир. Цели Японии в XXI веке». На его базе сформированы: стратегия социально-экономического развития, концептуальная основа культурной политики и новая военная доктрина Японии. Несмотря на то, что в методике и выводах японского форсайта есть немало спорных моментов, он послужил моделью для государственных форсайтов таких стран как Китай (China's Report of Technology Foresight, 2004-2005) и Израиль (The Israeli Science and Technology Foresight Study towards the 21st Century, 2001).

В России институт форсайта до недавнего времени фактически не развивался. В какой-то мере, может быть, отдельно следует выделить комплексный долгосрочный прогноз социально-экономического развития России, выполненный под руководством А.Р. Белоусова².

В 2006-2008 гг. Минобрнауки России был запущен первый крупный форсайт в рамках ФЦП «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2007-2012 годы». Работы проводились Российским научным центром «Курчатовский институт» совместно с Аналитическим центром международных научных и образовательных программ. В 2007 году Минпромэнерго России (в настоящее время – Минпромторг России) был подписан Приказ «Об организации работ по научно-технологическому прогнозированию развития промышленности и энергетики России (промышленно-энергетическому форсайту)». Работы проводились Экспертным клубом Минпромэнерго России. Значимые форсайтные проекты также заявили Мининформсвязи России (в настоящее время – Минкомсвязи России) совместно с Центром развития информационного общества (Проект «Российский IT-форсайт»), Ро-

¹ Например, исследования С. Хантингтона, связанные с анализом «конфликта цивилизаций», проводились в рамках *think tank*'а (См.: Хантингтон С. Столкновение цивилизаций. – М.: АСТ, 2007. – 571 с.).

² См., например: Белоусов А.Р. Сценарии экономического развития России на пятнадцатилетнюю перспективу // Проблемы прогнозирования. № 1. 2006.

сатом через Центр «Атом-инновации» (Программа «Горизонт»: прогнозные исследования и формирование видения научно-технологического развития атомной отрасли на долгосрочный период) и НИИ общественного здоровья Российской академии медицинских наук, осуществлявший прогнозирование экспортного потенциала здравоохранения Российской Федерации до 2015 года по заказу Минздравсоцразвития России. Были проведены и первые пробные, пилотные региональные форсайт-проекты. Фонд поддержки инноваций провел в Республике Башкортостан форсайт инновационных приоритетов региона. Администрация Иркутской области разработала форсайтный проект по научно-технологическому развитию этого субъекта Российской Федерации и позиционированию его как опорного инновационного региона Сибири. Большинство представленных разработок можно рассматривать как пилотные. Исключения составляют форсайты, проводимые Минобрнауки России и Минпромторга России. Они имеют проработанную методологию и спроектированы не на один год. Уже первые масштабные исследования в их рамках привели к нетривиальным результатам, сформировав новое видение долгосрочных перспектив развития России.

Вообще происходящие сегодня структурные сдвиги, обусловленные императивами перехода отечественной морской деятельности на новую парадигму комплексного развития, выходят за рамки отдельных ее видов и морепромышленных производств. Вышеназванные основополагающие решения Президента и Российской Федерации и российского Правительства формируют контуры этой парадигмы, определяют этапы и горизонты ее действий. Их результатом становятся глубокие изменения межотраслевых пропорций, сопровождаемые появлением почти в геометрической прогрессии совершенно новых производств и видов морской деятельности (например, морской туристско-рекреационный бизнес, сервисная экономика морепользования и др.), постепенным стиранием границ между традиционными сегментами морского сектора экономики, а также усилением взаимозависимости между различными субъектами морехозяйственной системы, между производителями и потребителями знаний, товаров и услуг. Экспоненциальный рост числа заинтересованных участников в свою очередь означает резкое усложнение систем их координации и сглаживания конфликтогенных интересов и весьма противоречивых устремлений. Появление новых проблем связано и с необходимостью достижения устойчивого развития, и с воздействием на него последних достижений НТП, и со многими другими факторами. Повсеместное возникновение новых вызовов и рисков, свойственное постиндустриальному миру, обуславливает и резко актуализирует такое свойство морехозяйственной системы, как ее способность преодолевать деструктивные воздействия извне и противостоять внешним угрозам.

Инновационные цепочки, сети и системы составляют основу формирующейся сегодня новой экономики. Их развитие порождает множество вопросов стратегического, концептуального и управленческого характера. Среди них достижение оптимального баланса между конкуренцией и сотрудничеством, роль общественного сектора, системный и кластерный подходы в решении управленческих проблем инновационного развития морепользования. В последние два десятилетия наблюдается отчетливая переориентация инновационных политик развитых государств с задач обеспечения предложения (генерирования) знаний и их диффузии на стимулирование спроса на нововведения, как технологиче-

ские, так и организационные. Ожидаемое усиление этой тенденции в будущем потребует разработки новых концепций, методов и инструментов, которые позволили бы экономическим операторам – участникам морепользования – эффективно осуществлять свою деятельность в рамках формирующейся инновационной системы.

Главной тенденцией в инфраструктуре воспроизводства знаний становится социальная ориентация, вследствие чего происходит ее модификация: академический характер зачастую меняется на прикладной, монодисциплинарность – на междисциплинарность, гомогенность – на гетерогенность, иерархичность и стабильность – на гетероиерархичность, традиционный формальный контроль качества – на качественные и количественные оценки с использованием широкого спектра критериев, показателей и индикаторов, подотчетность научному сообществу – на подотчетность также и всему обществу. Именно ответам на эти и другие известные, но не поняты пока до конца и не принятые в полной мере вызовы современного инновационного развития и призвана содействовать научная прогностика.

1.1.2. Концептуальные основы организации и проведения форсайт-исследований в странах Европейского Союза

Для формирования методологических основ прогнозирования отечественной морской деятельности и отдельных ее видов, прежде всего, должен быть детально изучен современный европейский опыт, который в отличие от американского или японского близок нам исторически, технически и экономически. Так, например, Евросоюз в целом и входящие в него отдельные страны в частности, как и Россия, не адекватно оценив в свое время вызовы и возможности научно-технического прогресса, попали в положение догоняющего в развитии высокотехнологического морского сектора экономики. В последнее время в процессе ускоренного формирования и модернизации собственного прогностического обеспечения морской деятельности европейцы создали глубокие, далеко идущие заделы, причем на разных иерархических уровнях: **(а)** коммунитарном – при смене концепции «Европы регионов» на концепцию «Европы измерений»; **(б)** региональном и субрегиональном – в рамках еврорегионов (аналогов российских «полюсов роста»); **(в)** страновом; **(г)** корпоративном. Несмотря на различия в подходах и методике проведения форсайт-исследований в отдельных странах Западной Европы, можно выделить следующие три главных подхода: **(1)** систематическое изучение альтернативных сценариев будущего с учетом общественной значимости перемен; **(2)** разработка сценариев и проведение анализов с целью выявления воздействия научно-технического прогресса на развитие различных секторов экономики; **(3)** исследование вероятных направлений технологического развития в случае неопределенности его тенденций.

Принятые на вооружение экспертами ЕС концептуальные основы современного прогнозирования отличает откровенный практицизм. Они исходят из того положения, что «... будущее не приходит в готовом виде, а создается... Будущее надо созидать. Его формируют люди своими целесообразными действиями, которые имеют лишь отчасти не предвидимые заранее последствия. Будущее надо не столько предсказывать, сколько конструировать при участии всего общества. Систематическое осмысление будущего может и должно быть частью такого конструирования. В качестве объекта исследования систематическое изучение будущего представляет собой не что иное, как инструмент созидания наиболее желаемого будущего»¹.

Прогнозирование рассматривается в качестве многоуровневого и неоднозначного процесса, представляет собой выработку представлений о будущих тенденциях развития, основанную на оценке текущего состояния того или иного вида деятельности. Это – предпосылка для планирования как на федеральном, так и региональном уровне, которая служит основой для принятия решений, рассчитанных на перспективу. Прогнозирование выступает отнюдь не как предсказание, а как попытка исследовать пространство свободы действий человека и сформировать желаемый вариант будущего. Его основная цель видится в формулировании стратегических представлений о будущем, уменьшении неопределенности его очертания и ориентации участников на инновационное развитие. Оно допускает многовариантность перспектив, предполагает множественность участников, основано на применении междисциплинарного подхода на разных уровнях управления. Прогноз же представляется попыткой заранее определить риски и препятствия на пути инновационного развития и становится инструментом в достижении устойчивого экономического и социального прогресса, становясь базой для принятия решений как в общественном, так и в частном секторе. Другими словами, прогнозирование в современном понимании – это специально организованный процесс, сводящий воедино мнения разных участников относительно возможных путей будущего развития с учетом их вероятных социальных, экономических, научно-технических, технологических, инновационных и иных последствий. В ходе разработки прогноза выявляются и обобщаются основные факторы изменений, анализируются разные источники сведений с тем, чтобы достичь стратегического видения происходящих процессов и создания предпосылок для прогностического информирования тех, кто сегодня своими решениями формирует «завтра».

Особое внимание в странах Евросоюза уделяется технологическому прогнозированию, которое во многом формирует в эпоху инновационного развития информационную базу для принятия политических решений. Ведь именно сдвиги в технологиях определяют направления потоков инвестиций, структуру производства, экспорта, соотношение между отраслями и секторами производственной деятельности и многое

¹ The Potential of Regional Foresight, Final Report, STRATA-ETAN Group, EUR 20589, 2002, Belgium, CEC. – P. 16.

другое. Причем степень влияния технологических изменений на все стороны общественного развития в современных условиях заметно возрастает, расширяя спектр альтернативных перспектив, что в свою очередь выдвигает повышенные требования к качеству прогнозирования.

Прогнозирование технологии концентрируется на конкретных областях и направлено на выявление тех из них, которые обладают наибольшим потенциалом. Главное внимание уделяется новым продуктам, базирующимся на последних научных открытиях, а также условиям появления, развития и диффузии технологических нововведений. Развитие этого процесса проходит три ступени. *Первая* из них – идентификация – включает в себя выявление новых, часто междисциплинарных, а также уже существующих научных или технологических областей, которые относятся к перспективным с точки зрения возможностей нового применения и технологического развития. На *втором* этапе обосновываются хронологические горизонты, в рамках которых могут быть реализованы эти ожидания в виде конкурентоспособной продукции, а также дается оценка степени удовлетворения ею запросов социального и экономического развития. Такой анализ базируется на ясном и понятном наборе критериев. На *третьем* этапе, связанном с передачей информации и ее использованием, происходит выработка комплекса специальных рекомендаций по внедрению результатов проведенного анализа, которые затем передаются политикам, отдельным представителям бизнеса, а также представителям общественности. За этим следует первая фаза реализации предложенных рекомендаций.

Для выявления оптимальных подходов к практическому воплощению теоретических результатов НИР и НИОКР считается особенно полезным проводить обширные ситуационные исследования (*case studies*) конкретных траекторий возможного развития, тщательный анализ содержательной части и условий протекания сложных морехозяйственных процессов, а также их динамики и особенностей взаимодействия. На страновом и региональном уровнях представляется важным проведение сравнительного и сопоставительного изучения тенденций и специфики развития морехозяйственных комплексов, их основных субъектов и формирующихся между ними взаимосвязей. Подобные исследования призваны служить основой для разработки различного рода индикаторов, предназначенных для оценки процессов и систем в координатах «затраты – выпуск». Итогом такого изучения становится создание аналитической базы, пригодной для использования при формулировании перспективных политических решений.

Содержательная сторона прогноза характеризует природу стратегической информации, потребности в которой испытывают субъекты морской политики. Динамические характеристики отражаются, в частности, в сведениях о мерах по стимулированию спроса, наращиванию потенциала, оптимизации взаимосвязей с процессом принятия решений. Результатом становится информация, которая используется в разработках сценариев возможного будущего развития. Таким образом, эти исследования помогают предвидеть грядущие перемены и с их учетом формировать управляющие сигналы и воздействия.

При этом существенно возросло количество участвующих в стратегическом прогнозировании сторон. Их сотрудничество расширилось и стало распространяться не только на начальные этапы, включающие выбор предмета исследования, но и на завершающие стадии подготовки окончательных результатов. Больше внимание стало уделяться вопросам диалога между исследователями и конечными пользователями результатов их деятельности. Политики и другие потенциальные потребители стали активно привлекаться для формулирования проблем, часто использоваться в качестве поставщиков необходимой информации и участвовать в формировании организационных аспектов исследовательского процесса. Иными словами, высокая интерактивность, открытость и доскональность стали сегодня характерной особенностью стратегического прогнозирования. Таким образом, переход от методов анализа конкретной ситуации к использованию *on-line* подходов и участие в этом процессе ключевых субъектов морской политики обеспечивает возможность использования форта в качестве ключевого средства тонкой настройки технико-

экономических и социально-институциональных общественных подсистем к системе морской деятельности. Иначе говоря, при правильно организованном стратегическом прогнозировании повышенное внимание уделяется растущему признанию необходимости включения в этот процесс непосредственных «пользователей» его результатов, чтобы отнюдь не спускать им «сверху» один или серию сценариев видения будущих событий. Одной из причин такого подхода служит признание «исследователями будущего» факта, что подобное расширение круга участников становится необходимым условием того, чтобы результаты прогнозов более активно использовались в принятии политических решений на систематической и преемственной основе.

При разработке политических решений (*Policy Analysis*) вообще произошел явный сдвиг от использования элитарных («сверху-вниз») к патерналистским («снизу-вверх») принципам, отражающий стремление к большей демократизации и легитимации политического процесса, что явилось в известной мере следствием роста популярности теорий институционализма и «рассеянного знания». А они, как известно, призывают, среди прочего, и к привлечению для выработки политических решений представителей как можно более широкого круга экономических и политических субъектов, а также прочих общественных сил. В основе современного политического анализа лежит положение, согласно которому, для осуществления желаемых изменений необходимо собирать информацию из самых разнообразных источников, поскольку для принятия политических решений сведений, получаемых от правительственных учреждений, оказывается недостаточно. Таким образом, прогностическое обеспечение в ЕС основывается на соблюдении двух важных принципов: (1) необходимости проявления целостного, комплексного подхода в оценке страновых и региональных инновационных систем и (2) признании их общественного характера. При этом считается, что стратегическое прогнозирование становится одним из важных инструментов их формирования.

Вписываясь в пределы информационного пространства ЕС, современные прогностические системы и, особенно, их технологические составляющие стали тесно увязываться с рядом доктрин и концепций, применяемых в политической и практической деятельности Евросоюза. Важное место среди них занимают концепции «Европейское научно-исследовательское и технологическое пространство», «экономика знаний», а также понятий «человеческий потенциал» и «социальный капитал». В итоге прогностическая деятельность превратилась сегодня в важный элемент разработки региональной, инновационной, экономической, социальной, морской, экологической и других направлений интеграционной политики ЕС.

I.1.3 Институциональная система прогностического обеспечения в Европе

Совместное видение, генерируемое форсайт-программами и проектами, отнюдь не рассматривается как утопия. Оно подлежит определенному признанию и интерпретации в применении для принятия решений и действий в текущей ситуации. Поставленные ЕС высокие цели по переводу региона на инновационный путь развития, формированию новой экономики и по интеграционному сплочению придали особую актуальность именно этому инструменту прогнозирования. В последние годы происходит активное совершенствование методологии его применения, выполнен целый комплекс подобных прогнозов национальных и коммунитарного уровней.

Среди таковых можно особо отметить: (1) разработку «Практического руководства по предвидению развития регионов», подготовленного в рамках программы «*STRATA*» ЕС¹, в котором помимо раскрытия методологии этого вида прогнозирования даны результаты проведенного *Foresight* для отдельных регионов Испании, Финляндии, Великобритании, Франции, Бельгии, Германии, Италии; (2) форсайт-анализы развития промышленно-ориентированных и прочих технологий во многих странах Западной Европы.

Форсайт рассматривается сегодня во многих регионах Европы лишь в качестве формирующегося инструмента поддержки принятия решений в области государственной политики. Тем не менее, подобные средства уже завоевали широкое признание в парламентских кругах, где они традиционно используются для обеспечения парламентариев информацией о возможных путях и последствиях долгосрочного инновационного развития. В Европе на региональном уровне действует соответствующая парламентская сеть, так называемая *European Parliamentary Technology Assessment Network*. В последние годы созданы аналогичные парламентские подразделения в Норвегии и Бельгии.

Осознание сложных реалий современного мира политической и интеллектуальной элитой, обществом и бизнесом, во многом адекватное реагирование на них проявляется сегодня наиболее масштабно и рельефно именно в Европейском Союзе, причем как в его отдельных государствах, так и, – что особенно важно с теоретической и практической точек зрения, – на наднациональном уровне. К настоящему времени в странах Евросоюза создана крупная качественно новая система прогностического обеспечения инновационного развития морской деятельности, оперирующая на надведомственном уровне и основанная на кардинально обновленных традиционных инструментах прогнозирования.

В Европе в настоящее время насчитывается около полусотни организаций, активно занимающихся стратегическим прогнозированием. К ним относятся университеты, круп-

¹ A Practical Guide to Regional Foresight. FOREN Network (Foresight for Regional Development). European Communities. 2001.

ные национальные научно-исследовательские организации, финансовые агентства, консультационные и промышленные компании. Наибольшее количество занято перспективными оценками развития технологий в области информации и коммуникаций, материаловедения, электроники, энергетики, окружающей среды и биотехнологии¹. Все европейские прогностические организации можно условно разделить на две группы в зависимости от широты спектра областей их компетенции. Сравнительно крупные организации, особенно научно-исследовательские учреждения, такие, как например, *VTT* (Финляндия) или *NTU Athens* (Греция), занимаются прогнозированием в шести и более областях. Напротив, немецкие учреждения, например, *Dachema*, специализируются лишь в двух, правда, довольно обширных сферах – в химии и нанотехнологии.

К настоящему времени в Европейском Союзе сформирована и успешно функционирует система научно-прогностического обеспечения долгосрочного планирования, в том числе и морской деятельности. Можно условно выделить четыре ее уровня – коммуни-тарный (надгосударственный в рамках ЕС), региональный, страновой и корпоративный.

На институциональном уровне в рамках ЕС поддержку прогностического обеспечения осуществляет Генеральный директорат «Научные исследования», а в его составе Управление *K* – «Общество знания и экономика, основывающаяся на знаниях» и Отдел *K2* – «Научные и технологические прогностические исследования; связь с *IPTS*-институтом²». Управление *K*, в частности, осуществляет мониторинг и поддержку прогностической деятельности в сфере науки и технологии, занимается экономическим анализом и координацией политики Евросоюза в политологии, экономике и обществоведении. Отдел *K2* в свою очередь поддерживает процессы концептуального совершенствования различных направлений политики в Европе посредством стратегических анализов и прогнозов. Совместно с другими управлениями, Генеральной дирекцией и особенно с *IPTS*-институтом Совместного исследовательского центра ЕС, он поощряет и активизирует сотрудничество между различными экспертами и разнообразными группами пользователей в области прогнозирования.

С 2001 г. деятельность указанных структурных подразделений ЕС концентрируется на достижении двух взаимосвязанных целей: **(1)** создание в регионе благоприятных рамочных условий для систематического и оптимального использования результатов прогностических исследований; **(2)** идентификация и мобилизация активности в этой об-

¹ Циренщиков В.С. Европа: прогностическое обеспечение инновационного развития. – ДИЕ РАН. – № 153. – М.: Огни, 2005. – С. 53.

² Институт перспективных технологических исследований (*Institute for Prospective Technological Studies – IPTS*) – один из восьми институтов Совместного исследовательского центра ЕС, основанный в Севилье, Испания, в 1993 г.

ласти соответствующих субъектов (акторов), а также поощрение взаимодействия и развития соответствующих институтов на общеевропейском пространстве.

Важным элементом формирующейся инфраструктуры современной инновационной экономики в ЕС (и практически во всей Европе) стали действующие и успешно развивающиеся организации по оценке состояния, перспектив и последствий освоения современных технологий. Центральное место среди них занимает Институт перспективных технологических исследований. На него возложена обязанность предоставления технико-экономического аналитического обеспечения принимающим решения представителям руководящего уровня, а также высшего звена корпоративного управления. Выполнение такой задачи осуществляется путём анализа и мониторинга тенденций развития науки и технологии.

Наряду с акцентированием внимания на ключевых областях научно-технологического развития, призванных сыграть решающую роль в преобразовании общества, большое значение придаётся углублению представлений о комплексных взаимодействиях между наукой, технологией, экономикой и обществом в целом. Для Европы такой подход представляется практически детерминированным, поскольку вопросы влияния технологии на общественное развитие и, наоборот, социальных сдвигов на технологический прогресс здесь относят к разряду определяющих и непреходящих в процессе принятия политических решений.

В своей деятельности Институт развивает соответствующие контакты. В дополнение к собственным ресурсам привлекаются внешние консультативные группы, а также осуществляется руководство и координация деятельности европейских исследовательских («мозговых») центров, «фабрик мысли», «советов мудрецов» или, обобщенно, *think tank*'ов, занимающихся разработками в аналогичных областях. Используемый экспертами Института при построении различных прогнозов междисциплинарный подход позволяет сопровождать необходимой информацией процесс принятия решений с учетом более ясного понимания актуальных проблем научно-технического развития. Институт в своей работе использует также результаты деятельности других учреждений Совместного исследовательского центра (*JRC*).

В 1997 г. была создана сеть по оценке технологий – так называемая Европейская научная и технологическая обсерватория (*European Science and Technology Observatory – ESTO*), которая входила в *IPTS*. Институты, составившие в эту сеть, специализировались на оценках научного и технологического развития отдельных стран и были представлены большинством авторитетных европейских экспертов. Членам *ESTO* вменялось в обязанность обеспечивать *IPTS* актуальной высококачественной аналитикой по проблемам на-

учного и технологического развития, получаемой со всего мира, благодаря присутствию на местах соответствующих сетевых структур и наличию широкого спектра контактов. Главный акцент в такой информации делался на анализе прорывов, узких мест и тенденций, имеющем определяющее значение для перспектив социально-экономического развития и требующем осуществления адекватных действий на общеевропейском уровне. Аналитика предназначалась не только для экспертов Комиссии ЕС, формирующих научно-техническую политику и принимающих решения по ее реализации, но также и для более широкого круга специалистов, представляющих соответствующие страновые органы, неправительственные организации и промышленность. Таким образом, через сеть *ESTO* институт *IPTS* обеспечивал себе доступ к лучшим экспертным оценкам широкого круга проблематики научно-технического развития, разработкой которой были заняты около 21000 человек, из них 4300 учёных осуществляли преимущественно прогностические исследования в научно-технической сфере. И это без учёта специалистов, работающих в филиалах и учреждениях ассоциированных членов Института.

После 8 лет успешной работы *ESTO* в 2005 г. была преобразована в две сети. Одна из них *ERAWATCH* (наблюдение за развитием Европейского научно-исследовательского пространства) представляет собой сервисный портал, предназначенный для сбора информации по вопросам страновых научно-исследовательских политик, соответствующих программ и организационных структур, обеспечивающей формирование Европейского научно-исследовательского пространства¹. Эта информация поставляется государственными подсетями сети *ERAWATCH*, в рамках которых происходит сбор и анализ данных, имеющих отношение к научно-технической политике в каждой из стран ЕС и за его пределами. Формирование *ERAWATCH* – результат совместной инициативы Совместного научно-исследовательского центра и Генерального департамента научных исследований Европейской комиссии. Ее Интернет-обслуживание осуществляется Службой информационного обеспечения научных исследований и разработок ЕС – *CORDIS*.

Другая сеть *ETEPS* (*European Techno Economic Policy Support Network*) ориентирована на поддержку Европейской политики в области технологического и экономического развития и представляет собой объединенные в сеть европейские организации, обеспечивающие *IPTS*-институт высококачественной информацией по широкому кругу вопросов, касающихся деятельности этой организации. Эта сеть, заменив прежнюю *ESTO*, по сути, стала ее более совершенным преемником. В 2005 г. *IPTS*-институт образовал консорционное соглашение с 19 странами Евросоюза и 17 его ассоциированными странами с целью налаживания сотрудничества между ведущими страновыми институтами в области техно-

¹ <http://ipts.jrc.ec.europa.eu/ataglace/networks.cfm>.

логического и экономического прогнозирования. Подобный подход позволил осуществлять экспертизу теперь уже во всех 27 странах-членах Евросоюза в таких важных областях как морская деятельность, сельское хозяйство, защита потребителей, энергетика, охрана окружающей среды, предпринимательство, здравоохранение, информационное общество, научные исследования, транспорт и инновационное развитие. *IPTS* обладает экспертной информацией, сотрудничая с другими институтами Совместного научно-исследовательского центра Евросоюза, особенно в области энергетики и охраны окружающей среды, а также в качестве соисполнителя в примерно в 20 проектах Седьмой рамочной программы научных исследований ЕС.

В настоящее время среди действительных членов сети *ETEPS* насчитывается 19 организаций из 15 стран Евросоюза и 19 ассоциированных членов, а также ряд внешних организаций из других регионов мира. Ее главной задачей определено предоставление интеллектуальных услуг, необходимых для проведения разработок в области технико-экономического развития и обеспечения процесса принятия решений политическим руководством ЕС¹. С этой целью организации, входящие в сеть *ETEPS*, осуществляют:

- научные исследования по проблематике взаимосвязанного развития науки, технологии, экономики и общества с акцентом на форсайт-прогнозирование, формулирование политических решений и оценку последствий освоения технологий;
- мониторинг прогностических тенденций и их потенциального воздействия;
- разработку и использование моделей, баз данных и других инструментов для совершенствования выработки на научной основе европейской политики в научной, технологической и связанных с ними областях;
- соответствующие мероприятия с целью освоения полученных в результате этих мер знаний, включая их распространение среди заинтересованных пользователей².

Так, первостепенной задачей мониторинга рассматривается предоставление клиентам *ETEPS*-сети эффективного доступа к информации о систематически выявляемых и оцениваемых трендах в части их потенциального воздействия. Эти данные становятся результатом анализа научно-технологического и социально-экономического развития и его использования при выработке европейской политики. В итоге обнаруживаются новые факторы, способные оказывать влияние на политические планы мероприятий и их приоритетность. Итоги мониторинга таких тенденций и возможных последствий их развития служат основой для инициирования обстоятельных обсуждений по широкому кругу вопросов европейской политики, в частности, в области исследований и разработок, иннова-

¹ <http://www.eteps.net/>

² http://www.eteps.net/documents/ETEPS_monitoring.pdf.

ций и предпринимательства, конкурентоспособности, морской деятельности, транспорта, энергетики, сельского хозяйства, охраны окружающей среды. Подобная деятельность направлена на выполнение следующих трех основных функций. Она служит источником выявления новых проблемных областей для дальнейшего изучения, позволяет получать основополагающую информацию, которая может быть использована в прогностических исследованиях, а также представляет собой самостоятельную сферу деятельности, освещающую развитие новых тенденций.

В последнее время эта институциональная структура коммунитарного уровня дополняется новыми элементами. Созданы Европейская платформа по обмену знаниями в области форсайт-исследований, включающая в себя Европейскую сеть мониторинга форсайт-проектов (*European Foresight Monitoring Network – EFMN*); сеть государственных учреждений и агентств, занятых созданием и развитием инновационных систем (*FORSOCIETY*); Платформу взаимного обучения (*Mutual Learning Platform – MPL*); программы *FOR-LEARN*; инициативы *Scope2015*.

Эти структуры призваны соответственно:

- осуществлять мониторинг текущих и перспективных форсайт-исследований, распространения соответствующей информации и поддержку специалистов в области прогнозирования (*EFMN*);
- объединять экспертов, занятых планированием, управлением, финансированием и в целом реализацией страновых форсайт-программ с целью обеспечения взаимного обучения в этой области прогнозирования на страновом уровне, а также выявления и анализа стратегических вопросов, содействующих объединению усилий в рамках Евросоюза (*FORSOCIETY*);
- содействовать переводу европейских регионов на инновационную модель развития, в частности путем проведения региональных форсайт-исследований и использования наилучшего опыта в области прогнозирования (*MPL*);
- распространять практические знания в области реализации форсайт-исследований путем поддержки взаимного обучения менеджеров форсайт-проектов, а также практиков и участников европейских организаций, занятых выработкой политики в тех или иных областях (*FOR-LEARN*);
- разрабатывать сценарии развития сотрудничества ЕС со странами Африки, Азии и Латинской Америки в области научных исследований и инновационного развития.

Евросоюз придает исключительное значение подготовке специалистов и сотрудничеству в области форсайт-исследований. Главной инициативой в этом направлении стало создание Европейской платформы по обмену знаниями в области форсайт-исследований (*European Foresight Knowledge Sharing Platform – KSP*), нацеленной на обеспечение взаимодействия между форсайт-программами, инициативами и институтами в тесной кооперации со всеми заинтересованными сторонами. Она предусматривает также в случае необходимости их ориентацию на решение соответствующих общих задач межрегионального, транснационального или общеевропейского уровня.

Среди приоритетных направлений функциональной нацеленности программы *KSP* выделяются (1) освоение форсайт-исследований в качестве интеллектуальной основы разработки политик ЕС, главным образом в сфере научных исследований и инновационного развития, в том числе морской деятельности; (2) содействие обмену опытом в сфере прогностических исследований между странами-членами ЕС и его регионами; (3) консолидация и совершенствование структуры научной базы форсайт-исследований. Реализация этих задач в рамках *KSP* в значительной мере осуществляется сегодня с помощью формирования и реализации ряда мероприятий, наиболее важными из которых принято считать создание перечисленных выше институтов, сетей, программ, платформ и инициатив.

Итогом практической работы участников программ обучения стали 14 минипроектов, представляющих собой первое приближение к разработке видения будущего в той или иной области. Они были подготовлены представителями практически всех стран ЦВЕ, а также Турции и Кипра. Среди этих проектов оказался и форсайт представителя России «Программа технологического форсайта Иркутской области» – пилотный проект разработки стратегии развития региона с акцентом на подъем экономики, социальное сплочение и устойчивый рост.

«Пробные» форсайт-проекты отличало разнообразие целевой ориентации, включая:

- научные исследования (национальная система университетского образования, ориентированная на усиление кооперирования между научным и промышленным сектором) с прицелом на повышение международной конкурентоспособности и раскрытия человеческого капитала в области научных исследований;
- приоритеты развития экономических секторов, включая морской, или технологической сферы в контексте национальных и коммунитарной стратегий, в том числе выявления главных движителей и препятствий инновационному развитию;
- качество и уровень жизни, в том числе в приморских регионах;
- формирование культуры проведения форсайт-исследований;
- стимулирование повышения конкурентоспособности;
- формирование стратегии на локальном, региональном и национальном уровнях в области научных исследований, промышленного и технологического развития и инноваций на основании выработки рекомендаций для сферы принятия решений;
- значение роли Евросоюза в контексте Лиссабонской стратегии с учетом его дальнейшего возможного расширения и т.д.

В дополнение к поддержке на наднациональном уровне со стороны сети *ETEPS* проведение форсайт-прогнозирования в региональном, страновом и корпоративном разрезах обеспечивают также соответствующие сети и региональные, страновые, корпоративные и консалтинговые организации. Среди последних форсайт-исследований выделяют проекты государственного, регионального, локального и отраслевого уровней¹. К наиболее значимым исследованиям первой категории можно отнести форсайты технологического развития (Турция, Греция); проекты *Futur* (Германия), *OPTI* (Испания), *FuturIS* (Франция), *Eforesee* (Мальта, Кипр). Кроме того, известны региональные форсайты, посвящены проблематике развития Центральной Македонии, отдельных земель Германии, территорий Италии, Бельгии и ряда других стран. Наиболее широко и объемно среди этих исследований представлена Германия, которой посвящен национальный форсайт-проект *Futur* и два региональных исследования *Fazit* и *Futur Radar 2030*.

Проект *Futur* относят к неклассическим единичным форсайт-исследованиям. Он представляет собой зонтичный проект, который объединяет серию прогностических подпроектов, включающих прогноз развития технологий (*Technologies at the Beginning of the 21st Century*), страновые обследования по методу Дельфи (*Delphi'93*, *Delphi'98*), а также серию исследований международной конкурентоспособности германской экономики и всех ее секторов. В качестве главной цели эти исследования предусматривали отход от обычного процесса принятия решений по целевым установкам и приоритетам развития, к характерной особенности которого относят ограниченное и непрозрачное взаимодействие между научно-исследовательскими институтами, промышленностью, министерской бюрократией и агентствами по управлению прогностическими проектами. В этом случае отсутствовал общий системный подход к разра-

¹ Так, например, изучение перспектив развития Манчестера как города знаний представляет собой локальный проект, а форсайт развития транспортной системы ЕС, включая морской транспорт, относят к отраслевым исследованиям.

ботке новых проектов и их управлению, хотя в распоряжении отдельных департаментов федерального министерства образования и научных исследований (ФМОНИ) имелись собственные методики оценки областей, требующих поддержки со стороны государства. Министерские стратеги обычно повышенное внимание уделяли проблеме риска в случае просмотра новой проблематики в том случае, если решение о финансировании того или иного направления базируется исключительно на традиционных механизмах. Именно поэтому **в качестве одной из главных задач проекта *Futur* ставилось достижение в ходе его реализации междисциплинарного обмена мнениями, включая обязательное участие в нем представителей потенциальных потребителей результатов.** При этом форсайт рассматривался в качестве инструмента выработки приоритетов инновационной политики. Проект не был ориентирован на исследование определенной тематики и использовал широкую гамму различных методов и инструментов. Он задумывался как площадка для открытого обсуждения любых результатов и проблем, а нацеливался на охват любой перспективной проблематики, связанной с общественными потребностями, которые тщательно анализировались и отсортировывались. В итоге, в качестве «лидирующего видения» были отобраны лишь те темы, которые входили в компетенцию ФМОНИ. Среди его нематериальных результатов особо выделяется опыт, полученный в ходе формирования сетевого прогностического сообщества и проведения междисциплинарных обсуждений.

Анализ осуществления наиболее представительных общегосударственных и региональных проектов на примере Германии позволяет выделить отдельные их характерные особенности, имеющее принципиальное значение для российской практики. В качестве инициаторов и основных спонсоров форсайт-проектов здесь выступают органы исполнительной власти федерального и местного уровней. Проведению форсайтов предшествует тщательная предварительная подготовка их аналитического, информационно-статистического, организационного, кадрового и финансового обеспечения. Для рассмотренных германских проектов характерны высокие темпы увеличения их ежегодных бюджетов и их абсолютные объемы, которые достигают 3 млн. евро. К проекту привлекается большое количество специалистов из различных областей знаний, включая молодых экспертов и международных авторитетов, численность которых может варьироваться от 400 до более чем 1000 человек. Считается целесообразным включение в состав команды проекта представителей заказчика и конечных потребителей его результатов. Важное внимание уделяется вопросам открытости и информационной доступности проекта, мониторингу хода его выполнения, междисциплинарной и международной экспертизе, а также распространению и освоению результатов прогноза.

Форсайт-исследование *FAZIT* стало частью запущенного в 2005 году сроком на 4-5 лет одноименного проекта, выполнявшегося по инициативе правительства земли Баден-Вюртемберг по выявлению текущего и перспективного воздействия рынка информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и масс-медиа (*Media*) на три сферы, признанными критическими для поддержания конкурентоспособности этого наиболее передового в инновационном отношении региона Германии. А именно на жизнь населения и общественный уклад, на развитие соответствующих информационных технологий, а также на другие секторы экономики. Сам проект задумывался для получения системного представления о долгосрочных тенденциях развития ИКТ, об их воздействии на общественное развитие и одновременно для активизации диалога между региональными экспертами в соответствующих областях знаний. Выработка целей и применявшиеся в проекте методы определились в результате дискуссий между правительством, выступавшим в качестве клиента, и участвовавшими в нем институтами. Разработчики рассматривали форсайт-исследование в качестве мотора для запуска обсуждений возможных научно обоснованных альтернатив будущего, а не как средство для его предсказания. Важное внимание уделялось анализу социальных потребностей и так называемых социальных мега-трендов, а также состоянию местных рынков и деловой инфраструктуры. В качестве главных инструментов выполнения прогностической части проекта использовались опросы по методу Дельфи (причем до этого его использование для разработки сценариев или дорожных карт носило не запланированный или в лучшем случае факультативный характер), сценарии, а также междисциплинарная и международная экспертиза. В конечном докладе по итогам исследования проведено обобщение комплексного материала по анализу социально-экономической проблематики, которое было представлено в виде дорожной карты. Эксперты полагают, что ее подготовка позволит устранить разрыв между сегодняшней ситуацией и видением будущего, изложенным в сценарии, указывая на несколько возможных направлений, по которым следует продвигаться для того, чтобы открыть новые рынки. В целом же, как ожидают, результаты этого форсайта будут содействовать разработке адекватных мер по повышению конкурентоспособности экономики земли Баден-Вюртемберг.

Форсайт *Futur Radar 2030* (Радар будущего 2030) представляет собой еще один германский региональный прогностический проект. Он был запущен по инициативе участвующей неприбыльной организации *ZIRP (Zukunftsinitiative Rheinland-Pfalz* – Инициатива по исследованию будущего земли Райнланд-Пфальц), поддержанной ее премьер-министром, который наряду с другими высокопоставленными представителями промышленности и академической науки входит в состав ее правления. Выбор темы исследования определяла чрезвычайная важность демографической компоненты в современном развитии и ее недостаточная проработка на тот период в части изучения структурных сдвигов и их влияния на экономическую, социальную и политическую жизнь региона. В этой связи среди характерных черт проекта отмечается ясное формулирование исходных условий, определение объекта исследований как демографические

сдвиги в регионе и их влияние на различные области общественной жизни с особым акцентом на развитие коммунальных служб, промышленности и трудовых ресурсов, а также сотрудничество поколений. К основным полученным результатам можно отнести более чем 400 рекомендаций по совершенствованию регионального развития, которые были суммированы в форме ориентирующих тезисов. Среди явных сопряженных или косвенных достижений выделяется запуск широкого обсуждения демографических проблем региона, которое стало возможным благодаря вовлечению в исследование большого числа институтов и физических лиц.

С учетом вышеизложенного можно сделать несколько принципиально важных выводов относительно развития прогностической системы Европейского Союза. *Во-первых*, в настоящее время в ЕС создана масштабная, непрерывно совершенствующаяся качественно новая система прогностического обеспечения, свидетельствующая о его выходе за границы отдельных государств на надгосударственный уровень. Развитие перечисленных выше инструментов и связанное с ним совершенствование теории и методики осуществления форсайт-прогнозирования оказывает мощное стимулирующее воздействие на расширение использования и формирование адекватной научной и методической базы форсайт-исследований в странах Евросоюза. *Во-вторых*, главное в теоретических и методических подходах к организации форсайт-исследований состоит в признании их комплексного и системного характера, общественно-социальной ориентации, а также в необходимости проявления определенной гибкости в ходе реализации проекта. *В-третьих*, критическими факторами, определяющими результативность форсайт-исследований, признается их рациональное планирование и организация, которые предполагают соблюдение целого комплекса определенных требований в ходе выполнения подобных работ. Среди них – достижение ясного представления об обстоятельствах проведения исследования и параметрах системы или объекта, установление временных горизонтов, оценка выполненных работ и исполнения текущих заданий с привлечением междисциплинарной и даже международной экспертизы, мобилизация необходимых для выполнения проекта финансовых ресурсов, формирование компетентного коллектива. *В-четвертых*, особое значение придается соблюдению принципа широкого привлечения в проект специалистов, представляющих интересы как можно большего числа заинтересованных сторон. Считается, что это оказывает позитивное воздействие на накопление знаний, выработку новых взглядов и представлений, формулирование перспективных стратегий, а также на формирование новых сетевых структур и распространение опыта проведения прогностических исследований и их результатов. Наконец, *в-пятых*, современный форсайт предъявляет высокие требования к его управлению, к опыту и квалификации управляющих проектом кадров. Особое значение придается управлению информацией на различных этапах прогностического исследования, которое может оказаться сложной задачей, особенно в крупных проектах с параллельными сферами активности. В этом

случае главная проблема состоит в рациональном управлении информацией в ходе реализации проекта от одной стадии его осуществления к другой.

1.1.4. Подходы к стратегическому прогнозированию развития морской деятельности Российской Федерации

С учетом специфики развития отечественного морехозяйственного комплекса использование представленных выше подходов к прогнозированию вполне оправданно и в морской деятельности нашей страны.¹

На текущем этапе развития российской школы прогностики в маринистике становится возможным сформировать синтетическую концепцию прогнозирования морепользования России, основанную на методах *форсайт-прогнозирования*. Она будет включать в себя *стратегическое информирование*, собственно *прогнозирование*, *оценку возможных альтернатив* и социально-экономических, научно-технических, международно-правовых, экологических, иных *последствий их воплощения, предвидение и моделирование сценариев* будущего, проектирование оптимальной траектории развития. Подобная концепция предполагает конвергентное развитие стратегического планирования и прогностических исследований на принципах теории «рассеянного знания», которым эксклюзивно не обладает ни один из субъектов морской деятельности, и его диффузии. Иными словами, она объединяет воедино триаду «планирование – прогнозирование – футуристические исследования» соответственно на кратко-, средне- и долгосрочную перспективу. Этот синтез должен базироваться на взаимодействии двух подходов: *поискового* (инерционного, исследовательского, изыскательского) и *целевого*. Первый – позволяет описать текущее состояние того или иного вида морской деятельности с учетом сложившихся к началу прогнозного периода условий и тенденций. Второй – обеспечит выяснение или уточнение конкретных мер, которые необходимы для достижения поставленных стратегических целей.

Именно системное прогнозирование позволяет выработать основные направления развития морской деятельности России, с одной стороны, основанные на ретроспективном анализе текущей ситуации, а с другой – развернутые из будущего. При этом недостаточно исследовать пространство возможных сценариев развития морской деятельности, наме-

¹ Нельзя не отметить, что прогностическая деятельность СОПС, связанная с научным сопровождением и обеспечением российской морской деятельности адекватна соответствующим усилиям ЕС и имеет многолетний исследовательский опыт. Именно поэтому следует упомянуть о существенных достижениях теории и практики научно-прогностической деятельности и в нашей стране. К сожалению, большинство из них относятся к прошлому, а не к настоящему. Тем не менее, накопленный российской школой прогностики опыт не стоит недооценивать, тем более что по многим параметрам он беспрецедентен. Его анализ крайне актуален и в свете того обстоятельства, что классическая система плановой экономики во многом обнаруживает схожие черты с рыночной моделью, особенно в критических и кризисных условиях, которые в полной мере наблюдаются сегодня в связи с усугубляющимся изменением глобальной финансовой конъюнктуры. Впрочем, к ним можно отнести и крупные военные конфликты, и периоды, требующие максимальной мобилизации ресурсов для выхода на новое качество экономического роста или инновационную парадигму развития.

тить пути их достижения и осуществлять постоянный мониторинг этого процесса во временной области. Их необходимо формализовать на четко выверенной теоретической базе, выбрать соответствующие критерии и показатели для количественного определения среднесрочных прогнозных перспектив.

Стратегическое прогнозирование обязано адекватно оценивать возможные угрозы и риски. Однако формирование прогнозов, построение стратегических планов включают в себя определенного рода «черные ящики», куда попадают факторы, как негативные, так и позитивные, действие которых нельзя предугадать, но которые в определенный момент могут включиться, приводя систему в неожиданное состояние. В этой связи позитивные решения зависят от повышения комплексной адаптивности системы и уменьшения роли неопределенности, которое достигается либо за счет поддержки факторов, способствующих стабилизации, либо уменьшения влияния тех из них, что ведут к дестабилизации, либо комбинацией обеих путей. Именно поэтому принципиально важным становится рассмотрение самого широчайшего веера сценариев со своим набором потребностей и возможностей, построенных с учетом заранее определенных закономерностей развития, а также с научно-обоснованным прогнозированием потенциальных будущих угроз по широкому спектру, а не концентрация на двух-трех из них. И здесь возникает еще один довод в пользу необходимости модульного подхода – это ответ на усложнившуюся систему морской деятельности, в которой, особенно во всемирном масштабе, задействованы как традиционные иерархии, так и современные *сетевые структуры*.

В содержательном плане в долгосрочном прогнозе усиливается целевая доминанта, отвечающая за направленность на формирование желаемого образа будущей морской деятельности, на определение нескольких альтернативных путей, набора методов и средств достижения сформированных целеустановок. Такой тип прогнозирования в отличие от кратко- и среднесрочных программ в большей мере способен отразить возможность кардинальных преобразований в морепользовании, эшелонировать их по степени актуальности, а также выявить трансмиссию управляющих сигналов в параметры, характеризующие состояние и развитие морехозяйственного комплекса России. Он всегда проблемно-ориентирован, обращен к отрицательному фону, к неудовлетворенности настоящим. Прогнозирование вообще возникает и востребуется при необходимости решать определенные имеющиеся проблемы – они же препятствия достижению стратегических целеустановок. Отсюда, кстати, возникает многовариантность прохождения к намеченной цели посредством расширения поля видения. Актуальные ключевые проблемы решаются не одним единственным набором последовательных действий, а совершенно разными путями, вплоть до альтернативных. Иными словами, стратегическое прогнозирование создает оп-

ределенные эквивалентности (взаимозамены), позволяющие двигаться к будущему в условиях нехватки (существующей или потенциальной) определенных элементов и ресурсов. Для этого целесообразно прописать систему компенсаторов, которая может найти свое видимое отражение в средневзвешенных интегральных показателях решения актуальных задач морепользования. Они не только повышают чувствительность механизма контроля за реализацией стратегических решений, но и скрывают в себе альтернативные пути достижения целей, выстраивая гибкую систему составляющих, заменяя имеющийся ресурс тем, который необходим в конкретный момент времени, или компенсируя отсутствие отдельных элементов другими. В формирующуюся систему стратегического прогнозирования развития морской деятельности Российской Федерации как в инструмент высшего уровня управления должен быть заложен адаптивный механизм, позволяющий восполнять сужение поля возможностей, дефицит ресурсов или любой другой недостаток текущего момента времени более оптимальным распределением имеющихся средств.

Прогнозирование имеет смысл только тогда, когда есть потребность во взаимодействии всех заинтересованных субъектов морской политики разных иерархических уровней и сфер деятельности. При ее реализации открывается возможность положительных (иногда – мультиплицирующих) межуровневых воздействий и армирующего взаимодействия различных сфер. Оно всегда работает с неопределенностью и представляет собой перспективное планирование разного рода возможностей по их адаптации к чрезвычайно изменчивым внутренним и внешним условиям¹. Сегодняшние угрозы вряд ли совпадут с теми, которые могут возникнуть через 10-20 лет, поэтому бесперспективно акцентировать свое внимание только на них². Академик Н.Н. Моисеев, автор известного предостережения «ядерной зимы», вообще утверждал, что долгосрочное прогнозирование – очень неблагодарное занятие, поскольку за это время в мире случится что-нибудь такое, что «опрокинет» любые, даже самые научно проработанные прогнозы. Именно поэтому при стратегическом программировании развития морской деятельности Российской Федерации должен быть заложен своего рода «коэффициент запаса», «подушка безопасности» на случай непредвиденного поворота событий. Речь должна вестись о комплексной поддержке факторов, способствующих стабилизации благоприятных тенденций, и уменьшению роли дестабилизирующих. Тогда появляется возможность строить защиту под разнообразные типы угроз, а не под одну из них, и проигрывать всю возможную вариативность.

¹ Кстати, неопределенность не обязательно должна нести только отрицательные последствия. С. Переслегин говорит о феномене чуда, как реализации менее вероятных вариантов, которые все равно смогли произойти. Подр. см.: Переслегин С. Стратегия чуда: введение в теорию неаналитических операций // приложение к Лиделл-Гарт Б. Вторая Мировая война. – СПб., 1999.

² Davis P.K. Uncertainly-Sensitive Planning // New Challenges, New Tools for Defence Decisionmaking. – Santa Monica, 2003 / RAND. – P. 131.

Рассмотрение альтернативных вариантов будущего позволяет выстроить разумную защитную составляющую стратегии против неопределенности. Необходимое в этом случае соответствие исследуемых параметров действительности становится гораздо более слабым требованием, чем обязательная гарантия предсказуемости.

Поскольку в долгосрочной перспективе весьма затруднительно строить сценарии под угрозу по той причине, что ее тип и характер невозможно адекватно предсказать, иногда следует опираться на другую сторону моста – на внутренние, эндогенные возможности защиты. Сюда также должен быть сознательно заложен потенциал трансформации для поддержания готовности к разного рода вызовам. Соответственно, при стратегическом прогнозировании развития морской деятельности России целесообразно предусмотреть многовариантную возможность оценки эффективности и результативности не по одному параметру, а по значительному их числу. Для одного сценария потребуется один вид характеристики, для другого – другой. В результате акценты расставляются на гибкости, а не на привычной оптимизации (например, минимизации затрат или максимизации прибыли). Если смотреть на проблему с такого ракурса, то желательно предложить набор критериев эффективности, как минимум, симметричный количеству задач высших иерархических уровней.

В принципе неопределенность – отнюдь не аномальный феномен. Скорее наоборот, это норма, с которой сталкивается любой уровень управления. Для понижения степени неопределенности, например, Д. Гилленспор предлагает как бы «делегировать» проблемы на нижестоящие иерархические ступени, не принимая решения самому, а предоставляя выбор другим¹. Образуется модель, при которой число неопределенностей (а значит – и число «степеней свободы» при выборе решений) на высшем уровне (например, государственного управления) уменьшается за счет перераспределения вниз «по вертикали», а затем внутри более низкого слоя – «по горизонтали». Но даже, как видно из названия его работы, это типичный тактический подход. Снизу практически не представляется возможным не только отчетливо разглядеть надвигающуюся угрозу, но и комплексно оценить свои возможности – для адекватной оценки появляющихся новых вызовов, своевременного реагирования на них и активации превентивных действий необходимо подниматься на уровень выше (а лучше – на комплексный уровень). Тогда неизвестное будущее начинает «препарироваться» стратегией системно, постепенно и комплексно, рассматривается с разных точек зрения. Для адекватного построения модели необходимо выйти за пределы объекта прогнозирования, поместить его в рамках развивающихся трендов, что дает воз-

¹ Gyllensporre D.T. Decision Navigation. Coping with 21st-century Challenges in Tactical Decisionmaking // Military Review. – September-October. – 2003.

возможность в последующем проводить итерационные трансформации, согласно «многоходовому» алгоритму, заложенному в стратегию.

Ключ к решению этой проблемы в процессе становления системы прогностического обеспечения морской деятельности Российской Федерации должен лежать в первую очередь в ее комплексности и надведомственности. Эти требования задаются следующим образом:

- необходимость межуровневых построений (помимо прочего – федеральный, региональный, местный уровни) и внутриуровневых переходов;
- принципиальная возможность трансформации (как по вертикали, так и по горизонтали) достигнутых результатов на одном уровне (при удержании фокуса, рамки, определенной ему стратегией) или в одной сфере на другие;
- быстрая смена приоритетных характеристик, параметров и тактических задач в зависимости от качественных изменений внешних и внутренних факторов и условий;
- наличие активных субъектов морской политики России во всех сферах (то есть по горизонтали) и на всех уровнях (то есть по вертикали);
- синхронизация действий в различных сферах и на разных иерархических уровнях, а также снижение конфликтности между отдельными видами морепользования и различными приморскими субъектами Российской Федерации за использование одних и тех же пространств и ресурсов Мирового океана.

Собственно, и функциональная эффективность отдельных видов морепользования, равно как и мореведения, конечно, может (и должна) оцениваться через «старшие» по отношению к морской деятельности «вертикальные» макросистемы государственного уровня (транспорт, агропромышленный и топливно-энергетический комплексы, Вооружённые Силы, комплекс наук о Земле и пр.)¹. Но в этом случае только их горизонтальное рассечение может дать в своем срезе сферы, совокупность которых определяет значение морской деятельности, причем лишь в текущий момент времени. Сама же морская деятельность не менее объемна, чем макросистемы, с собственным функциональным предназначением (и функциональной эффективностью²), но разглядеть ее многочисленные измерения, ее многомерность и целеустановки с ведомственного уровня чрезвычайно затруднительно, а порой и не представляется возможным. Они вырождаются в упрощенные плоскостные модели, полностью пренебрегающие динамикой и невосприимчивые к любым новшествам.

¹ Синецкий В.П. Поиск закономерностей. В серии «Теория и практика морской деятельности». Вып. 12. – М.: СОПС, 2007. – С. 48, 103 и далее.

² Общая (комплексная) функциональная эффективность морской деятельности определяется ее вкладом в укрепление российской государственности, а именно в обеспечение национальной безопасности России, поддержание высоких темпов ее социально-экономического развития и повышение внешнеполитического влияния.

Между тем, стратегическое мышление принципиально инновационно¹, и для прогнозирования морской деятельности в долгосрочной перспективе необходимо еще одно измерение по сравнению с доступными в рамках сугубо ведомственного подхода.

Оно появляется в том случае, если система прогностического обеспечения развития морской деятельности России поднимется на надведомственный уровень и будет оперировать комплексными тенденциями. Тогда в этих рамках обязательно поменяются представления об объектах и функциональном предназначении (и функциональной эффективности) нижестоящих уровней (видах морской деятельности). Причем определяются они общеизвестными признаками общности видов морской деятельности:

- распространение и осуществление процесса производства на одной физико-географической основе (Мировой океан);
- пространственное перемещение в процессе производства большей части основных производственных фондов (суда, платформы);
- наличие в составе основных фондов сходных по своему экономическому назначению средств производства (суда, доки, порты, судоремонтные заводы и др.);
- одинаковое территориальное размещение береговых предприятий;
- аналогичная специализация и идентичный профессионально-квалификационный состав значительной части производственных кадров;
- близкая (зачастую общая) научная основа производства;
- усиливающееся воздействие на размещение в Мировом океане подвижных технических средств и функционирование политического фактора, преодоление негативного влияния которого осуществимо лишь на общегосударственном уровне².

Такое восприятие морской деятельности, в свою очередь, позволит прагматично, но творчески рассуждать о путях достижения и целесообразных изменениях стратегических целеустановок, поскольку именно комплексное видение как раз и отвечает за их формулирование. Чем четче и понятней будет выявлена цель, тем яснее станут направления и способы ее достижения. Вид объекта с просто уровня и с надведомственного уровня (с уровня $(n + 1)$ -измерения) отличаются самым кардинальным образом – это и есть отличие между комплексным (широким) и ведомственным (узким) подходами. И эта разница дает то самое необходимое дополнительное измерение (равно как и временную динамическую шкалу). С другой стороны, стратегические действия могут стать непонятными для тех, кто оперирует в рамках статичного пространства с минус одним измерением, поскольку увидеть стратегический результат с тактического уровня, лежащего ниже, практически невозможно.

С системных позиций становятся гораздо более понятными стратегические целеустановки и комплексное функциональное предназначение морской деятельности, ее сущность или модальность. Последняя представляет собой процесс практического воплощения изменяющихся во времени интенций (существующих и потенциальных, явных и

¹ Почепцов Г.Г. Стратегический анализ. – Киев: Дзвін, 2004. – С. 51.

² Войтоловский Г.К. Динамика развития // Серия «Теория и практика морской деятельности». Вып. 5. – М.: СОПС, 2005 г. – С. 30.

латентных) всех субъектов (начиная от государства и заканчивая отдельным индивидуумом), заинтересованных в изучении, освоении и использовании пространств и ресурсов Мирового океана. Ведомственный уровень при этом полезен для понимания первых, низших, базовых целеустановок, например, связанных с повышением роли и эффективности того или иного вида морской деятельности в обеспечении, например, национальной безопасности, в том числе во всех сферах жизнедеятельности государства и общества, а также в критических инфраструктурах (транспортная, продовольственная, энергетическая, экономическая, экологическая и т.д.) или стратегических секторах морехозяйственного комплекса России. Именно ее целесообразно рассматривать с точки зрения «старших» по отношению к морской деятельности макросистем, то есть оценивать вклад морских перевозок в поддержание транспортной безопасности, промышленного рыболовства – продовольственной безопасности, освоение минеральных и энергетических ресурсов Мирового океана – энергетической безопасности и т.д. Кроме того, кристаллизация альтернатив и сценариев, их плоскостная проекция на сегодняшний день (для чего востребованы и могут быть привлечены «старшие» по отношению к морской деятельности макросистемы) помогает лицам и структурам, принимающим решения, действовать в привычной им среде, для чего самым сознательным образом накладываются ограничения на степени свободы системы и на ее уровень неопределенности. Некоторые специалисты в своей классификации даже специально выделяют так называемую функциональную стратегию, которую используют в стратегическом бизнес-менеджменте и низводят до подуровней, более мелких единиц и элементов «Большой стратегии»¹.

Итак, стратегическое прогнозирование оперирует на метауровне, но при этом чрезвычайно чувствительно к деталям, неучет и пренебрежение которыми также губительны для него, как и чрезмерная концентрация внимания на тактических задачах и свехупрощение. С одной стороны, внимание к деталям дает возможность удерживать все события в единой рамке, фокусе, в результате уникально соединяя общее с частным (такое сопряжение может осуществляться, например, посредством «собирания» средневзвешенных интегральных показателей из частных). Но с другой, – можно вспомнить А. Эйнштейна, которому принадлежит крылатая фраза о том, что модели должны быть простыми, насколько это возможно, ... но не более того. Ему вторит в своей нобелевской лекции Дж. Стиглиц: «Мир, несомненно, более сложен, чем предлагают наши простые и даже самые усложненные модели»². Стратегический анализ в этом плане носит жестко прикладной характер, для него не свойственно умозрительное получение знания ради знания. А, следовательно,

¹ Drdla M., Kerkovsky M. A Pragmatic Approach to Strategic Analysis // www.iyu.fi.

² Stiglitz J.E. Information and the Change in the Paradigm in Economics // www3.gsb.columbia.edu.

системе стратегического прогнозирования развития морской деятельности Российской Федерации необходимо спуститься до проблематики низших иерархических уровней, до конкретных интересов каждого вида морской деятельности, отрасли морехозяйственного комплекса, предприятия, организации или любой структуры, от которой зависит достижение стратегических целей долговременной морской политики России и решение актуальных комплексных задач развития морской деятельности.

При этом сам взгляд в среднесрочное, как и в отдаленное будущее требует изменения формата мышления и исследователей, и управленцев, и эксплуатационников, которое обычно хорошо сориентировано во «вчера» и очень плохо – в «завтра». Для попадания в определенную точку в будущем необходимо найти соответствующую опору в настоящем и совершить ряд конкретных операций по трансформации конкретного настоящего в конкретное будущее при максимальной синхронизации действий на разных уровнях.

С учетом вышеперечисленных посылок научно-экспертному сообществу предстоит выявить специфические особенности отдельных видов морской деятельности и оценить применимость тех или иных методов и моделей к определению перспектив развития. При этом необходимо также на основе определения закономерностей и анализа тенденций выработать методические подходы к стратегическому планированию и прогнозированию, обосновать методологический аппарат прогностики применительно к отечественному морепользованию.

Следующим шагом становится обоснование необходимости создания сетевой структуры прогностического обеспечения морской деятельности Российской Федерации, предусматривающего объединение ключевых субъектов перемен для формирования стратегического видения и предупреждающего мышления. Такой подход включает в себя, как минимум, два самостоятельных среза, связанных с обоснованием: (1) важности оперативного отслеживания мировых тенденций в развитии морской деятельности с целью раннего обнаружения вызовов, рисков, угроз, перспективных возможностей для адекватного на них реагирования или использования их потенциала в контексте стратегических задач социально-экономического развития Российской Федерации; (2) необходимости развертывания системы мониторинга прорывных технологий и перспективных проектов федерального, регионального и местного значений в рамках единого информационного пространства в сфере морской деятельности.

Представляется целесообразным в кратчайшие сроки начать создание такой прогностической системы, главными организационными принципами которой должны стать комплексный, системный и сетевой подход к формированию, автономность и независимость ее институтов, открытость вовне, а также совместное участие в разработке задач

прогнозирования и в его осуществлении представителей власти, научного сообщества, бизнеса и широкой общественности. Учитывая исключительную важность и одновременно сложность такой работы, формирование системы прогностического обеспечения инновационного развития морепользования следует рассматривать в качестве приоритетного направления морской политики. Функционально такая структура должна обеспечивать подготовку необходимой информации для лиц, принимающих политические решения по вопросам инновационного развития, в том числе морской деятельности.

В том случае, если России и ее морской деятельности удастся пойти по такому пути, то помимо достижения кардинально новых рубежей прогностического обеспечения процессов принятия политических решений откроются и другие более благоприятные по сравнению с сегодняшними возможности. В том числе повысятся шансы привлечения к такой работе европейских и азиатских партнеров, прежде всего – по СНГ, что, безусловно, будет содействовать объединению их в экономическую интеграционную группировку с Россией. Кроме того возрастет потенциал взаимовыгодного сотрудничества в этой области и со странами ЕС.

Напротив, неудачи на этом направлении отрицательно скажутся на экономическом развитии нашей страны, ее морской деятельности, включая и их интеграционную составляющую. По-прежнему политические решения будут основываться на не адекватных потребностям результатах аналитических разработок и оставаться ущербными. Морехозяйственному комплексу России не удастся воспользоваться преимуществами международного разделения труда.

Базируясь на изложенных выше принципах и учитывая отечественный и мировой опыт, можно было бы предложить следующую архитектуру организационно-институционального построения национальной системы прогностического обеспечения морской деятельности. Главным ее координирующим институтом может стать научно-исследовательская структура, своего рода мозговой центр, *think tank*, занимающаяся организацией и координацией прогностических исследований, действующая на постоянной основе и находящаяся в постоянном контакте с Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации и ее Научно-экспертным советом. На эту роль координатора сети равноправных участников вполне подходит СОПС.

Другим важным компонентом предлагаемой структуры может стать межведомственный аналитический консультационный совет (центр), созданный на базе НЭС Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации и содействующий соответствующей проработке предлагаемых предложений по выполнению прогностических проектов, их аналитической поддержке и сопровождению. В его состав следует ввести специа-

листов авторитетных отечественных институтов, имеющих высокую компетенцию и опыт проведения прогностических исследований. Это, прежде всего, ведущие специализированные институты РАН, а также многие структуры общественного и естественного профилей, особенно те, которые обладают исключительной компетенцией в области теории и практики прогнозирования. Среди таковых следовало бы, прежде всего, назвать Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН, Институт экономики РАН, ЦЭМИ РАН, ИМЭМО РАН, ИЕ РАН, ИСК РАН и т.д. Кроме того, к работе такого консультационного совета (центра) должны привлекаться авторитетные эксперты, а также и специалисты из ведомственных и региональных институтов, оказывающих аналитическую поддержку федеральным органам, курирующим морскую деятельность.

Как уже отмечалось, Морское отделение СОПС имеет разветвленную сеть творческих связей с ведомственными и региональными научно-исследовательскими учреждениями, активно взаимодействует с производственными предприятиями, финансовыми и страховыми структурами, находится в прямом контакте с многими высшими и средними специальными учебными заведениями, связанными с подготовкой специалистов для различных видов морской деятельности, расширяет международные связи с соответствующими исследовательскими центрами по всему миру. Иными словами ему вполне по силам взять на себя координирующие функции.

По аналогии с Европейской сетью прогностического обеспечения (*ETEPS*) предлагаемую прогностическую структуру следует открыть и для всех прочих организаций Российской Федерации, стран СНГ и зарубежных государств, заинтересованных в прогностической работе по морской тематике, а также в разработке проблематики научно-технического и инновационного развития морепользования. Такой подход обеспечит доступ к лучшим экспертным оценкам широкого круга проблем инновационного развития.

Деятельность организаций, составляющих такую прогностическую сеть, следует ориентировать на исследования, направленные на разработку концепций, выявление приоритетов, определение целей и механизмов национальной морской, инновационной и общеэкономической политики в целом. Предназначение этих работ – удовлетворение потребностей в аналитических материалах, используемых для принятия решений на любых уровнях ответственности и в разных сферах компетенции. Среди них первостепенное значение имеют следующие разработки: (1) подготовка правового обеспечения государственной инновационной политики, в том числе в морской деятельности; (2) формулирование государственной долгосрочной стратегии инновационного развития как ключевой составляющей общеэкономической и морской политики; (3) обоснование выбора страте-

гических приоритетов инновационного прорыва при активизации морепользования в условиях отсутствия необходимых ресурсов для его осуществления по широкому фронту.

Основываясь на рассмотрении прогностического обеспечения инновационного развития в ЕС, а также на оценках российско-европейского сотрудничества в этой области, можно сформулировать некоторые предложения по применению имеющихся здесь резервов. В первую очередь следует использовать открытость прогностической сети *ETEPS*, Седьмой Рамочной программы научных исследований и технологического развития Евросоюза на 2007-2013 гг., а также возможности работающих в этой области зарубежных институтов для расширения участия в европейских прогностических исследованиях отечественных коллективов, обладающих соответствующей научной компетенцией. Инициативы сотрудничества со стороны отдельных научных коллективов следует дополнять скоординированными мерами на уровне заинтересованных органов государственной власти Российской Федерации. В перспективе желательно вывести его на системный уровень, когда взаимодействие с ЕС отдельные российские институты и научные коллективы будут осуществлять не сами по себе, а как члены отечественной прогностической сети в области морепользования.

Для нахождения возможных точек совпадения интересов целесообразно предварительно провести инвентаризацию текущих западноевропейских прогностических проектов, осуществляемых, прежде всего, в рамках сети *ETEPS*, а также российских заделов в разработке соответствующей проблематики и уже имеющегося опыта сотрудничества в этой сфере. При этом следует учитывать, что западную сторону главным образом будут интересовать те области прогностических исследований, которые окажутся комплиментарными по содержательному и географическому признакам уже разрабатываемым ею или намечаемым к реализации проектам. Важно, чтобы стратегия налаживания сотрудничества с европейскими прогностическими структурами предусматривала множественность направлений взаимодействия. В этом случае может появиться, своего рода эффект мультипликатора, когда развитие одного из направлений станет поддерживать другое. Одновременно с этими мерами целесообразно осуществить также организационную подготовку возможного российского участия в прогностических проектах текущей Седьмой и последующих рамочных программах научных исследований Евросоюза и национальных программ стран-членов ЕС. Важно наладить проведение отбора «интересных» для России коммунитарных и национальных проектов.

Развертывание предлагаемых инициатив могло бы внести существенный вклад в сокращение разрыва между фундаментальной и прикладной наукой, а также содействовать созданию в стране обстановки ответственности за объективность и эффективную

реализацию принимаемых решений на уровне научного сообщества, бизнеса и Правительства Российской Федерации. Следует отметить, что чрезвычайно проблематично говорить о налаживании эффективной системы прогностического обеспечения в современном ее варианте как способе коллективных действий социальной ориентации, направленных на достижение желаемых перспективных целей, в странах с системной коррупцией и высокой криминализацией экономики, где существует высокая разобщенность различных слоев общества и царит атмосфера недоверия между ними и в сферах деловой жизни, а институты гражданского общества находятся на начальных стадиях своего формирования или вовсе отсутствуют, в частности на региональном уровне. Все это, к сожалению, имеет прямое отношение к России, на что прямо указал Президент Российской Федерации Д.А. Медведев в Послании Федеральному Собранию Российской Федерации, и представляет собой главное препятствие становления форсайт-прогнозирования. И все это даже несмотря на крайне острую потребность в освоении такого инструмента, диктуемую настоятельной необходимостью перелома сохраняющейся тенденции примитивизации отечественной морской деятельности со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями. Попытки же копирования этого пока инородного для России западного инструмента и имплантации его в неподготовленную российскую почву могут привести на практике в лучшем случае лишь к появлению его малоэффективного клона.

В этой связи представляется целесообразным привести некоторые рекомендации, которые могли бы содействовать формированию рамочных условий, необходимых для создания соответствующего инструментария, пригодного к эффективному использованию в российской практике. *Во-первых*, настоятельно необходимо приступить к формированию национальной прогностической системы, основанной на современном форсайт-прогнозировании, предусмотрев ее построение по сетевому признаку наподобие европейской сети *ETEPS* и участие в ней заинтересованных сторон за пределами России. Это позволит нашей стране с выгодных для себя позиций выходить на сотрудничество с зарубежными системами прогнозирования, послужит важной предпосылкой налаживания взаимовыгодного взаимодействия в инновационной сфере с зарубежными странами. Важным фланкирующим шагом к достижению этой цели могло бы послужить также присоединение России к 7-ой Рамочной программе научных исследований и технологического развития Евросоюза на 2007-2013 гг. в качестве ассоциированного члена. Получение такого статуса помогло бы открыть российскому сообществу крайне ограниченный сегодня доступ к накопленным европейскому опыту и компетенции в этой сфере и использовать их с учетом российских интересов и потребностей. *Во-вторых*, основу национальной прогностической системы должны составить отечественные институты, обла-

дающие необходимыми прогностическими заделами и опытом. Именно на них (а не на отдельных из них), объединенных в формальное или неформальное сообщество, следовало бы возложить обязанности по координации и методическому обеспечению масштабных форсайт-проектов. В этой связи представляется ущербной складывающаяся практика разобщенной деятельности в области прогнозирования, а также институционально несбалансированное представительство российской стороны в совместных с европейскими партнерами проектах и программах в этой области. *В-третьих*, крайне желательно привлекать к работе на всех стадиях осуществления форсайт-проектов представителей их заказчиков. Это, как показывает западная практика, становится важной предпосылкой успешной реализации проекта. *В-четвертых*, особое внимание следует уделять мониторингу, оценке и широкому распространению результатов, в том числе и с использованием Интернет-технологий, для чего становится чрезвычайно востребованными возможности Интернет-портала «Морская коллегия». *В-пятых*, принципиально важно соблюдать комплексный и системный подходы в процессе планирования, организации и выполнения форсайт-исследований, а также привлекать к проекту как можно более широкий круг участников и заинтересованных лиц, с целью достижения необходимого уровня общественной экспертизы. Только учитывая интересы всех слоев общества, такое прогнозирование может выполнить свою миссию: обеспечивать поддержку принятия федеральными органами исполнительной власти Российской Федерации стратегических решений.

1.2. Совершенствование механизма взаимодействия органов исполнительной власти, тяготеющих к вертикально-интегрированной и горизонтальной системам управления

1.2.1. Мировые тенденции в морской деятельности и постановка проблемы

Сложные и неоднозначные процессы глобального характера отмечаются в последнее время. Они, так или иначе, сказываются на морской деятельности нашей страны и, естественно, на системе управления ею.

Во-первых, государственный суверенитет прибрежных стран претерпевает существенные изменения и деформации. В традиционные сферы ведения и деятельности их органов государственной власти настойчиво вторгаются новые участники – транснациональные корпорации, глобальные институты и международные объединения, негосударственные некоммерческие организации, – пытаясь диктовать собственные правила. Либерализация, сложные интеграционные и дезинтеграционные процессы в международных отношениях, постепенное нивелирование межстрановых различий и делегирование мно-

гими странами части своих государственных функций созданным надгосударственным политическим, финансовым и военным структурам (ООН, НАТО, Международный валютный фонд, Всемирный банк и др.) привели к активизации участия последних в формировании новой морской политики глобализирующегося мира. В то же время они способствовали образованию ТНК, обладающих потенциалом (сравнимым с потенциалом отдельных государств) для самостоятельной эксплуатации тех или иных ресурсов Мирового океана. Множество таких частных субъектов внедряется в сферу деятельности правительств, внося коррективы в проводимую политику, а самые крупные и могущественные из них оказываются способными влиять и довольно широко на финансовую, технологическую и иную конъюнктуру глобализирующейся экономики в целом. Внешние по отношению к морской деятельности России факторы и фоны, хотя и не совсем предсказуемы, но максимальным образом структурированы, глобальный рынок по многим секторам монополизирован, поделен и в значительной степени регулируем посредством международных договоров, конвенций и соглашений, а также воздействия транснациональных корпораций.

В результате обостряется конкуренция и прямое соперничество между отдельными странами, их объединениями, союзами, а также ТНК за океанические пространства и ресурсы, включая те из них, на которые, в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года, распространяются суверенитет и суверенные права прибрежных государств. При этом наиболее сильные мировые игроки интенсифицируют морскую деятельность за пределами акваторий и территорий морского дна, находящихся под их национальной юрисдикцией, переходя в открытое море или же чужие экономические зоны. В этой борьбе, интенсивно включаясь в нее, особую, порой ключевую, а в большинстве случаев весьма конструктивную роль играют неправительственные, общественные объединения: природоохранные, профсоюзные, конфессиональные, культурные и т.д., все чаще заявляя себя в качестве активных, эффективных и результативных игроков. Однако наиболее одиозные из них нередко впадают в крайность, самопровозглашая и позиционируя себя как единственных выразителей общественного мнения, интересов гражданского общества и носителей «высшей правды». В последнем случае, радикально настроенные алармисты, которым свойственна предельная социальная (этнокультурная, религиозная, природоохранная и т.д.) заостренность, крайняя оппозиция и неготовность к диалогу с государственной властью, как правило, сами ангажированы крупным бизнесом, в частности теми же ТНК, либо экстерриториальными агентами, или же государственными структурами, преследующими собственные цели. Иными словами, число субъектов глобальной морской политики резко увеличивается и, как следствие перечисленных процессов, появляются ка-

чественно новые ограничения государственному регулированию морепользования. Они имеют иную природу в сравнении с прежними временами и размывают государственный суверенитет, суверенные права, национальные интересы, в связи с чем начинает казаться, что поле действия государственных структур неуклонно сужается.

Действительно, одной из главных особенностей современной системы международных отношений стала почти повсеместная утрата государствами монополии на силу, а в некоторых видах деятельности (например, морепользование) – их исключительного положения. Региональные, международные и всемирные организации составляют им конкуренцию сверху, военизированные формирования и террористические группировки – снизу, разнообразные неправительственные объединения, общественные организации и транснациональные корпорации – со стороны. Например, глобально-интегрированные предприятия типа *Unilever* приобретают сырье только тех рыболовных промыслов, сохранность запасов которых подтверждена научно¹. Поскольку активное действие всегда порождает не менее активное противодействие, то отсюда развивается и крепнет контртенденция, а именно стремление к укреплению суверенитета, то есть политическое явление, о необходимости которого много лет назад говорили только самые отчаянные альтерглобалисты, – стало сегодня свершившимся фактом.

Во-вторых, взаимодействие государств усложняется стремительным возникновением разного рода горизонтальных трансграничных потоков, идущих вовне и извне, – товарных, финансовых, информационно-коммуникационных, миграционных, инновационных и т.д., – неукорененных, непривязанных и индифферентных к национальным интересам и нацеленных исключительно на эффективность и конкурентоспособность. Глобализация увеличила их объем, скорость и значение – от электронной почты, теле- и радиосигналов, товаров потребительского спроса, наркотиков, парниковых газов до виртуальных и реальных вирусов, вооружений и оружия массового уничтожения. Некоторые из них пересекают государственные границы вне контроля правительств и без их ведома, бросают вызов традиционным вертикальным иерархиям и нередко постулируются в экспертной среде, как идущие им на смену.

В-третьих, на фоне повсеместной (горизонтальной или плоской, без учета специфики отдельных субъектов) унификации морских политик ведущих морских держав и активно развивающихся прибрежных государств происходит формирование новых международных условий осуществления морепользования и переход к глобальной (надгосударственной) системе управления пространствами и ресурсами Мирового океана. Как утверждается, она создается на принципах предосторожного подхода и устойчивого развития

¹ Euronews. 19 июля 2008 г.

по сетевой схеме¹. Такой либеральный порядок напрямую угрожает легитимности, суверенитету и национальным интересам многих прибрежных стран, реализующих свою морскую политику, которая построена на собственном представлении о порядке и управлении океаническими пространствами и ресурсами.

«Кто владеет морем, тот владеет миром» – этот давний и простой принцип на протяжении всей истории был неотъемлемым признаком любой морской державы, претендующей на лидирующие позиции в мироустройстве, своего рода ее маркирующим признаком. Испания и Португалия, *Pax Britannica* и империя Османов – державный скипетр переходил к ним лишь вместе с титулом «владычицы морей». К примеру, в период расцвета британского могущества тоннаж королевского торгового флота на 12% превосходил аналогичный показатель всех остальных европейских государств вместе взятых.

Сегодня значение Мирового океана в жизнедеятельности человечества возросло ещё более резко. Морехозяйственный комплекс играет одну из ведущих ролей в формировании общемирового валового продукта. В структуре всемирной торговли лидирующие позиции занимают товаропотоки, проходящие через морские транспортно-коммуникационные магистрали. В ближайшее время, согласно прогнозам Всемирной продовольственной организации ООН, последует резкий скачок спроса на продукцию морского промышленного рыболовства. По оценкам ФАО наращивается промысел водных биологических ресурсов в конвенционных районах Мирового океана, а особенно за пределами их действия. Начинается полномасштабное освоение минеральных и энергетических ресурсов континентального шельфа и активизируется работа по обеспечению доступа к полезным ископаемым глубоководного дна (объявленного «общим наследием человечества»), которые обусловлены все чаще отмечаемым истощением запасов полезных ископаемых континентальной части Земли. Все шире вовлекаются в промышленный оборот альтернативные энергоисточники с использованием геотермальной, циркуляционной океанической, волновой, планетарной гравитационной (приливы и отливы) энергии. Глобальная климатоформирующая функция Мирового океана и его главенствующее значение в экосистемной динамике, видимо, определяющие переход от меридиональной циркуляции макросиноптических процессов к зональной, учащающиеся морские природные катаклизмы и антропогенные катастрофы побуждают человечество к интенсификации фундаментальных исследований его природы. Прибрежными государствами активно развивается высокодоходный (в некоторых странах – бюджетоформирующий) морской турист-

¹ В ней зачастую отмечается желание ведущих морских держав устранить потенциальных конкурентов из самого процесса ее формирования и жесткая иерархическая, вертикальная структура построенного по законам конструирования империй «нового мирового порядка», естественно, в первую очередь распространяющегося на Мировой океан.

ско-рекреационный бизнес. Любая военная стратегия прибрежных стран в обязательном порядке содержит морскую компоненту.

Мировой океан становится стратегическим ресурсом человечества, однако технологически сложные виды морской деятельности доступны лишь отдельным, наиболее развитым странам или ведущим морским державам. В их новой морской политике проводятся меры, способствующие военной, транспортной, энергетической и продовольственной безопасности, эффективному и рациональному управлению океаническими ресурсами, комплексному и гармоничному развитию морского сектора локальной и глобальной экономики, а также упорядоченному устойчивому социально-экономическому росту приморских регионов, отдельных поселений и территорий. Однако они же, де-юре поддерживая суверенные права прибрежных государств, де-факто обеспечивают доступ к пространствам и ресурсам акваторий, находящихся под юрисдикцией других стран, главным образом самим себе и ТНК.

Эти процессы происходят на фоне всё большего стремления к надгосударственному регулированию всемирной морской деятельности, при котором изначально наметился значительный разрыв в уровнях технологической оснащенности и возможностей комплексного изучения, освоения и использования пространств и ресурсов Мирового океана между ведущими морскими державами и остальными прибрежными государствами. Первые уверенно контролируют территорию и акваторию, на которую распространяются их суверенитет и суверенные права, последовательно реализуют собственные национальные интересы в ключевых морских районах, имеющих стратегическое значение в силу географического местоположения нередко находящихся далеко за пределами зон их национальной юрисдикции и традиционной ответственности. Кроме того, они активно влияют на регуляторную деятельность международных организаций.

Активизация трансграничных контактов в области морской деятельности, многослойная взаимозависимость глобализирующегося мира, даже попытки усиления регуляторных функций международных морских организаций, безусловно, формируют и новые позитивные импульсы, открывают перспективные возможности развитию морепользования отдельных государств (за счет свободного обмена технологиями эксплуатации пространств и ресурсов Мирового океана, усиления притока инвестиций в национальные морехозяйственные комплексы, рационализации их позиционирования в системе международного разделения труда и т.д.). Однако они же обуславливают качественно новые вызовы и угрозы человечеству. И провозглашаемые, и латентные мотивы инициаторов и движущих сил подобных трансформаций более чем очевидны, равно как вполне понятны и позитивные, и негативные последствия таких процессов.

Из положительных и активно декларируемых тенденций следует отметить возможность становления системы комплексного (интегрированного) развития и координации морской деятельности не только в страновом, но и во всемирном масштабе. Многими экспертами она, создаваемая путем последовательного транзита от сегодняшнего в большей степени секторального (отраслевого) или сугубо регионального управления к комплексному, надгосударственному, обеспечивающему повышение его эффективности и качества, представляется самой оптимальной и наиболее адекватной постоянно возникающим глобальным вызовам и угрозам. Последние во многом связаны с энергетической, продовольственной, экологической, демографической и миграционной, интеллектуальной, информационной безопасностью и принимают как сетевой, так и иерархический характер (международный терроризм на море, трансграничная преступность и т.д.). Их адресатами становятся в первую очередь государственные структуры и функции. В дополнение к настойчиво рекламируемой и продвигаемой глобальной системе управления Мировым океаном, активно пропагандируются также такие привлекательные формы перспективного морепользования, как эксплуатация ресурсов во благо будущих поколений, комплексное и гармоничное развитие морского сегмента локальной и глобальной экономики, упорядоченный социально-экономический рост приморских регионов и территорий. Кроме того, в их число входят диффузия перспективных организационных и технологических инноваций и интенсивное их внедрение в морскую деятельность, массивное привлечение в морехозяйственный комплекс инвестиций, предотвращение загрязнения морской среды, расширение знаний о природе Мирового океана на основе тесного сотрудничества государственных правительственных структур, представительных институтов гражданского общества, науки и бизнеса.

Из отрицательных последствий следует упомянуть то, что последовательно происходит искусственная сегрегация мирового морского сообщества по вертикали от образующих ядро ведущих морских держав до стран – маргиналов и аутсайдеров, утилизирующих отходы деятельности других государств-морепользователей. Консервация сложившейся иерархии влечет за собой усугубление отрыва ведущих морских держав от остальных прибрежных государств по уровню технологической оснащенности и, соответственно, самой возможности использования пространств и ресурсов Мирового океана, перманентное аутсайдерство последних, обрекающие на стагнацию их морской деятельности и догоняющее развитие. В некоторых влиятельных политических группах преобладает стремление к сохранению и усугублению такого положения, что достигается путем активных действий протекционистского характера, а также провозглашением направленности

новой морской политики, основанной на необходимости повсеместного перехода к глобальной системе океанического управления.

Причем следует учитывать, что в процессе обретения глобальной конкурентоспособности морская деятельность играет ключевую роль. Например, именно наличие мощных морских портов в случаях Гонконга и Сингапура обусловило феноменальный рост их экономик. Здесь же решающее значение имело эффективное (ценой ограничения рыночных механизмов) государственное управление, включая субсидии и преференции, контроль импорта и т.д. Япония и все «азиатские тигры» при вхождении в мировой рынок осуществляли государственное планирование и регулирование экономики, включая ее морехозяйственный сегмент, а также государственный протекционизм для ее защиты, продолжая такой курс и по сей день, равно как и другие ведущие морские державы. Ретроспективный анализ показывает, что даже такие страны, как США, Великобритания, Франция, Германия, Финляндия, Южная Корея, Республика Вьетнам и Тайвань не переходили от импортозамещающей к экспортоориентированной модели до тех пор, пока не преодолели определенную точку невозврата в своем социально-экономическом развитии.

Как следствие, уже сейчас усиливается асимметричная политика «двойных стандартов», проводимая многими морскими державами в отношении своих внутренних (защищенных протекционистскими барьерами) и чужих внешних (подвергаемых критике за недостаточную с их точки зрения либерализацию) рынков товаров и услуг морского происхождения и морского назначения. В своем предельном варианте она ведет к краху веками складывающейся внешне цивилизованной и внутренне сбалансированной архитектуры международных отношений, построенной на каркасе сдержек и противовесов, в угоду динамизму предприимчивых агентов всемирного рынка, к торжеству «права силы» над «силой права» при разрешении таких обостряющихся глобальных проблем, как нехватка пресной питьевой воды, истощение ресурсной базы Мирового океана, в первую очередь био- и энергоресурсы, доминирование в морских пространствах, имеющих стратегическое значение, загрязнение среды прибрежных акваторий, возможные изменения климата в глобальном масштабе, учащающиеся природные катаклизмы и антропогенные катастрофы и т.д.

Приходится констатировать, что сегодня ещё не выработана, во всяком случае не провозглашена на государственном уровне, российская позиция по отношению к процессам глобализации. Хотя в области изучения, освоения и эксплуатации пространств и ресурсов Мирового океана цели государства и общества чётко обозначены в Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 г. Более того остро стоит вопрос о целе-

направленной реализации ее политических установок. Именно в этих целях ведется разработка морской стратегии нашей страны до 2020 года и в более отдаленной перспективе.

Понятно, что Россия и деятельность в Мировом океане априори не могут существовать и устойчиво развиваться изолированно от других стран-марепользователей. Но включение в процессы глобализации имеет целью не служение неким абстрактным целям и ценностям, а обеспечение на основе развёртывания транснационального сотрудничества устойчивого и безопасного развития собственной страны, отечественной морской деятельности, каждого из ее видов, способствующих реализации российских интересов в Мировом океане по всем азимутам, национального суверенитета и суверенных прав в прибрежных акваториях и в открытом море, а также их экологическую защиту.

В долговременной перспективе только способность осуществлять морскую деятельность на достаточно высоком технологическом уровне может обеспечить поддержание экологического равновесия Планеты. Объективное обострение ряда экологических проблем мирового масштаба (загрязнение морской среды прибрежных акваторий, дефицит пресной питьевой воды и т.д.), субъективные стремления удержать и увеличить технологический отрыв ведущих морских держав от остальных прибрежных государств, а также необходимость оперативно реагировать и предупреждать возникновение новых вызовов и угроз состоянию окружающей среды обусловили следующие устремления и новые главные тенденции в мировой морской политике.

Во-первых, отмечается распространение специального подхода к освоению пространств и ресурсов Мирового океана на принципах устойчивого развития и сетевого управления морепользованием в глобальном масштабе, на региональном и субрегиональном уровнях. Этот тренд может рассматриваться как пионерная попытка формирования *The New World Order*. Экстраполяция такой тенденции даже в краткосрочной перспективе влечёт за собой расширение масштабов изучения, освоения и использования ресурсов и пространств Мирового океана на основе международного признания необходимости экосистемного подхода. Применение моделей устойчивого развития ведет к пересмотру действующих международно-правовых режимов регулирования морской деятельности в районах за пределами распространения национальной юрисдикции, мотивируя это широко декларируемым тезисом о сохранении морской среды, важности и необходимости рационального использования водных биологических ресурсов и донных полезных ископаемых.

Во-вторых, определенно заметно активное стремление ведущих морских держав быстрее и надежнее закрепить за собой позиции и право распоряжения ресурсной базой в спорных акваториях и в районах компетенции международных морских организаций, усиливающих свои регуляционные функции. *В-третьих*, наблюдается стремление некоторых

стран к международной унификации основ национальной морской политики прибрежных государств¹. *В-четвёртых*, происходит неуклонное повышение экологических требований и стандартов ко всем техническим средствам и технологиям, применяемым в морепользовании, в том числе ужесточение контроля за судоходством и другими видами морской деятельности в рамках поддержания экосистемного баланса, борьбы с международным терроризмом, предупреждения транс- и внутриконтинентального распространения оружия массового уничтожения, его попадания к нелегальным внесударственным образованиям. *В-пятых*, осуществляется развитие глобальных информационных систем, сетей и технологий двойного назначения и двойного применения, обеспечивающих наблюдение за Мировым океаном и мониторинг надводной и подводной обстановки. *В-шестых*, отмечается смещение районов интенсивной морской деятельности к новым полюсам технологического и финансового притяжения. Наконец, *в-седьмых*, усиливается формирование морскими державами во всемирном масштабе культа потребления для продвижения собственных товаров и услуг морского происхождения и морского назначения, а также все убыстряющийся темп их появления.

Ведущие морские державы уже влияют и будут усиливать свое влияние на процесс целенаправленного разрешения политических, международно-правовых и других вопросов морской деятельности развивающихся прибрежных государств. Тем самым морская деятельность обретает функции одного из системообразующих факторов развития глобальной политической организации миропорядка.

Усугубляющееся технологическое отставание большинства развивающихся прибрежных государств предопределяет им путь догоняющего развития. Те из них, которые отличаются высокими темпами роста экономики, наращивают ударную мощь военно-морских сил, интенсифицируют морехозяйственную деятельность, сосредоточивают политические и административные усилия на консолидации секторального управления и преодолении конфликтных интересов между всеми видами морской деятельности. Основное внимание при этом уделяется формированию и реализации новой морской политики для получения максимальной выгоды от комплексного использования морских пространств и ресурсов в средне- и долгосрочной перспективах. Интенсивно развивающиеся прибрежные государства (Китай, Индия, Бразилия) стремятся к все более активному внедрению в свою морскую деятельность передовых достижений научно-технического про-

¹ Эти интенции и качественно новые инициативы в международном сотрудничестве, закрепляющие лидерство США, стран Европейского Союза, Японии, Австралии, Канады в глобальном океаническом управлении, представлены на неофициальных консультациях в рамках ООН по вопросам Мирового океана и морского права, ориентированы на ревизию существовавших в международном морском сотрудничестве координационных механизмов, образование Всемирного форума по океанам, побережьям и островам и проведение им всемирных конференций по проблемам глобального океанического управления.

гресса.

По мере выхода России из продолжительного системного кризиса и стабилизации параметров развития морехозяйственного комплекса, снижается число государств, имеющих к нашей стране акваторрициальные претензии, однако не стихают голоса об «общем наследии человечества» применительно к месторождениям полезных ископаемых арктического континентального шельфа Российской Федерации и т.д. Тем не менее пассивность в реализации традиционных заявок российской морской политики в высокоширотных районах Мирового океана может способствовать возвращению худших фобий *Realpolitik* и реанимировать внешние притязания к пространствам, находящимся под российской национальной юрисдикцией или в сфере наших национальных интересов, закрепленных (подтвержденных) на двусторонней или многосторонней основе.

Столь сложный, запутанный клубок вертикальных, горизонтальных и диагональных связей, пронизывающих морскую деятельность и характер ее перспективного развития, актуализирует проблему организации управления морепользованием и осуществление эффективного взаимодействия субъектов морской политики России.

1.2.2. Субъекты морской политики, тяготеющие к вертикально-интегрированной и сетевой системам управления

Общим, связующим элементом многих современных процессов в развитии морепользования нередко становится взаимодействие, а чаще – столкновение и конкуренция иерархических и сетевых структур. Как правило, их отношения рассматриваются в терминах противопоставления, а в околонучном дискурсе превалирует дизъюнктивная логика «или–или». Считается, что в наш ультрадинамичный век более гибкие, рефлексивные, мобильные сетевые структуры, обладающие повышенным адаптационным потенциалом и широкими возможностями приспособления к стремительным изменениям во внешней конъюнктуре, просто обязаны перетягивать на себя полномочия вертикально-организованных государственных институтов и вытеснять их из традиционных зон ответственности.

Морехозяйственный комплекс любого государства в своем развитии не может опираться на сугубо стихийное плетение горизонтальных связей. Она нуждается в стратегическом видении и предсказуемой долгосрочной политике, обеспечить которые «плоские», сетевые агенты рыночной среды, ориентированные лишь на текущий момент и краткосрочные задачи, не способны априори.

Кроме того, в морской деятельности обязательно присутствуют стратегические секторы и сферы, связанные с понятием «безопасность», эффективно оперировать в которых могут лишь государственные институты при минимальном участии извне или вообще

отсутствии такового. Соответственно, *военная* (включая пограничную), *внутриполитическая*, *международная* сферы, а также сферы *борьбы с терроризмом и другими нелегальными актами на море*, равно как и *предотвращения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и их последствий в Мировом океане* тяготеют к иерархической организации, в то время как *экономическая*, *научная*, *экологическая* – отдают предпочтение сетевой. Подобные оценки достаточно отчетливо корреспондируются с общей теорией международных отношений, в которой правоохранительная, военная и идеологическая деятельность отвечает за самосохранение общества в неизменном виде, его стабильность и устойчивость, то есть несут охранительную функцию, а экономическая, культурная и научная – за эволюцию, функционирование и развитие, то есть стимулируют изменчивость¹.

Тем не менее, если рассматривать два подхода к институциональному обеспечению морской деятельности России (вертикальный и горизонтальный) не как антитезу, а как потенциально возможный симбиоз, то тогда приходит осознание уникального положения морехозяйственного комплекса нашей страны, в интересах развития которого обречены в хорошем смысле этого слова взаимодействовать организованные и тем, и другим способом субъекты. Для того чтобы быть эффективной и результативной, морская деятельность любого государства, структурированная, как правило, по вертикальному принципу, нуждается в сети горизонтальных приспособлений. В этом случае имеет смысл сместить вектор организационных усилий с выстраивания или становления новой системы управления морской деятельностью Российской Федерации к совершенствованию и развитию существующей. Такая альтернатива намного лучше, чем попытки создавать новые институты или ввязываться в бесконечное реформирование существующих. Лоббизм отдельных групп в этом случае будет нивелироваться широким представительством заинтересованных участников, организованных на принципах партнерства государства, общества, науки, бизнеса и преследующих разноплановые интересы. Такое партнерство позволит построить эффективные вертикальные, горизонтальные и диагональные коммуникации для гармонизации когерентных действий всех заинтересованных сторон. Четкость закрепления прав и ответственности за каждой из них повысит согласованность принимаемых стратегических решений.

Целеполагание, основанное на проблемно-ориентированном подходе, можно рассматривать как организующее начало морской деятельности и, соответственно, как несущую конструкцию институциональной системы управления ею. Платформой объедине-

¹ Богатуров А.Д., Косолапов Н.А., Хрусталева М.А. Очерки теории и методологии политического анализа международных отношений. – М.: НОФМО, 2002. – С. 17-18.

ния всех субъектов морской политики и участников морской деятельности (организованных по вертикальному, горизонтальному, диагональному или гетероиерархичному, вертикально-горизонтальному принципу) становятся идеологические установки, которые преобразуются в стратегические решения, такие как целеустановки формирования Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу (далее – Стратегия), имеющие своим практическим приложением конкретные морехозяйственные проекты. Вокруг процесса их реализации интегрируются и консолидируются усилия, средства и ресурсы всех заинтересованных сторон.

Истинная цена слабо проработанных прогнозов, келейно построенных на экстраполяции существующих трендов, на решении тактических проблем и не обладающих такими интегративными свойствами, познается тогда, когда на следующий день после того, как видные специалисты и авторитетные эксперты охарактеризуют ситуацию на мировых фондовых рынках как стабильную и предскажут их устойчивый рост, происходит обвал, коллапс и финансовый кризис, за которым следует продолжительная рецессия.

Не случайно в соответствующем решении Морской коллегии прямо указывается на необходимость привлечения к разработке проекта Стратегии представителей научного сообщества, судоходных и судовладельческих компаний, деловых кругов и общественных организаций¹. Уместно отметить, что широкое общественное обсуждение, открытая дискуссия, критический анализ в профессиональных кругах – залог проникания идеологических установок во все слои социума, а значит – и прогресса реализации.

В свете стратегически-ориентированного, долгосрочного симбиотического развития вертикальных, горизонтальных и диагональных связей снимаются многие противоречия, с первого взгляда объективные, свойственные морехозяйственному комплексу нашей страны. Кроме того, с такой позиции децентрализация и укрепление вертикали власти соотносятся между собой аналогично взаимодействию двух тенденций – глобализации и нового регионализма, которые вполне уживаются друг с другом в международных отношениях. Стратегия вертикально-интегрированных компаний, например, нефтяных (ВИНК), которые охотно идут на укрепление горизонтальных связей² и сами иницируют их, используя механизмы субконтрактинга, подряда и аутсорсинга³, перестает выглядеть неким парадоксальным феноменом, вызывающим лишь недоумение.

Наряду со слияниями и поглощениями, которые скорее следует отнести к вертикальным взаимодействиям, повсюду отмечаются новые формы горизонтальных и диагональных союзов при сохранении всей индивидуальности участников, даже между прямыми конкурентами в интересах, например, выработки и внедрения новых стандартов качества, причем крупные предприятия сочленяются с малыми, выстраивая протяженные це-

¹ Протокол заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 19 декабря 2006 года № 3 (13), раздел 2, пункт 2.

² Причем как с аффилированными агентами, так и с прямыми конкурентами.

³ Аутсорсинг (англ. *outsourcing*) – передача на договорных условиях некоторых специфических функций профессионалам со стороны (см.: Корельский В.Ф. Современный биржевой словарь. – М.: Крафт+, 2006).

пи; производственные гиганты с высокой репутацией, десятилетия проработавшие в том или ином сегменте морехозяйственного комплекса, с неопитами в этом виде бизнеса и фирмами-однодневками. Границы традиционной модели совместного предприятия существенно расширяются за счет соглашений об общем производстве, единой маркетинговой тактики, общем использовании оборудования, обмене ключевым персоналом и т.д. Открытость, прозрачность, диффузия инноваций в среде глобальных конкурентов и другие аналогичные поведенческие модели рассматриваются сегодня скорее как плюсы, чем как минусы, поскольку ведут к достижению стратегического эффекта – универсального показателя конкурентоспособности, которая в свою очередь стала ключевым понятием современности. Все понимают, что установка на максимизацию прибыли приводит к ее минимизации уже даже в ближайшей перспективе, поскольку на рынок выходит всё больше и больше конкурентов, а значит самым рациональным поведением обуславливается образование коалиций и поддержание равновесия.

Дополнительные выгоды от укрепления горизонтальных связей могут быть получены при усилении интеграции на глобальных рынках трудовых ресурсов, финансового капитала, свободного движения товаров и услуг, диффузии технологических и организационных инноваций. Динамический эффект достигается и от дополнительного привлечения иностранных капиталовложений, перенятии передового зарубежного опыта и т.д.

На глобальном уровне также формируется система горизонтальных и горизонтально-вертикальных межгосударственных взаимодействий по поводу изучения, освоения и использования пространств и ресурсов Мирового океана. Ведь мировая система бескомпромиссна и отодвигает на аутсайдерские позиции страны, которые не имеют стратегических целей развития, не способны выдержать темп и ритм современных воспроизводственных процессов, выполняют обеспечивающую и вспомогательную роль, выплескивая через внешнюю торговлю свое национальное богатство. В морской деятельности глобализация горизонтально разрывает вертикальные стены, возведенные между сферами и видами морепользования и их старшими макросистемами, диктует необходимость комплексного подхода, в частности военно-экономической интеграции.

В настоящее время во многих видах морской деятельности России стали выстраиваться «вертикали» управления, разнообразные вертикально-интегрированные компании. Такие структуры уже созданы в судостроении, нефтегазовой отрасли, они появляются и в рыбопромышленном комплексе. Определенная логика в таком подходе есть. Современный этап глобализации сложился в результате деятельности транснациональных корпораций. Для того чтобы Россия заняла достойное место в глобализирующейся мировой экономике, необходимо развитие собственных соответствующих структур, в каком-то смысле

аналогов ТНК. А если есть желание изменить международную производственную специализацию страны и ее морехозяйственного комплекса, значит, они должны действовать не в сырьевых, а высокотехнологичных секторах. А поскольку таких ТНК у нашей страны нет, эта задача решается путем создания государственных и иных корпораций, поскольку только они смогут обладать потенциалом, способным на равных конкурировать с другими глобальными игроками. С их помощью государство рассчитывает решить задачи, стоящие перед страной, которая всё более втягивается в глобальную систему разделения труда. Среди них осуществление структурной перестройки морепромышленных производств, стимулирование технологического роста, развитие инфраструктуры, повышение конкурентоспособности российских товаров и услуг морского происхождения и морского назначения на мировом рынке. Видимо, использование других мер государственного регулирования было признано недостаточным для того, чтобы достичь намеченных целей в исторически короткие сроки. Крупные корпоративные структуры могут выступать инструментами и проводниками промышленной и инвестиционной, а отчасти – и внешнеэкономической политики государства. Наконец, именно они же способны сдвинуть с мертвой точки решение задач инновационного порядка – им под силу высокая степень концентрации ресурсов (финансовых, интеллектуальных и т.д.).

Аналогичные корпорации существуют и в других странах. Хотя их собственник – государство, они действуют как самостоятельные хозяйственные единицы. Их финансы отделены от финансов государства, они сами привлекают средства на рынке. Государство не отвечает по долгам госкорпораций, если только оно не гарантирует их погашение. Возможно, создавая подобные структуры, Правительство Российской Федерации исходило из опыта стран Европы, которые национализировали находящиеся в кризисе производства, а впоследствии, после восстановления рентабельности вновь их приватизируют, но по более высокой цене.

Как показывает зарубежный опыт, госкорпорации можно с успехом использовать для осуществления крупных долгосрочных инфраструктурных проектов. Так японская государственная корпорация, занимающаяся строительством и эксплуатацией автомагистралей национального значения, была учреждена в 1956 г. Благодаря ее деятельности, Япония сумела кардинально улучшить состояние своей дорожной сети. В июне 2004 г. были приняты законы о ее приватизации с разделением бизнеса и имущества между тремя новыми частными компаниями. Государство посчитало, что корпорация выполнила свою задачу, а дальнейшее развитие инфраструктуры выгоднее доверить бизнес-сообществу.

Если государственные корпорации действуют как рыночные структуры, сохраняют экономическую самостоятельность и принимают решения независимо от чиновников, то форма собственности большого значения не имеет. Но на практике в том виде, в каком они учреждены в России, госкорпорации как раз поставлены в исключительные условия. Они представляют собой квазирыночные субъекты, не подчиняющиеся ни законам развития, ни общественному контролю.

Особый их правовой статус позволяет оперативно распределять бюджетные деньги. Госкорпорация, в отличие от федеральных государственных унитарных предприятий, становится собственником переданных ей государством средств и имущества. При этом она не имеет таких жестких, как обычная компания с государственным участием, обязательств по раскрытию информации, на нее не распространяется закон о банкротстве. В докладе Совета Федерации, посвященном состоянию законодательства в России, отмечалось, что госкорпорации фактически выведены из правового поля. Контроль над ними минимален, критерии оценки их эффективности размыты, а функции не ограничены. Указанные обстоятельства ставят под сомнение необходимость создания таких структур на основе особого правового статуса, отличного от аналогичного статуса обычных коммерческих организаций, пусть и полностью принадлежащих государству¹.

Таким образом, госкорпорации непрозрачны, нарушают условия равной конкурентной борьбы, полагают несопоставимо сильным по сравнению с другими компаниями лоббистский потенциал и рыночными возможностями монополиста. Всё это означает, что они обладают повышенными способностями в

¹ Общество опасного типа // Ведомости. –2008. – 7 мая.

привлечении разного рода ресурсов. В то же время у них ослаблена мотивация к максимизации производительного использования последних. Отсюда – необходимость создания стимулов, обеспечивающих заинтересованность госкорпораций в использовании ресурсов с эффективностью большей, чем у обычных компаний, которых они этой базы лишают. В такой ситуации логично выглядели бы законодательные меры, обеспечивающие улучшение процедур управления госкорпорациями и компаниями с высокой долей государства в капитале, в части повышения прозрачности использования привлекаемых ими средств.

Сила современного государства заключается в первую очередь (и в решающей степени) в сочетании компетентности и гибкости. Конкурентоспособный государственный механизм обязан быть модератором (лидером-посредником) ключевых процессов в жизнедеятельности государства и общества. По-видимому, эффективность и стабильность систем управления морской деятельностью достижимы лишь при условии ее высокой вертикальной и горизонтальной мобильности, способности быстро рекрутировать субъекты, умеющие легко адаптироваться к стремительно меняющимся условиям и вызовам внутренней и внешней среды.

Строго выстроенная властная вертикаль не может быть гибкой и эффективной уже в силу своих «архитектурных» особенностей. Современная мировая практика в некоторых случаях наглядно доказывает превосходство сетевых, распределенных структур управления (исключение составляют правоохранительная система, вооруженные силы и судебная система). При этом внешняя монолитность во многом иллюзорна – ведь нынешняя система состоит из различных субъектов разного иерархического уровня с несовпадающими интересами и подходами к решению конкретных актуальных задач, что подчас делает генеральную линию, проводимую морской политикой России, совершенно невнятной.

Стратегическая задача заключается в том, чтобы переналадить систему и философию государственного регулирования отечественной морской деятельности. Решить ее будет несравнимо проще, если диалог и практическое ежедневное взаимодействие всех субъектов морской политики – государства, общества и бизнеса – будут обеспечиваться и на международно-правовом уровне. Такое сотрудничество неминуемо приведет к изменению качества государственно-общественно-частных отношений, вовлечению в него заинтересованных иностранных партнеров (в том числе зарубежный частный бизнес) и взаимопониманию на трансграничном уровне, включая и важнейший аспект, связанный с общественным мнением и взаимным восприятием. Именно поэтому деятельность общих институтов должна быть нацелена на совершенствование механизмов государственного управления морской деятельностью. Приведение его в соответствие с требованиями современного мира, чтобы оно и впредь обеспечивало осуществление главной функции государства – защиту национальных интересов внутри страны и отражение угроз из-за ее пределов.

Существует и вертикальная территориальная иерархия системы координации морской деятельности, связанная с пространственным развитием морехозяйственного ком-

плекса России. Она включает в себя (сверху – вниз): федеральный уровень, уровень федеральных округов, уровень приморских субъектов Российской Федерации, уровень местного самоуправления. Если ее рассматривать в сфере компетенции Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, то она отличается тем, что слабые управляющие сигналы по вертикали еще как-то доходят с более высокого уровня на нижестоящий, подтверждением чему может рассматриваться оперативность в ответах советов по морской деятельности в федеральных округах и приморских субъектов Российской Федерации на запросы центрального коллегиального органа, тогда как горизонтальная координация почти отсутствует. Как следствие, недостаточная согласованность в развитии портов, например, на Баренцевом и Балтийском морях приводит к нежелательной и неоправданной конкуренции между ними с соответствующими экономическими потерями.

Естественно, законы, по которым функционируют государственные, частные или государственно-частные корпорации, по которым они идут на установление сети горизонтальных связей с другими участниками рынка, не всегда применимы к специфике деятельности органов государственной власти, однако некоторые элементы могут не без успеха применяться и здесь. Как минимум, два фактора могут определять дальнейшую результативность работы Морской коллегии: (1) отладка механизма гармонизации интересов отдельных субъектов управления с интересами других участников морской деятельности, (2) высокий уровень координации всех субъектов национальной морской политики при принятии стратегических решений, а также их сплоченности вокруг процесса реализации. Особое, определяющее значение, которое практически невозможно переоценить, приобретает деятельность Научно-экспертного совета Морской коллегии и ряда научно-исследовательских учреждений, в том числе региональных, интегрированных в структуру межведомственных комиссий и советов по морской деятельности. Вообще, согласно Э. Гидденсу, ключевая роль в современном мире отводится экспертным системам¹. Эти «вместилища знаний» могут быть размещены в любом месте, вне зависимости от его социальной или культурной специфики. Как показывает практика, группа ученых, исследователей, экспертов в области морской деятельности способна с равнозначным успехом работать и во французском Бресте, и в китайском Гуанчжоу, и в российских Владивостоке, Мурманске, Санкт-Петербурге или, например, континентальной Москве.

Вопросы горизонтальной интеграции бизнес-сообщества, научно-исследовательских структур и институтов гражданского общества в систему государственного регулирования и координации развития морской деятельности, включая перспективы внедрения в практику работы Морской коллегии механизмов аутсорсинга и субкон-

¹ Giddens A. A Consequences of Modernity. – Cambridge: Polity, 1990. – P. 63-65.

трактинга, будут подробнее рассмотрены ниже, но уже сейчас необходимо отметить, что доминирующий (вертикальный) ведомственный подход может привести к дальнейшему недоучету (горизонтальной) региональной специфики. Например, Баренцево море, Каспий, Охотское море богаты как водными биоресурсами, так и запасами углеводородов. Естественно, рыболовство ориентируется на увеличение улова в этих акваториях, тогда как нефтяники и газовики стремятся к возрастанию добычи углеводородных ресурсов соответствующего континентального шельфа. Общеизвестно, что нельзя одновременно максимизировать уловы и добычу углеводородов в одном и том же месте. Пока не очень понятно, кто будет оптимизировать эти показатели, поскольку вряд ли сглаживание их неизбежно конфликтующих интересов найдет свое отражение в ведомственных организационно-плановых документах.

Вместе с тем, существуют давно известные и хорошо отработанные механизмы горизонтального согласования ведомственных или региональных интересов, в том числе организационные, с привлечением научно-экспертного сообщества. Ключ к решению такой проблемы лежит в инициировании и реализации комплексных (межведомственных и межрегиональных) проектов, которые способны прочно связать в единую систему интересы участников морской деятельности, в первую очередь, используя потенциал структур Морской коллегии – и межведомственных комиссий, и советов по морской деятельности. Таких проектов уже сейчас достаточно много – от освоения Штокмановского газоконденсатного месторождения до развития морского туристско-рекреационного бизнеса. Многие из них имеют слабую географическую привязку, но за ними будущее. Мало того, редкий проект в силу своей комплексности, мультипликативных эффектов и т.д. по всем формальным и неформальным признакам может быть отнесен к сугубо внутриведомственным и внутрирегиональным. Так или иначе, но их реализация, как правило, затрагивает интересы более чем одного субъекта, причем не обязательно со схожим функционалом, или региона-соседа, и подчас только объединяя свои взаимодополняющие ресурсы российские регионы и отдельные виды морской деятельности способны обретать региональную и глобальную конкурентоспособность.

Конечно, иерархии выигрывают у сетей своими способностями к глобальному видению, стратегическому прогнозированию, долгосрочному планированию, консолидации мощных и масштабных ресурсов, усилий и средств на достижении поставленных целей и приоритетных, прорывных направлений развития. Однако вертикально-интегрированные структуры, опирающиеся на многоуровневые слои, правила и контроль, проигрывают горизонтальным по скорости прохождения информации по коммуникационным каналам. Сеть отличается от иерархий большей адаптивностью, приспособляемостью, гибкостью,

оперативностью, открытостью к обновлениям. К тому же ей присущ мультиплицирующий эффект.

Иерархии эффективны в стабильные времена в условиях непоколебимости соотношения внутренних и внешних сил, при котором межуровневые коммуникации передают информационные потоки с невысокой скоростью, небольшой пропускной способностью и значительными искажениями. Например, в рамках Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации ее структуры более низких иерархических уровней не заинтересованы в передаче выше негативных и неприятных для себя сведений, которые, тем не менее, отражают реальную картину. Мотивация и креативность сотрудников также оставляют желать лучшего, поскольку они чаще используются в качестве передатчиков информации в длинной вертикальной цепи переутяжеленного, громоздкого документооборота, нежели в роли самостоятельных участников процесса управления или субъектов принятия решений. Когда изменения нарастают, у них нет заинтересованности реагировать быстро и нестандартно. Иерархии из всех сил стремятся сохранить существующий порядок, во что бы то ни стало удержать или как можно скорее восстановить статус-кво, не допуская в свою зону ответственности чужих, то есть тех, кто посягнет на нарушение сложившегося баланса. Однако имеющиеся на сегодняшний день условия и факторы осуществления морепользования сильно дисбалансированы, равновесие нарушено, наступает кризис переусложненности объекта управления – морской деятельности. Он порождает своего неотъемлемого двойника – кризис управления с отсутствием внятной концепции адаптации к внешним и внутренним условиям. Находясь в плену реального времени, ситуации типа «здесь-и-сейчас», застывая на месте и защищаясь только от последствий движения других, в определенном смысле морская деятельность России обречена на тактическую периферию и даже на стагнацию. Для преодоления этой проблемы при организации сочетания вертикальных и горизонтальных взаимодействий необходим разумный баланс, своего рода «золотое сечение», при установлении которого следует руководствоваться принципами, аналогичными соотношению традиционализма и модернизма в современном развитом обществе.

Есть еще одна причина налаживания устойчивого горизонтального взаимодействия – «функциональная» эффективность каждого вида морской деятельности даже в рамках старших макросистем требует совершенствования смежных производств. Мало того, законы поддержания приемлемого уровня конкурентоспособности российского морехозяйственного комплекса диктуют необходимость развития всех видов морепользования для обеспечения широкого спектра конкурентных преимуществ, а также снижения зависимости от неустойчивой внешней конъюнктуры, и в этом ключ к диверсификации морского

сектора экономики. А любое расширение и наращивание производства сопряжено с решением социальных, экологических, когнитивно-психологических и иных задач в приморских субъектах Российской Федерации. Только многоукладное и комплексное развитие морской деятельности, а не рыхлый конгломерат отдельных и разобщенных подсистем, создает наиболее благоприятные условия для эффективного функционирования отдельных видов и отраслей специализации. В противном случае страна сама превратится в неструктурированную, экспортоориентированную подсистему глобальной экономики, морская деятельность которой не способна будет работать как единый организм. Напротив, ответственный и дееспособный субъект мировой политики и экономики – ведущая морская держава – структурирующая и регулирующая морепользование в соответствии со своими национальными интересами, превращает его в единый и конкурентоспособный морехозяйственный комплекс.

При дальнейшем совершенствовании системы управления морской деятельностью Российской Федерации и координации ее развития необходимо учитывать превалирующие тенденции постиндустриального мира. Среди них резкое увеличение занятости в сфере услуг по сравнению со сферой промышленного производства, иными словами, торжество нематериальных ценностей. Услуги занимают всё больше места в структуре ВВП многих стран, превышая в США отметку в 80%, в еврозоне – 65% и т.д.¹ Мало того, граница между материальными и нематериальными ценностями размывается, многие виды продукции, в том числе морского происхождения и морского назначения, всё более похожи на услуги. Например, САПР и *CALS*-технологии обуславливают специализацию многих предприятий на формировании комплекта документации для создания и научно-технологического сопровождения судостроительной продукции на протяжении всего жизненного цикла – от проектирования и производства до послепродажного обслуживания и утилизации. Ожидается, что идеи сервисной экономики вскоре найдут свое преломление в морской деятельности в оказании всего комплекса услуг (лизинговых, логистических, гидрометеорологических, навигационно-гидрографических и т.д.) потребителю (например, судам на трассах Севморпути) посредством электронной торговли (*e-commerce*), включая такие ее направления, как *B2B* («бизнес – бизнесу») и *B2C* («бизнес – потребителю»). Сразу же после транспортного судоходства на лидирующих позициях в глобальном морехозяйственном комплексе по показателю произведенной стоимости находится морской туристско-рекреационный бизнес, обгоняя шельфовую добычу нефти и газа, производство оборудования (судов и платформ), промышленное рыболовство и т.д. Не менее

¹ Ришар Жан-Франсуа. На переломе: двадцать глобальных проблем – двадцать лет на их решение. – М.: Ладомир, 2006. – С. 28.

перспективным представляется и развитие страхования, благодаря которому можно смягчить негативные последствия не только неисправностей, антропогенных аварий и катастроф, но и износа. Или становление досугово-развлекательного направления морской сервисной экономики. Так, например, игровые аттракционы, переоборудованные из учебных тренажеров по судовождению ЗАО «Транзас», превратились сегодня в сеть информационно-развлекательных комплексов Транс-Форс, которые предлагают совершить увлекательное путешествие в мир виртуальной реальности и удачно реализуют для массового рынка идею адаптации технологий, изначально созданных для профессиональных тренажерных систем.

Кроме того, по Д. Беллу, имеет значение смещение локуса власти из экономической сферы в политическую, когда влияние того или иного субъекта международных отношений определяется не столько его финансово-экономическим потенциалом, сколько адекватным позиционированием в глобальной системе координат, а также вытеснением физической силы интеллектуальными ресурсами – главным источником инноваций в экономической сфере и основным фактором в определении векторов внутренней и внешней политики государства, включая его морскую политику. К безусловным атрибутам современного мира относятся также смена классовой структуры общества статусной стратификацией, обусловленной профессиональной подготовленностью; и переход от случайного к детерминированному характеру появления и внедрения технологических и организационных инноваций; наконец, примат рациональной калькуляции перед интуицией в процессе принятия стратегических решений¹. Все перечисленное в высшей степени применимо к морской деятельности, но, естественно, со своими флуктуациями. Уже сейчас наблюдаются первые признаки опережающего роста сферы услуг морского происхождения и морского назначения, включая сервисные (логистика, информационное обеспечение морепользования, гидрография, гидрометеорология и т.д.), по сравнению со сферой морепромышленного производства.

Несомненно, в таких условиях потребуются дальнейшее совершенствование существующей институциональной среды и формирование организационных структур нового типа, присущих постиндустриальному миру. И в этих процессах государство станет играть определяющую роль. Желательна дальнейшая поддержка им морехозяйственных кластерных инициатив, направленных на достижение результативной кооперации всех заинтересованных участников, начиная от поставщиков сырья, перерабатывающих предприятий, элементов сервисной экономики и заканчивая научно-исследовательскими и об-

¹ См.: Белл Д. Грядущее постиндустриальное общество: опыт социального прогнозирования. – М.: Academia, 1999.

разовательными учреждениями. Вероятно, интенсифицируется государственное содействие объединению предпринимателей, включая формирование ведомственных и региональных планов государственно-частного партнерства в морской деятельности, софинансирование инициатив, направленных на повышение конкурентоспособности предприятий промышленности и сферы услуг. Существенное значение для улучшения инвестиционного климата и развития предпринимательства будет играть развитие государственного участия в реализации крупных инвестиционных проектов, в частности, за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, а также повышение уровня благосостояния населения приморских регионов, в том числе за счет активизации развития в них морехозяйственного сектора экономики.

1.2.3. Перспективы взаимодействия субъектов морской политики, тяготеющих к вертикально-интегрированной и сетевой системам управления

К вертикально-интегрированной организации традиционно тяготеет военно-морская деятельность, которая, как правило, не склонна идти на установление прочных, равноправных связей как с другими видами, так и прочими субъектами морской политики России. Справедливо и обоснованно нуждаясь в государственном управлении и поддержке, морская компонента оборонно-промышленного комплекса, включающая в себя зачастую изолированные предприятия, которые самостоятельно производят весь шлейф комплектующих, в минимальной степени подвержена горизонтальным преобразованиям и взаимодействию с другими субъектами национальной морской политики – обществом и бизнесом. Тем не менее, военно-морская деятельность, обладающая высококвалифицированным кадровым и научным потенциалом, становится активным локомотивом развития морепромышленного комплекса Российской Федерации, а также внедрения в отечественную морскую деятельность перспективных технологий «двойного применения» и инноваций. И в мире есть примеры, весьма убедительно доказывающие жизнеспособность этой идеи: именно успехами (причем в первую очередь в приморских регионах) эффективного использования военного потенциала в рамках конверсии, начавшейся в Китае в конце 1970-х годов, во многом обусловлено нынешнее положение этой страны в глобальной экономике. Самый наукоемкий вид морепользования, он еще во времена Советского Союза в рамках конверсии имел «двойной профиль» и обеспечивал повышение конкурентоспособности гражданских секторов морехозяйственного комплекса России, а также его диверсификацию.

Так, например, к началу 1990-х годов доля ОПК в производстве высокотехнологичной невоенной продукции морского назначения и товаров длительного пользования составляла (по видам деятельности и типам производств): судостроение – 90%, оптическое приборостроение – 100%, изделия электронной техники – 100%, гражданский космос и авиационная техника – 100%, радиоэлектронная аппаратура – 90%, сред-

ства связи – 70%, промышленные взрывчатые вещества – 100%, оборудование для отраслей топливно-энергетического комплекса – 30%, в том числе газоперекачивающие агрегаты – 100%, системы приборов для определения направления при бурении скважин – 100%, платформы для добычи углеводородного сырья на континентальном шельфе – 100%, оборудование для подводной добычи нефти и газа – 100%, аккумуляторы давления при перфорации скважин – 100%. Кроме того, значительных цифр достигал этот показатель и в производстве товаров массового спроса, начиная со швейных (35%) и стиральных (50%) машин, пылесосов (60%), радиоприемников (80%), магнитофонов (85%) и заканчивая холодильниками (90%), телевизорами (100%), а также медицинской техникой (60%), из которой наукоемкая импортозамещающая превышала 90%¹.

До сих пор здесь сосредоточен и самый масштабный интеллектуальный потенциал страны, присутствуют самые высокие требования к производительности труда и стандартам качества продукции, сконцентрированы основные составляющие современной и конкурентоспособной экономики. Среди них постоянно воспроизводимый высокий уровень образования, развитая прикладная и фундаментальная наука, мощные транспортные и энергетические системы, масштабные технико-технологические заделы. Благодаря ВПК в нашей стране возникла и утвердилась некая совокупность новых норм и ценностей постиндустриального мира: конкуренция наемных работников за привлекательные рабочие места, престиж образования и квалификации и т.д., которые хорошо корреспондируются с перечисленными выше глобальными тенденциями новой экономики.

Развитие технологий «двойного назначения» и «двойного применения», сближение военных и гражданских технологических инноваций, основанных на междисциплинарном подходе, происходит и сейчас, хотя и менее интенсивными темпами, конечно. Например, в России созданы предпосылки для массового, серийного производства высокотехнологичного и высокоскоростного флота многоцелевого назначения на базе судов, использующих экранный эффект (экранопланов), и паромов скегового типа на воздушной подушке, которые могут применяться как в военно-морских операциях, в том числе контр-террористического характера, так и для осуществления Северного завоза, транспортного сообщения по крупным рекам с отдаленными труднодоступными населенными пунктами, обеспечения потребностей разведки и разработки углеводородных месторождений на континентальном шельфе, оперативного оказания помощи в антропогенных авариях и природных катастрофах. Существуют также разработки и опытные образцы использования современной волоконно-оптической измерительной технологии «двойного назначения», к примеру, для поиска и освоения морских нефтегазовых месторождений, значительные заделы в области нанотехнологий, марикультуры и т.д.

Известно, что в морской деятельности эффективный результат всегда отложен по времени и во многом зависит от сроков проектирования судов, кораблей, портов (не менее 5-7 лет) и тем более их строительства (5-15 лет). Характерные особенности морепользова-

¹ Маскулов М.Ф. Региональная экономика и оборонно-промышленный комплекс. – С.-Пб.: ООО «Агентство “ВиТ-принт”», 2007. – С. 111.

ния – значительная инерционность, высокая фондоемкость и капиталоемкость конечной продукции, длительные периоды амортизации, наличие временного лага между моментами осуществления затрат и сроками наступления их отдачи, пролонгируемый экономический эффект.

В этом отношении просматриваются перспективные формы организационно-функциональных структур, которые отражают военно-гражданскую интеграцию, то есть взаимопроникновение военных и гражданских секторов экономики, и в которых сплетаются элементы интеллектуального, научно-технического, финансово-экономического и оборонного характера, а именно формирование диагональных структур – российских военно-финансово-промышленных консорциумов¹, обеспечивающих стимулирование спроса на выпускаемые ими товары длительного пользования со стороны населения. Их организационная схема аналогична морехозяйственному кластеру, а суть идеи во многом созвучна принципам конверсии, но в их первоначальном, неискаженном виде, смысл которой не в том, чтобы использовать оборонные предприятия для производства гражданской продукции, а в том, чтобы попытаться комплексно использовать ресурсы, сконцентрированные в оборонном секторе, для реструктурирования и диверсификации всей экономики. Приблизительно так высказывался в 1990-х годах бывший директор ИНП АН СССР, академик Ю.В. Яременко. Кроме того, в консорциумах, организованных на межотраслевых принципах, обязательно должны присутствовать социальная составляющая и частный бизнес.

Общим примером военно-гражданской интеграции могут служить взаимоотношения топливно-энергетического и оборонно-промышленного комплексов при освоении углеводородных месторождений континентального шельфа Российской Федерации. Экономическим ориентиром такого рода сотрудничества становится технико-технологическое перевооружение энерго-сырьевых отраслей, внедрение новых технологий добычи и переработки углеводородного сырья, более высокий уровень использования уже освоенных месторождений, приемлемые темпы воспроизводства ресурсной базы, включая требуемые масштабы геологоразведочных работ, освоение разведанных запасов там, где без экстраординарных технических решений крупномасштабная промышленная эксплуатация нерациональна, а то и невозможна.

¹ Маскулов М.Ф. Доклад на Ситуационном анализе по формированию предложений к проекту Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу (27 февраля 2008 г., Москва, СОПС). Заслуживают также самого пристального внимания и изучения другие тезисы Маскулова М.Ф. (ИЭП КНЦ РАН), высказанные им в ходе проведения этого мероприятия, например, об особенностях мобилизационного производства (см.: материалы Ситуационного анализа по формированию предложений к проекту Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу).

Первые шаги в этом направлении уже сделаны. Так, например, созданное ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», входящее в экспортноориентированное ядро военно-технического сотрудничества российского ВПК, отличается высоким уровнем интеграции и может рассматриваться как единый экономический субъект.

При этом участие отечественных компаний в освоении труднодоступных месторождений континентального шельфа Российской Федерации – важная, но недостаточная мера, свидетельствующая лишь о некоторых подвижках в области импортозамещения, но не о раскрытии и развитии глобальных конкурентных преимуществ морехозяйственного комплекса России, так как этот заказ носит, как правило, низкотехнологичный характер и не требует использования прорывных, наукоемких технологий, а высокотехнологичные производства остаются за иностранными партнерами. Для накопления ресурсов, диверсификации производства, перепрофилирования мощностей под наукоемкую гражданскую продукцию, перехода на технологии двойного применения, внедрения сложных информационных систем¹, решения проблемы дефицита квалифицированных кадров (особенно рабочих и инженерных специальностей), концентрации усилий и средств на преодолении текущих структурных проблем и наращивания эндогенного потенциала (в том числе инновационного) политика импортозамещения способна сыграть свою позитивную роль на первых этапах становления консорциумов, но не более того. Затем (при поддержке паритета военных и гражданских программ) необходим плавный переход в стратегиях от импортозамещения к экспортноориентированной модели, включая поощрение государством их внешней конкуренции и экспансионистского внешнеэкономического курса.

Основная цель, преследуемая созданием консорциумов, триединая. *Во-первых*, формирование единой технологической базы, позволяющей в сжатые сроки и с минимальными затратами осуществлять переход с выпуска оборонной продукции морского назначения на гражданскую и наоборот. *Во-вторых*, организация делового сотрудничества предприятий оборонного и гражданского комплексов, науки, бизнеса и общественных институтов в интересах повышения уровня жизни населения, а также качества и конкурентоспособности продукции и услуг при дефиците ресурсов. *В-третьих*, эффективное использование инвестиций путем внедрения технологических инноваций, увеличения ассортимента выпускаемой продукции и услуг, освоения новых их видов, не уступающих уровню мировых стандартов качества, и как следствие – наращивание экспортно-импортного потенциала морехозяйственного комплекса Российской Федерации.

¹ Включая управление ресурсами и производственным циклом (CAD/CAM-систем, интегрирующихся с ними ERP- и SCM-модулей, CALS-технологий, а со временем, желательно, аналогов российского производства).

Эмпирически установлено и на практике подтверждено (примерами могут выступать «Силиконовая долина» или «шоссе 128» в США, технопарк «Цукуба» в Японии и т.п.), что для наукоемких производств вопрос правильного размещения не менее актуален, чем для традиционных видов деятельности. Правда, если последние обычно тяготели к источникам сырья, рынкам сбыта или центрам дешевой рабочей силы, то для новейших отраслей важнее территориальная близость к научным и образовательным учреждениям, наличие развитой производственной, транспортной, социальной и информационной инфраструктуры. Значит, наилучшие, самые благоприятные условия эффективному функционированию консорциумов могут быть созданы в технико-внедренческих особых экономических зонах приморских субъектов Российской Федерации. В таких точках роста, как Финский залив, Двинская губа, Калининградский и Кольский заливы, залив Петра Великого сравнительно легко сконцентрировать лучшие ресурсы военно-морского научно-технического потенциала, нацеленного на устойчивый рост выпуска конкурентоспособной продукции.

В современном мире страна, всерьез претендующая на инновационное развитие, должна обладать не только финансовыми возможностями, но и политическими ресурсами для организации на своей территории технологических центров, которые обеспечивали бы ей роль системного интегратора крупных международных проектов. В то же время отвоевание отечественным морехозяйственным комплексом стратегических ниш в глобальной системе разделения труда с опорой только на свои ресурсы – процесс сложный, нелинейный, итерационный. Сохранившийся уникальный инновационный потенциал в научно-производственных структурах военно-промышленного и энергетического секторов предоставляет такую возможность. Но для этого их надо связать горизонтально и трансформировать по лучшим образцам транснациональных корпораций, единственно способных успешно конкурировать в глобализирующемся мире, а затем ориентировать на реализацию комплексных морехозяйственных проектов, межрегиональных и международных.

С этой целью они со временем могут быть преобразованы в структуроформирующие и системообразующие консорциумы с широкими горизонтальными дву- и многосторонними связями с иностранными партнерами при сохранении за российской стороной функций системного интегратора конкретных проектов и программ. На начальном этапе основой способны стать крупномасштабные контракты по изучению, освоению и эксплуатации пространств и ресурсов Мирового океана, а также созданию новой инфраструктуры целых приморских регионов и макрорегионов России. При этом экономические стимулы и категория «прибыль» (доход) теряют свою актуальность и уступают место понятию более высокого ранга – стратегическому эффекту как достигаемому результату при оперирова-

нии в глобальной системе разделения труда с использованием высоких системообразующих, макроэкономических и мультиплицирующих технологий, прорыву к мировому доходу, достижению стратегического равновесия, высоких качественных показателей уровня жизни и безопасности.

1.2.4. Стратегические секторы и критические инфраструктуры

Государственная власть всех стран мира, претендующих на роль самостоятельных, дееспособных и активных субъектов международных отношений, обязательно проводит политику импортозамещения, протекционизма, защиты собственного производителя, ограничения проникновения инвестиций иностранного происхождения в стратегические секторы, критические инфраструктуры морехозяйственного комплекса и даже в отдельные приморские регионы, имеющие особое значение для обороноспособности и экономики. Подобное поведение повсеместно мотивируется необходимостью полноправного обеспечения суверенитета и реализации суверенных прав того или иного государства. Однако, как правило, параллельно этому процессу инициируется и противоположный, а именно создание благоприятного климата для привлечения международного капитала в нестратегические направления социально-экономического развития стран и отдельных территорий. Такая интенция продиктована потребностью поднять уровень конкурентоспособности экономики в целом и ее морского сегмента в частности, катализатором чего зачастую выступают зарубежные и глобальные финансовые потоки, несущие с собой внедрение новых технологий в добычу и переработку морских ресурсов, широкий спектр инновационных услуг (логистика, информационное обеспечение и т.д.), подготовку и омоложение высококвалифицированных кадров морских профессий, обновление береговой инфраструктуры. Маятник между потенциальной угрозой утраты суверенитета и стремлением вписаться в систему международного разделения труда колеблется в зависимости от политической ориентации высшего руководства, а его равновесное положение в каждой стране трактуется по-своему.

Спору нет – контроль в сфере государственных интересов и приоритетов необходим, особенно за транснациональным капиталом, мгновенно генерирующим разнообразные формы зависимости от себя, например, посредством слияний и поглощений. Представляется, что спектр инфраструктуры морехозяйственного комплекса отвечающего за обеспечение национальной безопасности Российской Федерации достаточно широк. Он простирается от военно-промышленного комплекса и далее через отдельные элементы во многих сферах, вплоть до конкретных объектов транспортной, энергетической, информационной и других инфраструктур.

Не до конца продуманная политика привлечения иностранных инвестиций приводит к тому, что они в первую очередь стремятся именно в стратегические производства и предприятия ВПК, практически не поступая в виды морепользования, обеспечивающие рост жизненного уровня приморских субъектов Российской Федерации. В связи с этим российские морепромышленные предприятия трудятся на удовлетворение стратегическими ресурсами зарубежных потребителей, что напрямую затрагивает национальные интересы нашей страны и снижает уровень ее безопасности. Такое положение дел стало следствием чрезмерной открытости экономики и тотальной либерализации внешнеэкономической деятельности, что, кстати, приводит также к бегству отечественного капитала в оффшоры, ослаблению позиций российских производителей на традиционно важных рынках стран СНГ, а также к другим негативным трендам. Тем не менее, надо отметить такой парадоксальный факт: что из всех развитых морских держав и интенсивно развивающихся прибрежных государств именно в России создан самый открытый рынок, что свидетельствует о минимизации государственного управления морским сектором экономики. Если в западноевропейской и североамериканской традициях за долгую историю становления развитого рынка морехозяйственные комплексы последовательно и без спешки проходили все стадии продвижения к открытости внешнеэкономических связей, включая создание глубоко эшелонированной защиты и поддержки своего производителя, то ускоренная либерализация морехозяйственного комплекса России таких возможностей не предполагала. Понятно, что для нашей страны, не имеющей опыта современной протекционистской практики, при ослабленной по ряду базовых параметров посткризисной экономике, последствия открытости совсем иные, чем для развитых морских держав.

Развитые морские державы – пример последовательной политики защиты своего производителя и частного капитала от поглощения иностранным, опирающейся на адекватный административно-государственный аппарат и развитую институциональную базу. Критериями успешности всегда выступают увеличение рабочих мест в приморских регионах и, что не менее важно, достижение конкурентоспособности на мировом рынке широкого спектра своих морехозяйственных производств.

Открытие морских сегментов экономики, означающее мгновенное появление жесткой конкуренции с зарубежными партнерами, должно происходить избирательно и с оглядкой не только на сегодняшние, но и отдаленные возможности и интересы страны. Не случайно принципы свободной торговли наиболее результативные последствия имеют в тех секторах экономики, где присутствуют ощутимые конкурентные преимущества. В других, ослабленных видах морской деятельности актуальными становятся меры защиты и поддержки отечественного производителя. А поскольку в современных условиях конкурентоспособность – категория нестабильная, динамичная, подвижная, то нужны постоянные усилия государства по поддержанию ее уровня на требуемом глобальным рынком значении путем научно-обоснованных системных действий стратегического характера.

Именно те виды морской деятельности, которые требуют огромных предварительных инвестиций и высоких доэксплуатационных расходов, исторически тесно связаны с государством.

Согласно мировой практике, перечень полностью или частично закрытых для иностранных инвестиций сфер жизнедеятельности трех субъектов морской политики – государства, общества и бизнеса, – внушительен и всеобъемлющ. Его репрезентативная выборка традиционно включает в себя инфраструктуры, прямо отвечающие за обеспечение национальной безопасности с морских направлений (а также морские сегменты транспортной, продовольственной, энергетической безопасности), стратегические (к примеру, приращение запасов стратегического сырья морского происхождения), в частности бюджетоформирующие (разведка био- и энергоресурсов Мирового океана и эксплуатация его ресурсной базы) и высокотехнологичные, генерирующие широкий спектр организационных и технологических инноваций (судо- и кораблестроение, шельфовая добыча углеводородов, элементы сервисной экономики) в различные виды морепользования¹.

Перечень сфер морепользования, на которые распространяется жёсткий запрет на размещение иностранных инвестиций, обычно включает государственный сектор в приморских регионах, виды деятельности, обеспечивающие обороноспособность с морских направлений, а также контроль и руководство службами портов. Мягкий частичный запрет применяется по отношению к отраслям морехозяйственного комплекса, использующим природные ресурсы или же поддерживающим единый национальный рынок товаров и услуг, особенно энергетическое, транспортное и коммуникационное единство страны (а конкретно – разведка, добыча, переработка и транспортировка углеводородов и другого минерального сырья, рыбная промышленность, энергетика, недвижимость в приморских приграничных районах, морской транспорт, выполнение госзаказов). В этой связи может быть предложен ряд мер, которые находятся в русле современных мировых тенденций и не вступают в противоречие с существующей международной практикой. В первую очередь целесообразно повысить эффективность контроля над инвестициями (а в некоторых случаях – даже ограничить присутствие частного капитала как иностранного, так и российского происхождения) в видах морской деятельности, связанных с обороноспособностью государства и обеспечением правопорядка (противодействие терроризму, борьба с браконьерством, предупреждение преступности в портах и т.д.). Желательно иметь возможность контролировать на уровне Правительства Российской Федерации морские перевозки. Логично привлекать только отечественный капитал в важнейшие, стратегические

¹ Китайская Народная Республика, к примеру, склонна исключать из режима наибольшего благоприятствования или национального режима иностранные предприятия, использующие китайские технологии.

объекты транспортной и энергетической инфраструктур, а также ограничивать иностранные инвестиции в отечественных высокотехнологических производствах и отраслях, где в силу исторических факторов российские мировые позиции пока еще не восстановлены, например, в судостроении и разработке систем связи. С другой стороны, крайне желательно присутствие иностранного капитала в морском туристско-рекреационном бизнесе, в марикультуре, в гидрометеорологии, в экспедиционных исследованиях природы Мирового океана, почти во всех комплексных научных, природоохранных и трансграничных проектах, в разработке технологий использования альтернативных, неисчерпаемых источников энергии морского происхождения, во многих социальных программах и проектах в приморских субъектах Российской Федерации и т.д.

Может показаться, что список закрытых сфер, видов морепользования и секторов отечественного морехозяйственного комплекса перевешивает открытые, но это – лишь ответная реакция на чрезмерную либерализацию внутреннего рынка и внешнеэкономической деятельности в постперестроечные годы. А потом представленные перечни актуальны только для первого этапа обретения морехозяйственным комплексом России глобальной конкурентоспособности (2008-2012 гг.), после чего следует открытие внутренних рынков для услуг и продукции (особенно перерабатывающих, высокотехнологических морепромышленных производств), поощрение внешней конкуренции и экспансионистский внешнеэкономический курс.

Правовое регулирование зарубежного участия в морском сегменте экономики можно конкретизировать в рамках вторичного права, нуждающегося в скорейшей разработке прежде всего, внутреннего (национального) морского законодательства, включая Федеральный закон «О государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации» и законы об эксплуатации природных богатств Мирового океана, а также специальных инвестиционных кодексов, которые устанавливают дифференцированный режим для иностранных инвестиций в зависимости от заинтересованности принимающей страны в размерах и отраслевой ориентации привлекаемого капитала. В них следует прописать такие меры сдерживания участия иностранного капитала в морехозяйственном комплексе Российской Федерации, как лицензирование иностранных предприятий в стратегических секторах и критических инфраструктурах, определение доли иностранного участия в создаваемых компаниях, закрепление за российскими гражданами существенной доли в руководстве совместных компаний, регистрация и ограничение доли зарубежной собственности в отдельных его секторах, экспертиза в целях сохранения и защиты морской среды.

Для «мягкой» защиты своих национальных интересов можно творчески перенять опыт природоохранной политики Канады в ее арктическом секторе, а также Норвегии или, например, расплывчатую формулировку об «общественной безопасности», которую эффективно применяет Франция в своей ресурсной политике. Защищая своего производителя от внешней конкуренции и выстраивая непреодолимые преграды на пути трансграничных потоков, французы максимально расширяют это понятие, включая в него не только традиционные с точки зрения безопасности, но и многие объекты промышленной и социальной инфраструктуры. Другим предлогом, используемым Францией для оправдания своей ограничительной природоохранной практики, выступают декларации о необходимости сохранить морской потенциал для оперативной борьбы против последствий стихийных техногенных или антропогенных катастроф – наводнений, цунами и т.п.¹

Кроме того, региональное измерение морской политики и пространственное развитие морской деятельности также подвергаются протекционистским мерам. К стратегическим территориям издавна относились приморские районы – центры индустриального и постиндустриального роста, подтягивающие за собой континентальную часть.

Эти контактные зоны, находящиеся в узловых точках мировой транспортно-логистической сети и занимающие выгодное положение, располагаясь в непосредственной близости с теми регионами, которые не только на сегодняшний день относятся к разряду промышленно развитых, но и способны стать таковыми в отдаленном будущем, наиболее восприимчивы к инновациям и ретранслируют их на всю страну. Соответственно, государственная власть особенно чутко и настороженно относится к попыткам проникновения зарубежного капитала именно сюда. Иностранцам в Аргентине запрещено приобретать недвижимость в приморских районах. В Чили подобные ограничения актуальны в отношении граждан приграничных стран-соседей.

Но по мере разворачивания комплексных меж- и субрегиональных проектов в морской деятельности все рельефнее проступают контуры международных особых экономических зон. Более того, по мере упразднения формальных барьеров сами регионы проникаются интересом к интенсификации горизонтальных международных связей.

Заметно активизировалось сотрудничество сопредельных территорий различных стран (приграничная торговля и миграция, налаживание тесного взаимодействия между органами местного самоуправления). Отсюда вытекает необходимость интенсификации международного, регионального и субрегионального сотрудничества в области морской деятельности, равно как и вовлечение частного капитала в региональные инициативы под государственным контролем, а на этой основе – создание отечественных «поясов наукоёмкой морепромышленной продукции», конкурентной на мировом рынке. На местном (локальном) уровне содействовать установлению устойчивых горизонтальных связей по всем азимутам между государственными, общественными, частными, научными структурами и иностранными партнерами сможет дальнейшее развитие технологий с активным привлечением органов местного самоуправления, а на региональном – кластерных структур, военно-финансово-промышленных консорциумов, гибких производственных сетей и

¹ Кондратьева Н.Б. Иностранные инвестиции: угроза или ресурс? / Серия «Доклады Института Европы РАН». Вып. № 180. «Ответы России и Евросоюза на вызовы XXI века. Часть I. Экономические аспекты». – М., 2006. – С. 100.

других перспективных форм пространственной организации морского потенциала, развернутых в рамках особых экономических зон и зон опережающего развития. В свою очередь на макрорегиональном – становятся востребованными концепции больших морских экосистем и экосистемного менеджмента в целом, но при дополнении их экономической, военной, развитой социальной и другими компонентами, в соответствии со сферами жизнедеятельности государства, общества и бизнеса.

Такой подход подводит к необходимости выстраивать гетероерархичную структуру управления решением каждой проблемы, координация которой осуществляется Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации. Эти (обязательно проблемно-ориентированные) системы могут основываться на осознании общности стратегических интересов у всех заинтересованных участников, объединенных единым информационно-коммуникационным пространством и разделяющих схожие идеологические установки. Хотя первостепенное условие интеграции – отнюдь не идеология, а осознание общих проблем и единых целей.

I.3. Перспективы интеграции бизнес-сообщества, научно-исследовательских структур и институтов гражданского общества в систему государственного регулирования и координации развития морской деятельности

I.3.1. Обоснование необходимости совершенствования системы государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации

Инновационный курс развития России, заложенный во всех без исключения государственных решениях последнего времени, начиная от ежегодных Посланий Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации и заканчивая Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, предусматривает активное внедрение нововведений в отечественный морехозяйственный комплекс. Причем речь идет не только о перспективных достижениях научно-технического прогресса или технологических новшествах, но и об организационных инновациях, поскольку новые технологии только тогда становятся поистине трансформирующими развитие и выводящими его на качественно более высокий уровень, когда они сопрягаются с принципиально инновационными институциональными изменениями в управлении. Настоящая инновация – это не просто разработка и запуск в производство новой наукоемкой и конкурентоспособной продукции, но, кроме того, способ предоставления услуг, интегрирования системы управления, диффузии знаний, формирования социокультурной политики и многое другое, а также участия в этих процессах всех заинте-

ресованных субъектов и извлечения ими из них конкурентных преимуществ для себя. Иными словами, внедрением новшеств обязана сопровождаться не только технологическая сфера морской деятельности, но и ее организационная структура (система координации, находящаяся в стадии своего становления), включая институциональные организмы нового типа, инновационные процедуры принятия решений и компьютерные, интеллектуальные, информационно-аналитические системы их поддержки.

Обусловлена такая траектория развития морской деятельности тем фактом, что на современном этапе все три субъекта морской политики – и государство, и общество, и бизнес – стали заложниками скорости обновления окружающей действительности.

Хорошо это или плохо? – сегодня ответить на этот вопрос весьма затруднительно. У некоторых исследователей такой процесс вызывает огромную тревогу. Так, к примеру, ими довольно убедительно проводится тезис о наступлении тахогенной чуждости современному миру¹. Тахогенной – потому, что она стала результатом резко увеличившейся скорости изменений во всем – в быстрой смене экономических, политических и прочих моделей мироустройства, моральных и нравственных установок, в появлении новых видов товаров и услуг, в том числе морского происхождения и морского назначения, и практически мгновенном их моральном устаревании, в технологической гонке, в перманентном возникновении качественно новых вызовов и угроз устойчивому развитию морепользования, как глобальных, так и локальных (попытка унификации морских политик прибрежных государств, усиление регуляционных функций морских международных организаций, международный терроризм на море, трансграничная преступность) и т.д. и т.п.

Тем не менее, это данность, с которой приходится считаться. Пренебрежение этим требованием – верный путь к снижению конкурентоспособности, а значит – к прямой потере экономической эффективности. Иными словами, в современном мире ценность представляют не столько сами по себе рост, развитие, интенсификация, наращивание (они лишь отчасти могут выступать в роли некой самоцели, ее сегментов), но их темп в совокупности со скоростью обновления и внедрения инноваций, то есть величины скорее относительные, чем абсолютные.

Неспособность оперативно, адекватно и упреждающе отреагировать на новые, постоянно возникающие вызовы и риски (или с выгодой для себя приспособиться к практически ежедневно открывающимся новым возможностям) ведет к дестабилизации национальной морской политики, что чревато целым спектром комплексных проблем. *Во-первых*, в этом случае происходит деформация государственного суверенитета, то есть появляются ограничения возможностям государств обеспечивать и реализовывать свои права и отстаивать национальные интересы, зачастую не только в различных районах Мирового океана, но и в прибрежных водах, находящихся под их юрисдикцией. Следовательно, нарастает угроза снижения уровня национальной безопасности с морских направлений. *Во-вторых*, становятся принципиально недостижимыми ни диверсификация морского сегмента экономики, ни устойчивый социально-экономический рост приморских территорий, который гарантирует внутривнутриполитическую стабильность. Наконец, *в-третьих*, падает ме-

¹ Marquard Odo. Apologie des Zufälligen. Philisophische Studien. – Stuttgart: Philipp Reclam jun., 1996. GmbH & Co.

ждународный авторитет, сужается пространство внешнеполитических и внешнеэкономических возможностей страны, снижается ее способность оптимизировать трансграничный обмен инвестициями, технологиями и ресурсами, привести сальдо торговли к приемлемому уровню, защитить свои национальные интересы политико-правовыми методами в международных организациях и т.д.

Систематика управления морской деятельностью России с собственными, ограниченными внутренними возможностями, как и остальные государственные институты, стала запаздывать по сравнению с внешним ритмом развития морепользования, а также с усложнением самого объекта или предмета управления, вследствие чего управляемость минимизируется. Зачастую она либо не успевает отреагировать на новые вызовы и риски своими решениями, либо использует для этого устаревшие приемы, непригодные под постоянно трансформирующиеся условия, либо принимает меры, но не может контролировать ход их исполнения. Следовательно, процесс запускается по кругу, либо дезориентируется в многофакторной среде с большим количеством интересов различных субъектов морской политики, либо просто не воспринимает новых характеристик объекта, а также возникающих угроз и открывающихся возможностей, обусловленных стремительными изменениями во внешней среде.

В результате резко актуализируется проблема падения эффективности и качества координации морской деятельности, как следствие общего кризиса управленческих институтов государства (что ярко выражается в их слишком частой реорганизации) и снижения корреляции между стратегическими решениями и их реализацией. Относительно устойчивые и результативные координационные связи в масштабах морской деятельности России существуют главным образом между Президентом Российской Федерации, Правительством Российской Федерации, Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации и администрациями приморских субъектов Российской Федерации (а также двух федеральных округов), где созданы соответствующие советы по морской деятельности, слабо затрагивая более глубокие слои социума, деловые круги, научно-экспертные сообщества (особенно в периферийных приморских регионах) и последующие звенья государственного аппарата. На региональном и местном уровнях, где, собственно, и осуществляются конкретные проекты в области морской деятельности, распространяемые управленческие импульсы или реализуются не в полном объеме, или несвоевременно, или значительно искажаются. Быстрота поистине революционных перемен разительно контрастирует с неспешной эволюцией институциональных структур.

Так, например, в рамках организационной архитектуры основного координационного органа в области морской деятельности – Морской коллегии при Правительстве Рос-

сийской Федерации – как уже отмечалось, относительно устойчивые каналы связи существуют лишь по вертикали, причем «сверху – вниз», то есть между самой Морской коллегией и ее функциональными или региональными структурами. Вместе с тем, решения Морской коллегии не всегда доходят до субъектов морской политики: *бизнес-сообщества, научных учреждений* (особенно региональных), организаций, призванных выражать интересы *социума* (профсоюзы, региональные общественные палаты, неправительственные объединения и т.д.). Обратная связь («снизу – вверх») и горизонтальные взаимодействия (как между межведомственными комиссиями, так и между советами по морской деятельности) представляется еще более слабой. Всё перечисленное приводит к неоправданной повторяемости принимаемых решений, постоянному возврату к обсуждению уже рассмотренных ранее вопросов и т.д. Как результат, совершенствование регулирования морской деятельности и ее адаптация к рыночной среде происходят недостаточно быстро. Эти факты говорят о том, что система координации развития морепользования не вполне адекватна современным требованиям.

Роль *социума* в повышении эффективности и качества государственного регулирования развития морской деятельностью неуклонно возрастает. Его отстраненность (равно как и органов местного самоуправления) от процесса принятия решений в области морской деятельности, с одной стороны, приводит к снижению интереса к изучению, освоению и использованию пространств и ресурсов Мирового океана, а также к ослаблению мотивации к участию в морской деятельности среди различных слоев социума в приморских субъектах Российской Федерации, вследствие общей деградации систем стимулирования и информационно-психологической дезориентации социальных групп. Совокупность этих факторов тормозит развитие человеческого капитала – главного стратегического ресурса отечественного морехозяйственного комплекса. Именно в этом противоречии между государственными целеустановками в области морской деятельности и общественными интересами, в определенной оторванности социума от активного участия в реализации артикулированной национальной морской политики зарождается торможение стратегических решений на региональном и местном уровнях. Происходит непонимание обществом всей актуальности развития морепользования, чуждого континентальному менталитету самой большой в мире страны со второй по протяженности береговой линией. Существенными помехами в повышении результативности государственного регулирования, ориентированного на управление результатами, становятся не до конца представленные в ней интересы социума, а также незаинтересованность в его инициативности и вовлеченности в принятие соответствующих решений.

Любая система регулирования тогда и только тогда будет эффективной, когда государственное управление, идущее сверху, и социальная мотивация, растущая снизу, – сходятся в одной точке и синхронизируются в дальнейшем, открывая перспективу тесного взаимодействия субъектов морской политики в интересах устойчивого роста морехозяйственного комплекса. То есть ресоциализация морской деятельности не менее важна, чем ее реиндустриализация.

С другой стороны, общественные объединения и организации (природоохранные, культурные, этнические, конфессиональные и др.), представляющие интересы различных немаргинальных слоев социума и не имеющие реальных возможностей участвовать в координации морехозяйственной деятельности, зачастую сами *становятся агентами внешнего влияния*. Это ведет к дестабилизации внутривнутриполитической обстановки в стране и ее приморских регионах. В целом же нынешнее состояние взаимодействия по линии «государственные институты – институты гражданского общества» характеризуется невысокой степенью обоюдного доверия, а сам социум настороженно относится и к тем, и к другим.

Следует учитывать, что, как правило, выражаемые элитой и соответствующими социальными институтами мотивация и воля общества определяют конкурентоспособность любой страны в долгосрочном плане. А поскольку в эпоху глобализации конкуренция переместилась, прежде всего, в когнитивно-психологическую сферу, важнейшим конкурентным преимуществом, ресурсом и фактором становятся те, кто формирует сознание элиты. Если оно конструируется извне и искусственным путем, то и государство, и общество сталкиваются с завуалированной формой внешнего управления, которое при его осуществлении стратегическими конкурентами, приводит к неадекватности системы внутреннего управления, причем цели элиты в этом случае несут исключительно разрушительное действие. Особую актуальность в этом взаимодействии приобретает система интересов и приоритетов в области развития морской деятельности, где центральное место отводится вопросам обеспечения безопасности страны. Еще с древнейших времен она выражается в стремлении к обороноспособности, в которой военно-морской потенциал при ранжировании соответствующих государственных ценностей занимает хотя и одно из высоких, но уже отнюдь не первое место.

На текущем историческом этапе на лидирующие позиции выходят экономические, финансовые, технологические, интеллектуальные составляющие. Общепринято, например, что в долговременной перспективе только способность осуществлять морскую деятельность на достаточно высоком технологическом уровне может обеспечить переход к устойчивому социально-экономическому развитию. Иначе говоря, обладание современными технологиями становится гарантом конкурентоспособности (а подчас и элементарного выживания) морехозяйственного комплекса любой страны. С этой доминирующей интенцией государства тесно смыкается устремление к обладанию стратегическими ресурсами (природными, трудовыми, транспортно-транзитными и т.д.) как залогом мощи на длительную перспективу. Слабый субъект мировой политики, даже обладающий богатой ресурсной базой, рано или поздно станет объектом притязаний со стороны более сильных, то есть более конкурентоспособных акторов.

Естественно, при достаточном военно-морском потенциале внешнее давление будет приминать мягкие формы, выступая в виде международно-правовых, экологических и иных ограничений в рамках широкого спектра модных современных концепций *soft power*. Следовательно, если российская морская деятельность не сможет в самом ближайшем будущем выйти из состояния стагнации, то весьма вероятно уси-

ление прессинга на нашу страну со стороны прибрежных государств, международных организаций и мирового сообщества в целом в связи с нарастающим дефицитом морских природных ресурсов. Кроме того, вслед за нынешней конкуренцией по поводу нефти и газа приближается время борьбы за пресную воду, ВБР и т.д. Сегодняшние рецидивы возвращения в международных отношениях по поводу ресурсов и пространств Мирового океана наиболее агрессивных форм *Realpolitik*, вынуждают нашу страну принимать адекватные меры в области протекционизма отечественного морепользования. Именно потому, что сравнительно высокая, по мировым меркам, ресурсная обеспеченность акваторий, на которые распространяются суверенитет, суверенные права и национальные интересы, от Российской Федерации требуются определенные меры по их защите. Только поддержание национальной безопасности с морских направлений на приемлемом уровне, сочетающееся с должным обеспечением конкурентоспособности отечественного морехозяйственного комплекса, устойчивым социально-экономическим развитием приморских территорий, образованием и поддержанием разветвленной сети внешнеторговых связей, а также с эффективной реализацией комплексных трансграничных и субрегиональных проектов в области морской деятельности, обеспечит Российской Федерации возможность никогда не стать объектом внешних посягательств.

Следующей компонентой повышения уровня координации и качества регулирования становится его научная обоснованность. Неучастие и слабое участие *российской* мореведческой *науки* в системе обеспечения принятия решений (что особенно ярко проявляется на региональном уровне) ведет к осуществлению скоропалительных, малообоснованных шагов, учитывающих лишь сиюминутные потребности, к рассогласованности плановых, программных и проектных разработок, к разрушению комплексного подхода к морской деятельности, к росту конфликтности между отдельными ее видами, к неучету внешних факторов развития и другим негативным последствиям.

В руководстве еще Советского Союза отчетливо понимали, что без науки становится принципиально невозможным ни стратегическое прогнозирование, ни долгосрочное планирование, ни реализация принятых управленческих решений. Характерно, что этот тезис целиком и полностью разделяется сегодня и на Западе.

Кстати, общепризнано, что именно СССР обладал самым значительным опытом и серьезными результатами в столь востребованной и интересной мировому сообществу сегодня области, которая получила название концептуального управления, как противопоставленного директивному. Этой теме посвящаются многочисленные труды ведущих западных экспертов, оценки которых удивительно созвучны советским подходам. «Концептуальный метод управления – это такой метод управления организационными и общественными системами, а также отдельно взятыми индивидами, при котором объект управления, ощущая себя свободным, действуя по собственному разумению и в свое благо, тем не менее, находится в створе разрешенного в этой системе множества стратегий», – пишет Ю.А. Конотопов в «Проблеме концептуального управления организационными и общественными системами». К тому же советская общеэкономическая стратегия могла работать в рамках временных периодов, недоступных для Запада – десятки лет. В то время как современные развитые государства способны эффективно действовать в русле принятой стратегии только в период до следующих выборов, или при помощи методов управления социальных сознанием.

В ведущих морских державах прогнозирование к настоящему времени из робких, интуитивных попыток предвидения будущего постепенно превратилось в эффективный инструмент его конструирования и управления им. И этот опыт вполне положителен, что позволяет учитывать его в деле реформирования системы регулирования и координации морской деятельности Российской Федерации. К сожалению, российская школа прогностики, как и маринистики, имеющие богатейшие традиции, сегодня представляют собой, по сути, пространство для интеллектуальных игр, особняком отстоящее от власти. Оно слабо встроено в механизм принятия решений, в саму технологию государственного управления процессами изучения, освоения и использования пространств и ресурсов Ми-

рового океана. Кстати, именно этим обстоятельством объясняется доминирующий ведомственный подход, а также принятие необоснованных решений, и их практически мгновенное устаревание. Именно по такой причине происходит систематический недоучет внешних, надсистемных, экзогенных факторов, и малообъяснимое пренебрежение влиянием международной среды, феноменом глобализации, реакцией мировых и региональных рынков, экологическими последствиями глобального и странового масштабов, вероятными техногенными катастрофами и чрезвычайными ситуациями. Естественно, выявить меру чувствительности морепользования к изменениям во внешней среде и внутренним тенденциям отнюдь не просто, и посылить лишь высококвалифицированному научно-экспертному коллективу, но невнимание к подобным связям зачастую приводит к роковым ошибкам, потере стабильности и предсказуемости, поскольку благоприятная или, наоборот, неблагоприятная внешняя конъюнктура способна, резко меняя свой знак на противоположный, расшатать и сломать любой тренд, сделать неэффективным самое совершенное, на первый взгляд, управленческое решение.

Морское научное сообщество не должно представлять собой некую узкую элитарную прослойку, равноудаленную и от государства, и от общества, и от бизнеса, а быть интегрировано в систему принятия решений, стать ее неотъемлемой составной частью. Иного пути не дано стране, претендующей на интеллектуальное лидерство, на роль великой морской державы. Мировой опыт убедительно свидетельствует, что страны, осуществляющие переход на инновационную траекторию развития, должны расходовать на научные исследования не менее 2,5-3,0% ВВП.

Правительства и региональные органы власти в ведущих морских державах (и даже в интенсивно развивающихся прибрежных государствах, таких, как Китай, Индия, Бразилия) имеют в своем распоряжении не только значительный бюджет для финансирования научно-исследовательских работ, но и разветвленную сеть институтов, ассоциаций и других «мозговых центров» (*think tank*), готовых в любой момент (и, как правило, весьма качественно) приступить к основательному обоснованию и экспертизе практически любого стратегического решения или, например, к составлению повестки дня и проработке предмета переговоров в рамках международных организаций. В отличие от них, отечественные научно-исследовательские институты, занимающиеся изучением морской деятельности, вынуждены работать, *во-первых*, в несопоставимо худших материальных условиях (более чем скромных), а *во-вторых*, в отрыве от практической деятельности, которую ведут отдельные ведомства, производственные объединения, регионы, и без надлежащей инфор-

мационной подпитки при почти полном отсутствии финансирования из внебюджетных источников¹.

К примеру, Еврокомиссия в рамках развития интегрированной морской политики не просто заказывает, но своевременно и хорошо оплачивает научно-исследовательские работы, а также активно использует их результаты в своей повседневной практике. Нарботки отечественных аналитических центров после рассмотрения, как правило, откладываются органами государственной власти Российской Федерации на неопределенно долгий срок. Кроме того, такие структуры как МИД России, Минприроды России, другие министерства, службы и агентства, участвующие в международном переговорном процессе по поводу пространств и ресурсов Мирового океана, курирующие развитие отечественного морепользования, также предпочитают рассчитывать исключительно на собственные, сугубо ведомственные научные интеллектуальные ресурсы, которые не всегда обладают достаточным потенциалом для объективных представлений действительности.

Междк тем *деловые круги* не меньше государства и общества заинтересованы в устойчивом и предсказуемом регулировании развития морепользования, в том числе как способу защиты от стихийных рыночных преобразований. У традиционных, социально ответственных, завоевавших себе нишу в глобальной системе разделения труда компаний с высокой репутацией в любой момент могут появиться более динамичные, менее респектабельные и щепетильные конкуренты и предъявить рынку какой-нибудь сверхконкурентоспособный продукт или новый источник столь же квалифицированных, но низкооплачиваемых трудовых ресурсов. К тому же у сетевых, рыночных агентов с их целеустановкой на максимизацию прибыли зачастую отсутствует долгосрочная программа действий.

Общепринято, что третьим субъектом морской политики – частным бизнесом – движет исключительно ориентация на высокодоходность. Ничего удивительного в этом, конечно, нет. Но весь вопрос в том, о каких доходах идет речь? Если о сиюминутной краткосрочной (оперативной) сверхприбыли, то в жертву бывают принесены не только широкие тактические интересы государства, общества, но даже их стратегические инициативы. В качестве альтернативы такому развитию событий может рассматриваться стабильное, долгосрочное накопление компанией инвестиционных ресурсов, что, конечно, требует разработки и принятия научно обоснованных программ стратегических действий. Однако тогда частные бизнес-структуры нуждаются в предсказуемых политике государства и поведении общественных институтов. Действительно, социально-ориентированная, разделяющая государственные ценности, ответственная компания сама по себе более ста-

¹ Подр. см.: Войтоловский Г.К. Эволюция государственного управления морской деятельностью // Морской сборник. – 2008. – №4. – сс. 57-64.

бильна, лучше управляема, чувствительна к внешней конъюнктуре, приспособлена к выражам рынка и пользуется всеобщим доверием. К тому же ее не могут не волновать ключевые проблемы своей страны и всего человечества. В этой связи следование общепринятым канонам корпоративного управления может рассматриваться не только с точки зрения получения спекулятивной сверхприбыли, повышения рейтинга и улучшения инвестиционного климата в целом, но и как вклад российских деловых кругов в конструирование активного, инновационного сценария участия страны в глобальных процессах эксплуатации пространств и ресурсов Мирового океана.

Государство, подчас испытывающее дефицит финансовых ресурсов и острую потребность в привлечении частного капитала к реализации масштабных морехозяйственных инвестиционных проектов, также стремится к симбиотическим отношениям с бизнесом в интересах устойчивого развития морской деятельности. И хотя инструменты государственно-частного партнерства стали, наконец, внедряться в морехозяйственный комплекс, уровень взаимодействия государства и бизнеса не соответствует современным интересам ни той, ни другой стороны.

Понятно, что зачастую устремления государства, общества, науки и бизнеса в Мировом океане нередко находятся в прямом, если не сказать антагонистическом противостоянии друг другу, которое при определенном стечении обстоятельств способно сформировать некую систему сдержек и противовесов. Но подобный «конфликт интересов» в свою очередь происходит на фоне процесса международного разделения труда, ключевым понятием которого становится стратегическая конкурентоспособность, напрямую увязанная с экономической и политической безопасностью страны. В таких условиях любой участник научно-технического прогресса, начиная с государства и заканчивая отдельным хозяйствующим субъектом, преследующим средне- и, естественно, долгосрочные цели, при отсутствии государственной стратегии и эффективного компромиссного взаимодействия в системе «государство – общество – наука – бизнес» заведомо и сознательно создает условия, обрекающие себя на маргинальное, подчиненное к остальным участникам положение. Стратегическое прогнозирование, как в бизнесе, так и в государственном управлении, общественном развитии и научной деятельности позволяет в максимальной степени усиливать имеющиеся и выявлять потенциальные возможности в конкурентной среде. При этом оно должно предусматривать интенсификацию морепользования не просто в динамичных, но и в условиях столкновения многоплановых интересов отечественных и зарубежных участников, в систематике «вызов – ответ». Это стало вполне обычной схемой взаимодействия в современном глобализирующемся мире, который, как и прежде, разделен на «сильных» и «слабых». И от глобализации по большей части именно первые

получают все выгоды, а вторые – несут все тяготы. Эффективное государственное управление морской деятельностью, ее реиндустриализация, форсирование структурной модернизации морехозяйственного комплекса на основе внедрения новейших достижений научно-технического прогресса с параллельной активизацией внешнеполитических усилий в деле формирования и даже конструирования благоприятных международных условий для отстаивания экономических интересов морехозяйственных субъектов России на мировых рынках, без преувеличения становятся гарантом экономической, а значит, во многом и политической дееспособности нашей страны.

Иными словами, в стратегическом плане в морской деятельности Российской Федерации социум и научное сообщество должны занять в системе «государство – общество – наука – бизнес» отнюдь не подчиненное по отношению к другим субъектам место. К примеру, социальные проекты в приморских субъектах России (в дополнение к инфраструктурным) становятся тем реальным механизмом, который, будучи привлекательным для бизнеса (в силу своей низкочастотности и высокодоходности) и государства (ответственного за социальную политику), способен создать прочную ткань сотрудничества всех заинтересованных в стратегическом развитии участников отечественного морепользования. Предстоящий саммит АТЭС во Владивостоке и на о. Русский в 2012 году, Совет «Россия – НАТО» в Самаре, Олимпиада в Сочи не только способствуют популяризации регионов, но и развитию их инфраструктуры. Вещи другого порядка – парусная регата, дайвинг-клуб за Полярным кругом, подводный музей погибших кораблей и т.д. – также относятся к социальному проектированию.

На современном этапе совершенствования отечественного морехозяйственного комплекса перед ним появляется уникальный шанс на практике обеспечить надежный симбиоз и устойчивое партнерство государства, общества, науки и бизнеса. Он связан с разработкой проекта Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации на период до 2020 года и более отдаленную перспективу, документа, который может стать платформой консолидации всех заинтересованных участников, их консенсуса в отношении актуальности выделенной проблематики при сплочении вокруг процесса реализации. И в этом главная социальная функция любого стратегического решения, прогноза или плана. Если заложенная в стратегию идеология разделяется всеми стратами социума, всеми субъектами отечественной морской политики, если в ее осуществлении заинтересованы все потенциальные участники морепользования, то в этом – ключ к успеху. К тому же, поскольку эффективность достижения прогнозируемого будущего в большей степени зависит от качества управления процессами выхода на заложенные параметры завтрашнего дня, нежели от аккуратности назначения прогнозных показателей, то консолидирующее

начало, катализируя и придавая дополнительные импульсы ходу реализации любого стратегического решения, обеспечивает его жизнестойкость.

В свою очередь известно, что любая стратегия определяет организационную структуру развития того или иного объекта прогнозирования. Всё возрастающие при этом требования оперативности и своевременности реагирования на возникающие риски, вызовы и неблагоприятные тенденции обуславливают актуальность дальнейшей трансформации системы государственного регулирования и координации развития морской деятельности путем смещения ее целевого функционала от оптимизации к гибкости, пластичности, к упреждающим действиям. А выключенность науки, бизнеса, общества, органов местного самоуправления из системы принятия решений в этой области порождает внутреннюю конфликтность, снижает эффективность и качество его регулирования. Невозможно говорить о качественном переходе отечественного морехозяйственного комплекса к устойчивому росту, его адаптации к рыночной среде без симбиотического взаимодействия и партнерских отношений между всеми заинтересованными субъектами морской политики России.

Как известно, Морской совет при Правительстве Санкт-Петербурга смог превратиться в действенный орган, эффективно координирующий развитие регионального морехозяйственного комплекса, а советы по морской деятельности в других субъектах Российской Федерации этого пока не достигли. Дело в том, что в Петербурге в его работу вовлечено практически всё региональное морское сообщество. В результате создана эффективная площадка взаимодействия заинтересованных участников, где они могут выражать свои интересы, снимать конфликтогенные проблемы, требующие комплексного, межведомственного подхода и постоянной координации при их решении, вести открытый диалог на предмет реализации конкретных морехозяйственных проектов, как инфраструктурных, так и социальных.

В свете вышесказанного желательно предусмотреть более совершенные механизмы согласования интересов, партнерства и сотрудничества всех субъектов национальной морской политики как в рамках приморских регионов, так и на уровне Морской коллегии. Такие возможности открываются, например, в связи с дальнейшим внедрением в морехозяйственный комплекс Российской Федерации и региональные морехозяйственные комплексы инструментов *аутсорсинга*, включая аутстаффинг, субконтрактинг, лизинг персонала, подряд и т.д.

1.3.2. Аутсорсинг в системе государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации

Несмотря на относительную новизну самого термина, этот во многом кажущийся неологизм уже давно присутствует в лексиконе маринистики, а сама технология аутсорсинга активно и широко используется не только в теории, но и в практике государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации. Широко и глубоко проникли в систему государственного управления морепользованием и три основных принципа аутсорсинга: (1) ответственность, (2) разделение полномочий, (3) делегирование непрофильных, вспомогательных, поддерживающих или сопутствующих функций, позволяющие фокусировать внимание органов государственной власти Российской Федерации, аккумулировать их усилия и оптимизировать ресурсы (материальные, интеллектуальные и т.д.) на основном предмете деятельности – разработке стратегических решений и контроле хода их реализации. Достаточно привести три примера.

Во-первых, вот уже на протяжении четырех лет, с 2004 года вполне эффективно функционирует Научно-экспертный совет Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (НЭС), ее совещательный, научно-консультативный и экспертный орган. НЭС представляет собой не только успешно внедренную технологию профессионального аутсорсинга, но и реальный механизм встраивания научного сообщества России в систему государственного управления морской деятельностью нашей страны. Именно учрежденный Морской коллегией Научно-экспертный совет стал основной площадкой взаимодействия и сотрудничества государственных и научных структур путем организации исследований, анализа информации, экспертизы проектов, связанных с морской деятельностью, а также подготовкой соответствующих прогнозов.

На заседании Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, состоявшемся 19 декабря 2006 года, было принято следующее поручение: *Научно-экспертному совету Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (А.Г. Гранбергу) с учетом состоявшегося обсуждения сформировать секцию по вопросам государственно-частного партнерства, где с привлечением соответствующих специалистов и представителей финансовых структур организовать изучение и отбор наиболее привлекательных с инвестиционной точки зрения проектов в области морской деятельности*¹. Таким образом, в рамках НЭС в 2007 году сформирован очередной аутсорсер в виде чрезвычайно перспективной Секции по вопросам государственно-частного партнерства (ГЧП), где налаживается устойчивое и способное стать продуктивным взаимодействие внутри триады «государство – бизнес – наука». В соответствии с этим решением Мор-

¹ Протокол заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 19 декабря 2006 года № 3 (13), раздел IV, п. 2.

ской коллегии, Научно-экспертный совет становится структурой, обеспечивающей практическое взаимодействие государства и бизнеса в интересах развития морехозяйственного комплекса России и региональных морехозяйственных комплексов. Иными словами, в этом случае были применены технологии кадрового делового аутсорсинга. Главная цель Секции по вопросам ГЧП – содействие, координация, помощь в инициировании и реализации конкретных региональных, международных и глобальных проектов.

Таким образом, в морской деятельности Российской Федерации формируется реальная и практически единственная на сегодняшний день площадка эффективного взаимодействия органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и крупных финансовых структур, как государственных, так и частных. Кроме того, принято решение поручить НЭС Морской коллегии при участии федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, предприятий и организаций, международных структур приступить к формированию Консолидированного банка проектов, связанных с реализацией морской деятельности, которые могут выполняться в рамках государственно-частного партнерства.

Во-вторых, в январе 2007 года, в соответствии с решениями Морской коллегии¹, введен в эксплуатацию Интернет-портал «Морская коллегия» – типичный пример IT-аутсорсинга. На его базе, согласно Концепции его развития на 2007-2010 годы и Концепции единого информационного пространства в области морской деятельности Российской Федерации, подготовленных в рамках ФЦП «Электронная Россия (2002-2010 гг.)» и одобренных Морской коллегией, создается единое информационное пространство в области морской деятельности (ЕИП). Цель ЕИП – обеспечение эффективного государственного управления в области морской деятельности, а также повышение эффективности и качества оказания федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления соответствующих персонализированных государственных услуг гражданам и организациям. Иными словами, в процессе своего развития Интернет-портал «Морская коллегия», включающий в себя два сегмента – внутренний и внешний, преодолел первый уровень сложности в процессе становления «электронного правительства» (*e-government*) в области морской деятельности, так называемое информирование (*e-informing*)², в рамках которого все субъекты управления организует обмен данными между собой, а также обеспечивают информирование общества без обязательной ответной реакции (обратной связи). Здесь речь идет

¹ Протоколы заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 8 июня 2005 г. № 2 (9), раздел I, пп. 3, 4 и от 19 декабря 2006 года № 3 (13), раздел III, пп. 1, 2.

² Василенко Л.А. Аутсорсинг – инновационная кадровая технология государственной службы. – М.: Наука, 2007. – С. 41.

о совершенствовании информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, создании технико-технологических условий доступа к информационным ресурсам и сервисам, то есть о первом шаге к информационной прозрачности органов государственной власти Российской Федерации.

Среди задач текущей стадии (*e-informing*) информационного обеспечения морской деятельности Российской Федерации в первую очередь выделяется обеспечение открытости и формирование единой среды эффективного электронного межведомственного взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления в рамках осуществления ими функций по государственному управлению морепользованием, а также популяризация морской деятельности, что хорошо корреспондируется с Концепцией развития Интернет-портала «Морская коллегия» на 2007-2010 годы.

В-третьих, практически все министерства, службы и агентства Российской Федерации, так или иначе связанные с морской деятельностью, в рамках, например, ФЦП «Мировой океан», где они выступают в роли заказчиков-координаторов подпрограмм, выносят ряд работ (функций) на аутсорсинг. Он реализуется в двух формах: через механизмы НИР и НИОКР, где происходит заказ услуг в рамках их компетенции, или посредством специально созданных инструментов (к примеру, Федеральный закон от 2 июля 2005 г. № 94-ФЗ «О техническом регулировании» переносят часть функционала, обычно свойственного органам государственной власти Российской Федерации, на общественный совет, который состоит из профессиональных объединений). Вообще в российском законодательстве понятие «государственные нужды» во многом синонимично аутсорсингу.

Как правило, размещение заказа осуществляется путем проведения торгов в форме конкурса или аукциона. Основой для возникновения аутсорсинговых правоотношений становится государственный контракт, в котором прописаны критерии оценки заявок на участие в конкурсе. Одним из наиболее важных среди них обычно выступает предлагаемая исполнителем цена, а точнее ее снижение. Однако в условиях не совсем честной конкуренции для победы в открытом конкурсе участник может пойти на заведомо неприемлемое изменение этого параметра. Неоправданно заниженные цены легко приведут впоследствии либо к некачественному результату, либо к преждевременному разрыву договора. И в том, и в другом случае государство понесет потери. Аналогичная картина наблюдается и со сроками исполнения контракта, которые также иногда минимизируются в ущерб качеству работы. Более объективным критерием представляется квалификация участника конкурса, включая предлагаемую им методологию, опыт выполнения аналогичных НИР или НИОКР, известность организации, сведения о ключевом персонале, в

том числе наличие высококвалифицированных специалистов или умение их привлечь, способность проводить исследования, организовывать в случае необходимости ситуационные анализы, мозговые штурмы, круглые столы и т.д.

Так или иначе, но процедуры аутсорсинга работают и здесь. Заказы на НИР обусловлены тем фактом, что глубоко проработать достаточно сложный вопрос силами самого министерства не всегда представляется возможным в условиях государственной службы. Подчас проблематично даже обработать статистический материал по вопросам, входящим в его компетенцию.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что технологии аутсорсинга присутствуют в сегодняшней государственной практике и активно используются в системе регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации. Мало того, их эффективность практически ни у кого не вызывает сомнения. Они органично вошли в морепользование, став его привычной и неотъемлемой частью.

1.3.3. Перспективы развития аутсорсинга в системе государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации

В последние годы аутсорсинг как инновационная технология управления становится ведущим методом решения многих организационных проблем, важнейшей формой современной специализации. Необходимость трансформации институциональной среды обусловлена быстротечными внешними и внутренними изменениями, желанием приспособиться к ним, адекватно на них реагировать. Сегодня условия принятия решений резко усложнились за счет резкого возрастания вариативности будущего, в связи с чем основной задачей систем регулирования морской деятельности становится их адаптивная способность – реализация конкурентных преимуществ морехозяйственного комплекса страны, а также повышение конкурентоспособности на основе центральной компетенции. Существенно значение в этих процессах приобретают новые информационные технологии, которые расширяют возможности контроля над разного рода процессами и потоками (товарами, ресурсными, коммуникационными и т.д.).

Мировой опыт свидетельствует, что аутсорсинг позволяет умножить эффективность осуществления административно-управленческих процессов и качество государственных услуг, повысить оперативность, своевременность и гибкость реагирования на возникающие риски, вызовы и неблагоприятные тенденции. Он способствует более эффективному контролю издержек морской деятельности, обеспечивает доступность новых передовых технологий, в том числе информационных на базе открытых стандартов, и их повсеместное внедрение в практику госуправления. Кроме того, аутсорсинг облегчает фо-

кусирование органов исполнительной власти на основном предмете их деятельности, а именно на формировании стратегий развития и контроле хода их реализации. Внутренняя логика эволюции системы государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации подсказывает необходимость ориентации ее деятельности на конечные результаты.

Начиная с пионерных попыток Великобритании и Нидерландов, в Европе получила почти повсеместное распространение такая концепция финансово-экономической политики, как бюджетирование, ориентированное на результат (БОР). В морской деятельности она предполагает стимулирование спроса на производимые товары и услуги путем увеличения объема рынка и расширения круга потребителей, а не непосредственную поддержку видов, отраслей и предприятий (самых производителей). Динамика спроса и расширение спектра потребителей в качестве интегральных показателей и индикаторов, более приспособленные к количественной интерпретации и измерениям, позволяют лучше судить об эффективности и результативности бюджетных расходов, нежели традиционно используемые. БОР способствует аккумуляции инвестиционных ресурсов, вследствие чего в рамках стратегического прогнозирования и долгосрочного планирования, распространяемых в настоящее время по всему миру, осуществляется значительная пролонгация (на 3-5 лет) годовых бюджетов. Например, в Нидерландах бюджетные средства, как основная форма финансовой поддержки в виде единовременных или блоковых субсидий, с 2005 года распределяются на конкурсной основе и предоставляются сразу на четыре года, а не ежегодными траншами. Переход к БОР – последовательный, итеративный процесс, рассчитанный на среднесрочную перспективу, в течение которой уточняются критерии экономической оценки морехозяйственных инвестиционных проектов. К концу периода основными объектами внешнего контроля станут результативность и комплексная эффективность расходования средств бюджета. По сути, реструктуризация бюджетного сектора нацелена на переход от управления затратами к управлению результатами.

Аналогичный подход заложен Минфином России и Минэкономразвития России в основу бюджетной политики Российской Федерации. Основное препятствие на этом пути связано с однозначным и исчерпывающим определением конечных результатов. В СОПС разработан проект соответствующей методики, учитывающий реализацию приоритетных направлений государственной (внешней и внутренней) политики Российской Федерации во всех сферах морской деятельности: внутривластной, социальной, экономической, экологической, международной, информационной, военной и т.д.¹ При некоторой адаптации и доработке он может не без успеха использоваться в качестве методических рекомендаций по оценке эффективности перспективных межведомственных проектов в области морской деятельности, а также по отбору интегральных индикаторов и показателей их реализации в рамках ФЦП «Мировой океан» и Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и в более отдаленной перспективе.

Представляется целесообразным наметить несколько приоритетных путей интеграции технологий аутсорсинга в систему государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации. Эти траектории желательно сопоставить с дальнейшим включением в нее институтов бизнес-сообщества, научно-исследовательских структур и гражданского общества.

¹ См.: Коновалов А.М., Федоренко Н.М., Батунова Г.В. Рейтингование федеральных целевых программ / Федеративные отношения и региональная социально-экономическая политика. – 2008. – № 10. – С. 32-45.

Так, например, в сфере IT-аутсорсинга разработка и ввод в эксплуатацию Интернет-портала «Морская коллегия» – актуальный и своевременный, но лишь первый шаг, первый уровень на пути совершенствования системы государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации. На его базе в рамках становления ЕИП целесообразно развернуть информационно-аналитическую систему мониторинга и интеллектуальную систему поддержки принятия управленческих решений на межведомственном и межрегиональном уровнях, в том числе по вопросам выполнения международных договоров и соглашений. Через эти системы можно будет реализовать предоставление базовых услуг «электронного правительства» в области морепользования и, наконец, создать пространственно-распределенную сеть горизонтальных взаимодействий всех структур «Морской коллегии» между собой на федеральном, региональном, местном уровнях, а также систему вертикальных, межуровневых коммуникаций и обмена информацией. Согласно логике дальнейшей эволюции Интернет-портала «Морская коллегия», ему предстоит преодолеть еще три уровня сложности: второй – взаимодействие (*e-interaction*); третий – конструирование (*e-construction*) и четвертый – новые коммуникации между средами (*e-new communication*). Главными результатами таких преобразований станут обеспечение надежности, повышение гибкости единой информационной инфраструктуры (или ЕИП), достижение информационной прозрачности принимаемых стратегических решений. В параллель им можно сопоставить иерархическую лестницу из четырех главных эволюционирующих и перетекающих с низких уровней на более высокие функций системы государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации: (1) информирующая; (2) коммуникационная; (3) конструирующая и, наконец, (4) организующая.

Именно поэтому ЕИП (или даже правильнее сказать – единое электронное информационно-функциональное пространство в области морской деятельности Российской Федерации) должно включать в себя ряд элементов:

- межведомственный сегмент, в том числе телекоммуникационный компонент, обеспечивающий эффективное межведомственное информационное взаимодействие и предоставление государственных услуг в электронном виде;
- ведомственные сегменты, представляющие собой информационные системы федеральных органов исполнительной власти и ведомственные банки данных;
- региональные сегменты, то есть информационные системы органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;
- унифицированную информационно-телекоммуникационную инфраструктуру, обеспечивающую эффективный сбор и передачу данных о морской деятельности Российской Федерации;
- компонент по обеспечению информационной безопасности;
- информационно-аналитическую систему мониторинга;
- интеллектуальную систему поддержки принятия управленческих решений;
- Интернет-ресурс, обеспечивающий доступ граждан и организаций к информации о реализации морской политики России, а также их интерактивное взаимодействие с органами государственной власти Российской Федерации.

Необходимость совершенствования системы государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации в интересах опера-

тивного реагирования на быстротечные изменения во внешней среде уже сейчас требует новых подходов к обеспечению информационного взаимодействия (*e-interaction*) всех заинтересованных субъектов национальной морской политики. В первую очередь целесообразно консолидировать усилия на преодолении ведомственной разобщённости информационных ресурсов и создании единой информационной инфраструктуры (единой среды межведомственного и межрегионального электронного взаимодействия). Речь идет о создании и объединении в единую сеть специализированных ведомственных информационных центров (в МВК), каждый из которых сначала открывает свою витрину данных, а потом вступает в интерактивное взаимодействие с остальными. Вторым шагом может рассматриваться развертывание пространственно-распределенной системы региональных центров (в СМД). Затем предстоит обеспечить интерактивный электронный диалог Морской коллегии с общественными объединениями, участвующими в морской деятельности (морские клубы, организации ветеранов, морские собрания, союзы моряков подводников, движения в поддержку флота, профсоюзы, ассоциации, правовые центры) и гражданами. Кроме того, не менее важное место в этой системе должны занять и деловые круги, в первую очередь за счет организации эффективного взаимодействия с органами власти различных уровней и активной частью социума в вопросах разработки, продвижения и реализации инвестиционных предложений и конкретных проектов в области морской деятельности.

Развитие Интернет-портала «Морская коллегия» может рассматриваться в этом смысле как наименее дорогостоящий и наиболее быстрый способ эффективного решения вопросов, во-первых, информационного обеспечения морепользования, во-вторых, организации межведомственного информационного взаимодействия, в-третьих, удовлетворения конституционного права граждан свободно искать и получать информацию. Для этого в его рамках необходимо предоставить единую инфраструктуру и организовать прозрачный компетентный доступ субъектов взаимодействия портала (граждан, организаций) к открытым информационным услугам и ресурсам органов государственной власти Российской Федерации, включая пространственно-распределенные базы данных. На регулярной основе желательно проводить тематические Интернет-конференции в режимах *on-line* (видеоконференции, чаты) и *off-line* (форумы) по наиболее актуальным вопросам морехозяйственной деятельности

При переходе ко второму уровню взаимодействия (*e-interaction*) не должны упускаться из вида и технико-технологические проблемы: совершенствование аппаратно-программной компоненты, переход на полностью автоматизированный, электронный документооборот, предотвращение случайных или преднамеренных воздействий естествен-

ного или искусственного характера в отношении информации и поддерживающей ее инфраструктуры и т.д. Вообще информационная безопасность – основная проблема IT-аутсорсинга – обеспечивается за счет многоуровневой системы, базирующейся на принципе распределения ролей и нацеленной на равнопрочную защиту информационных ресурсов и контроль доступа к ним на всех этапах сбора, передачи, обработки, хранения и предоставления пользователю, конфиденциальность и целостность информации, предохранение программно-технических комплексов от ее утечки и разрушающего воздействия. Тем не менее, следует учитывать, что любые попытки модернизации технической, аппаратно-программной и информационно-коммуникационной составляющих системы государственного управления морепользованием во имя повышения ее эффективности в сравнении с развитыми морскими державами без адекватных организационно-административных и институциональных инноваций, как правило, не приносят ожидаемых результатов, а приводят лишь к следующему витку отставания.

На третьем уровне взаимодействия (*e-construction*) предстоит создать современную электронную среду, обеспечивающую максимальную реализацию интеллекта лиц, принимающих решения по вопросам морской деятельности, путем внедрения специализированных аналитических систем. Интернет-портал «Морская коллегия» имеет значительный потенциал, способный раскрыться и в этом случае. Но с другой стороны, необходимо также образовать крайне специфическую информационную среду общества, как результат спонтанных и специально организованных процессов социального конструирования управляющих сигналов и параметров, отвечающих за согласование конфликтогенных различий в структуре человеческого капитала, что предполагает использование более «тонких», «чувствительных» и «высоких» информационно-коммуникационных и когнитивно-психологических технологий. В качестве непротиворечивого конструкта сплоченной общественной деятельности в области морепользования должны выступать вдохновляющие, но понятные всем идеи, место которым в стратегических решениях, в частности в Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу. «Стратегия должна воодушевлять», – совершенно справедливо заметили авторам настоящей работы представители Правительства одной из областей при обсуждении проекта Стратегии ее социально-экономического развития.

Какая же идея, трансформируясь в целеустановку, способна превратиться в общественный идеал, в образ желаемого будущего применительно к морской деятельности? При ее выборе должно учитывать известное правило: «Определяя цель, следует руководствоваться здравым смыслом и не пытаться взять то, что невозможно. Приznak... мудро-

сти – умение отличать возможное от невозможного»¹. Представляется, что она может быть триединой и притом эшелонированной по временным горизонтам, включая в себя (1) комплексное обеспечение национальной безопасности Российской Федерации; (2) придание высоких темпов устойчивому социально-экономическому развитию Российской Федерации и ее приморских регионов; (3) усиление политического влияния Российской Федерации в мире и восстановление нашей страны в статусе ведущей морской державы.

Коль скоро в морской политике России имеется необходимость учета общих тенденций и перспектив развития, то основанная, в том числе и на этом, стратегия может выступать прообразом дальнейшего становления российской государственности. Именно поэтому представленные тезисы без особых затруднений экстраполируются и обобщаются до уровня стратегии развития всей нашей страны. И в таком ракурсе Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации, несущая консолидирующее и организующее начало, может рассматриваться не только как один из многочисленных равноправных фрагментов «Большой» стратегии социально-экономического развития России, но и как нечто большее. Например, как пионерный аванпроект, в узком смысле обеспечивающий интеллектуальное лидерство российской школы прогностики, а в широком – сплачивающий вокруг процесса достижения первоочередных целей все три ключевых субъекта морской деятельности – государство, общество и бизнес. И эта первоочередность может оказаться способной выступить приматом внутренней и внешней политики России. Внутренней – потому что, будучи контактными зонами, приморские субъекты Российской Федерации, нацеленные на интенсификацию морепользования, всегда служили источником распространения инноваций по всей стране, для чего сейчас, в частности, необходимо реализовать стратегию развития транспортных узлов («хабов»), эффективно обслуживающих транспортные потоки, которые связывают основные мировые экономические центры. Именно ставка на развитие морской деятельности не раз выручала нашу страну (и не только ее) в самые драматичные моменты истории. А морская компонента внешней политики России способна нормализовать непростые отношения по периметру морских границ нашей страны, укрепить положение в системе международных отношений, эффективно позиционировать отечественный морехозяйственный комплекс в глобальном процессе разделения труда, повысить авторитет Российской Федерации в мире и преодолеть «комплекс неполноценности», навязанный извне российскому обществу. Первым шагом на этом пути может стать внесение по инициативе России в повестку заседаний «Группы Восьми» (G-8) на постоянной основе морской тематики.

¹ Лиделл-Гарт Б. Энциклопедия военного искусства. – М.-СПб., 1999. – С. 383–385.

Категорически нельзя утверждать об аксиоматическом характере представленных идей, ведь они – отнюдь не догма. Мало того, в условиях постоянных изменений внешней среды образ будущего, к которому стремится социум, не может быть однозначно закрепленным, он приобретает качества пластичности, постоянно видоизменяется, из чего вытекает основная характеристика информационной среды социума – креативное самообновление¹. В русле такой парадигмы происходит постоянная переактуализация смыслов и идеалов человека в будущем мире, что устанавливает новые форматы взаимоотношений в триаде «личность – общество – государство». Эта видоизменяющаяся среда активно задействована в порождении, переосмыслении и трансляции образов культуры, таких как, например, традиции, стереотипы и стандарты поведения, реакции и рефлексии. Альтернативой социальному конструированию подчас выступает увеличение доли лиц, подверженных депривации, фрустрированности, социальной отчужденности, девиантным моделям общественной жизни.

В рамках раскрытия человеческого капитала – основного ресурса устойчивого развития морехозяйственного комплекса России – многократно возрастает роль культуры, которая в социальном проектировании выходит на первый план. Во всех без исключения странах и регионах мира заметно изменение отношения к ней, стремление превратить ее в доходную отрасль современной экономики, включить культурное богатство в коммерческий оборот, в современный стиль жизни. Из элитарного вида деятельности индивидуума культура постепенно коммерциализируется, превращаясь в источник массового и весьма доходного производства, распространения, трансляции и потребления новых продуктов и услуг, в открытый для всех вид деятельности, в основе которой лежит индивидуальное творческое начало, навык или талант и которая может создавать добавленную стоимость и рабочие места путем производства и эксплуатации интеллектуальной собственности.

Именно в настоящее время получает всё большее распространение идея сервисной экономики, суть которой состоит в том, что классическая теория рынка как места обмена товаров уступает свои позиции более персонализированной индустрии, где более востребованным, а следовательно, более выгодным становится предложение невещественной культурной услуги. Иначе говоря, не товар как вещь, а услуга, предполагающая тот или иной формат отношений между продавцом и покупателем, способы ее предложения, популяризации и распространения, а, в конце концов, многократного тиражирования и воспроизводства – вот что теперь определяет успешность любого коммерческого действия. Целевая установка предпринимательской активности смещается от продвижения собственно товара или даже единичной услуги к культивированию новых ценностей и культурных потребностей, к укоренению тех сервисов, которые этот товар или услугу сопровождают на протяжении их жизненного цикла. Другими словами, предметом коммерции всё чаще становятся не товар или услуга, а стиль и образ жизни. Отсюда чрезвычайно актуализируются в качестве элемента состязательности и конкуренции такое направление бизнес-стратегий, как стимулирование эстетических запросов: дизайн, мода, артистизм, эргономика и т.д. Это с одной стороны.

С другой – культура по-прежнему отвечает за создание цивилизационных кодов, ценностей, эталонов, образцов, семантики и семиотики, которые определяют культурную идентичность и аутентичность народов, наций, этносов. А еще – за сохранение прошлого: традиций, обрядов, базовых мифологем, стереотипов, представлений, приоритетов, когнитивных моделей жизни, поведенческих реакций, социальной рефлексии, – всего того, что можно отнести к моделированию настоящего и будущего. Наконец, организации культуры обеспечивают достижение социально значимых целей, эффекты и результаты которых выражаются в развитии творческого потенциала, гарантиях социальной защиты, социальной справедливости и т.д. В этом заключена одна из важнейших общественных функций культуры. Однако сегодня зачастую наблюдается явное расхождение между содержанием культурной информации, передаваемой институциональными средствами (учреждениями культуры, средствами массовой информации и коммуникации), и культурной продукцией, действительно необходимой населению для социальной адаптации в меняющихся условиях приморских регионов с их приграничным положением, и этот процесс имеет глобальное измерение.

¹ Более подробно см.: Василенко В.И., Василенко Л.А., Рыбакова И.Н. и др. Информационная среда государственного управления: проблема формирования и использования. Отчет о НИР. № государственной регистрации 0120Ю05000553. – М.: ИНИОН РАН, 2004.

Кроме этих двух ипостасей культуры, есть и третья – высокий образовательный и культурный уровень населения повсюду идентифицируется в качестве той черты, которая необходима населению как опора для построения новой экономики и постиндустриального общества или хотя бы приближения к этим эталонам. В этом смысле Россия и ее регионы, особенно приморские, которые всегда и приграничные, находятся в крайне выгодном положении. Если в США и Западной Европе основные мотивационные психологические установки и стимулы к деятельности – материальное благополучие и карьера, то у нас, согласно социологическим опросам, список открывают привлекательность творческого элемента в работе, возможность применения полученных знаний, перспективы профессионального роста и отношения с сотрудниками, общественное признание, а достаток, преуспевание и карьера делят пятую-седьмую позиции.

В то же самое время в некоторых приморских субъектах Российской Федерации (например, Мурманская область¹) сохранен высокий образовательный уровень населения, а также его уникальные качественные характеристики (включая коллективистскую этику и способность к креативному творчеству), которые можно определить, условно говоря, как готовность к бескорыстному и полному раскрытию эндогенного потенциала региона и мобилизации «человеческого фактора». Одновременно в морской деятельности Российской Федерации осуществляются постепенные изменения в психологической составляющей трудовых отношений, направленные на смену моделей поведения и деструктивных культурных установок, которые основаны на повсеместно распространенном и культивирующемся отсутствии интереса и нежелании трудиться, на постоянную эффективную работу без лени, но и без авралов и сверхусилий. Как следствие, завершается переход от мобилизационного типа развития региональных морепромышленных комплексов, стремительно истощающего внутренние резервы и препятствующего нормализации социально-экономической обстановки в приморских субъектах России, к эволюционному поступательному пути. Однако с сожалением приходится признать, что сегодня культура (как и морская деятельность) не входит в число ни региональных, ни общефедеральных приоритетов бюджетной политики и социально-экономического развития.

Кроме того, общеизвестно, что инвестиционная привлекательность и деловой климат территории зачастую часто находится в прямопропорциональной зависимости от качества среды и уровня жизни. Таким образом, вложения в сервисы и инфраструктуры становятся экономически целесообразными с точки зрения стратегий регионального развития и размещения морехозяйственного потенциала. Если говорить о сегодняшних развитых державах, то здесь отмечается лавинообразный рост числа рационально расположенных клубов, центров развлечений, тематических кафе и иных элементов культурной среды. Новый толчок получают стратегии развития городских кварталов и центров, вплоть до создания районов, концентрирующих разные виды социально-культурной активности и программ возрождения городов через культурные и исторические ресурсы. Культурное наследие и актуальная культура могут сформировать специфику места, изменить имидж территории, стать интересными и для местного сообщества, и для туристов, но не реинтегрированные в современную систему творчества и коммуникаций традиционные культурные институты вытесняются на периферию культурного процесса, что негативно сказывается на облике населенных пунктов.

Именно такая открытая, самодостраивающаяся информационная среда выступает в роли фундамента коммуникационных процессов в системе государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации, способствуя аккумуляции и сопряжению активностей отдельных субъектов морской политики России, интегрируя в себе их ресурсы (финансовые, интеллектуальные и т.д.). Во всем мире сложились и активно развиваются технологии концептуального управления (отнюдь не манипулирования) социумом в глобальном и страновом масштабах через информационную среду, ее осмысленные и научно обоснованные трансформации. Ключ к решению проблемы взаимовлияния и взаимопонимания всех субъектов морской политики России кроется в наличии у них общих идеалов, базовых и инструментальных ценностей, способствующих их сплоченности.

Концептуальное управление социумом отличается от манипулирования общественным сознанием приблизительно как «белый PR» от «черного». Кстати, то, что называют «черным пиаром», имеет хорошо известное имя – пропаганда. Приведем определение *Public Relations* многолетнего президента Международной ассоциации PR Сэма Блэка: «Деятельность в области PR – это искусство и наука достижения гармонии с

¹ Именно в этом приморском субъекте Российской Федерации на базе Кольского научного центра Российской Академии наук формируются и даже уже были созданы одни из первых в стране технопарки, инновационно-технологические центры, бизнес-инкубаторы и центры трансфера технологий.

внешним окружением благодаря взаимопониманию, основанному на достоверной и полной информации». К этому определению можно добавить выдержки из так называемого Лиссабонского кодекса – Европейского кодекса профессионального поведения менеджеров *PR*, невыполнение которого чревато лишением членства в международной ассоциации, а, следовательно, и нормальной работы в Европе по специальности *PR*-менеджера: «В своей профессиональной деятельности практик *PR* обязуется уважать принципы, сформулированные во Всеобщей декларации прав человека, и в особенности свободу высказываний и свободу печати, которые в результате дают право личности получать информацию. В частности, он обязуется не использовать комментарий или информацию, которая, по его знанию или убеждению, является ложной или вводящей в заблуждение. Любая попытка обмана общественного мнения или его представителей запрещается. Новостям следует подавать без назначенной или скрытой награды за их использование и публикацию».

Для достижения открытой информационной среды в рамках дальнейшего развития Интернет-портала «Морская коллегия» в его функционале целесообразно выделить несколько приоритетных направлений. *Во-первых*, социальное информирование с целью снятия информационной неопределенности и развития когнитивных способностей индивидов и социальных общностей для формирования устойчивого комплекса ценностных ориентаций (сеть взаимосвязанных *web*-серверов и распределенных баз данных органов государственной власти, в сферах ведения и деятельности которых находится морепользование, а также средств доступа к ним). *Во-вторых*, социальная коммуникация для уменьшения разрыва между средами управления, с одной стороны, и жизнедеятельности социума, с другой (развитие витрин данных во всех субъектах управления на каждом его уровне, создание *web*-приемных структур Морской коллегии), что отчасти созвучно с Концепцией развития Интернет-портала «Морская коллегия» на 2007-2010 годы. *В-третьих*, социальное регулирование в интересах повышения легитимности действий субъектов управления (Морской коллегии) и степени готовности общественных структур отвечать на управляющие сигналы (создание виртуальных сегментов сетей, пространственно-распределенных баз данных-прототипов решения ключевых проблем в области морской деятельности, проведение открытых дискуссий, организация открытых общественных экспертиз принимаемых стратегических решений и т.д.). *В-четвертых*, социальное воспитание и создание социального конструкта (размещение в информационной среде ресурсов, отражающих основные направления артикулированной морской политики России, проведение конференций и дискуссий, семинаров и тренингов, в том числе и для госслужащих).

Наконец, четвертый уровень сложности, который уже полностью относится к технологиям «электронного правительства», подразумевает установление новых коммуникаций между средами (*e-new communication*). Его актуальность обусловлена необходимостью содействовать положительному образу отечественного морехозяйственного комплекса в мире, а также оперативно и адекватно реагировать на быстротечные изменения во внешней среде. Применительно к морской деятельности к ним относятся возможные трансформации в международном морском праве, международных условиях морепользо-

вания, технологиях изучения, освоения и использования пространств и ресурсов Мирового океана. *e-new communication* представляет собой коммуникативные интегрированные технологии, непосредственно инкорпорированные в систему государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации. Их привлечение имеет смысл только в том случае, если под них созданы специальные институты, владеющие необходимым тезаурусом и способные изменять смысловое пространство социальных групп.

Негативные тенденции, обусловленные слабостью позиций органов государственной власти Российской Федерации в глобальном информационном пространстве (что очень хорошо показал ход освещения в мире драматичных недавних событий на Кавказе), подчас приводят к одностороннему внешнему воздействию на российское общество. Для их предотвращения и нужны соответствующие технологии, *во-первых*, распознающие акторов такого влияния, а *во-вторых*, определяющие приоритеты, объявленные в морских политиках зарубежных стран или продвигаемые теми или иными международными морскими организациями, транснациональными корпорациями и т.д. На этой базе выстраивается смысловое пространство способов ответа на возникающие вызовы и угрозы, или же, наоборот, на открывающиеся возможности. Например, в случае совпадения зарубежных и российских интересов по тому или иному вопросу¹, открывается возможность разработки транзакций для информационного сопровождения и продвижения соответствующих процессов в условиях глобального информационного пространства.

В целом информационная открытость федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации, равно как и регулярное взаимодействие государства с социумом играют двоякую роль: (1) прямая связь – популяризация работы Морской коллегии и морской деятельности в целом, пропаганда целей морской политики, организация и проведение целевых PR-кампаний, направленных на широкое общественное обсуждение масштабных социально-значимых проектов в отечественном морехозяйственном комплексе (в том числе на региональном и местном уровнях). В результате – повышение престижа морских профессий и создание в российском обществе позитивного когнитивно-психологического фона в отношении изучения, освоения и эксплуатации пространств и ресурсов Мирового океана. (2) обратная связь – повышение эффективности работы и морепользования в целом путем широкого представительства на уровне Правительства Рос-

¹ Будь то российско-норвежское сотрудничество на Шпицбергене или, наоборот, близость позиций России и Испании по проблеме одностороннего формирования Норвегией нового правового режима морских пространств вокруг архипелага, или же международная коалиция противодействия пиратству в Аденском заливе с участием Российской Федерации и т.д. Будущее международных отношений, по всей видимости, за маневрированием в поисках различных ситуативных альянсов самой причудливой конфигурации по конкретной проблематике и при пересечении интенций сторон.

сийской Федерации интересов социума, отдельных его страт и немаргинальных групп. Морская деятельность с устойчивой обратной связью, повысившей гибкость взаимодействий между всеми ее участниками, позитивно влияет на темпы роста.

Открытость и распространение информации о развитии отечественной морской деятельности способствуют не только формированию благоприятного когнитивного фона, но и преодолению традиционно континентальных взглядов российских властей и населения. Естественно, в этом процессе могут и должны быть задействованы инструменты аутсорсинга. Однако при ответе на вопрос, какие функции субъекта управления (структур Морской коллегии, в том числе на ведомственном и региональном уровнях) могут быть отданы на аутсорсинг, а какие нет, следует учитывать существование, как минимум, двух направлений: управленческого и коммуникационного. Функции первого из них должны остаться у органов государственной власти Российской Федерации, а второго, предусматривающего взаимодействие со сторонними структурами, включая бизнес-сообщество, научно-исследовательские структуры и институты гражданского общества, могут быть делегированы внешним исполнителям. Особенно актуальна такая задача на уровне советов по морской деятельности в федеральных округах и приморских субъектов Российской Федерации, где открываются перспективы применения аутсорсинговых технологий в таких видах деятельности органов исполнительной власти, как (1) привлечение к процессам генерирования и выработки решения квалифицированных кадров, обладающих знаниями специфики региона и его морехозяйственного комплекса; (2) решение проблемы отсутствия (как на региональном, так и местном уровнях) систем экспертирования стратегических решений, которые повсеместно появляются спонтанно; (3) разработка и реализация социальных проектов в приморских регионах; (4) независимая оценка инвестиционных проектов в морской деятельности, анализ конъюнктуры рынка, рекомендации по привлечению дополнительных инвесторов и диверсификации источников финансирования; (5) популяризация региональных морехозяйственных проектов в русле IT-аутсорсинга и т.д. Кроме того, на аутсорсинг могут отдаваться функции центра информационных взаимодействий в интересах общественной поддержки стратегических приоритетов развития морской деятельности и конкретных морехозяйственных проектов, а также разработка прогностического опережающего обоснования основных направлений конструирования будущего, диагностика взаимодействия государства, общества, науки и бизнеса, подготовка антикризисных планов. Наконец, аутсорсинг может выступить в качестве эффективного механизма управления венчурным инновационным проектированием, причем на любой стадии реализации проекта, в том числе прединвестиционной.

Помимо прочих положительных последствий такой подход уже в рамках обратной связи будет полномасштабно содействовать объединению (на основе осознания и защиты своих интересов) населения в общественные организации (профсоюзы, движения, ассоциации и т.д.), придерживающиеся легальных форм деятельности, а также подключению их к процессам управления региональными морехозяйственными комплексами и контролю за их развитием в рамках советов по морской деятельности. Кроме того, произойдет расширение коридора возможностей органов государственной власти приморских субъектов Российской Федерации по стимулированию формирования или ротации региональных элит и привлечению активных заинтересованных слоев населения к процессам обсуждения управленческих решений на уровне региональных морехозяйственных комплексов. Катализатором таких процессов может выступить развитие в приморских субъектах Российской Федерации института региональных общественных палат, тесно взаимодействующих с советами по морской деятельности.

На федеральном уровне с учетом существующей конфигурации Морской коллегии могут быть предложены, как минимум, два подхода к организации ее взаимодействия с институтами гражданского общества: аутсорсинговый (или информационно-коммуникационный) и инсорсинговый (или институциональный). Первый из них (в определенной мере паллиативный) заключается в передаче этих функций (в первую очередь, мотивационно-популяризаторских и коммуникационных) на аутсорсинг сторонним организациям-посредникам, профессионально специализирующимся на связях с общественностью. Здесь, кстати, как уже отмечалось, может быть полномасштабно задействован ресурс Интернет-портала «Морская коллегия», одна из основных задач которого – обеспечение электронного диалога Правительства с общественными организациями (морские собрания, союз моряков, движение в поддержку флота, профсоюзы и др.) и гражданами¹. Второй, – более предпочтительный, – связан с учреждением специализированного Общественного совета при ответственном секретаре Морской коллегии. В него могли бы войти представители Общественной палаты Российской Федерации, профсоюзов, ассоциаций, морских клубов и собраний и т.д. Возможна и комбинация этих двух путей, когда Общественный совет как аффилированная Морской коллегии структура (по аналогии с НЭС) войдет в тесное взаимодействие с СОПС, отвечающий за функционирование внутреннего сегмента Интернет-портала «Морская коллегия».

Особой аутсорсинговой процедурой и зоной повышенного внимания должно стать целенаправленная работа с молодежью. Здесь можно выделить, как минимум, шесть приоритетных направлений. **1. Культивирование амбициозных профессионально-должностных и потребительских притязаний и стратегий успеха среди молодежи** путем приобщения ее к культуре маринистики, а также системе государственного управления морской деятельностью. **2. Формирование каркаса и институциональное строительство** на

¹ См.: Концепция развития Интернет-портала «Морская коллегия» на 2007-2010 гг.

территории приморских субъектов Российской Федерации *сети молодежных морских организаций*, включая профсоюзные, общественные (созданные под эгидой СМД при участии региональных отделений Молодежной общественной палаты), экологические, превращение их в гражданскую горизонтальную молодежно-студенческую коалицию, входящую в систему СМД и находящуюся в тесной координации с Общественным советом Морской коллегии. **3. Широкомасштабное проведение и популяризация молодежных социально-ориентированных морехозяйственных проектов и акций** с привлечением к ним популярных исполнителей, видных политиков, общественных деятелей и представителей культуры. **4. Проведение гибкой молодежной политики**, сочетающей в себе элементы традиционализма и модернизма, усиление целенаправленной работы по сохранению исторической памяти народа, развитию нравственных основ российской государственности и патриотических качеств среди молодежи, а также повсеместное введение в образовательную практику технологий и приемов воспитания любви к своей Родине (большой и малой), ее истории и традициям, уважительного отношения к достижениям и подвигам, а также трезвой оценки просчетов и поражений. **5. Диверсификация морской туристско-рекреационной и спортивной жизни** с целью вовлечения в нее различных социальных групп, обретения ими собственной культурной идентичности, а также возможности повышения общественной значимости или социального статуса (социализация молодежи). **6. Поддержка экстремальных видов морского туристско-рекреационного бизнеса и спорта**, как средства профилактики правонарушений среди молодежи и превентивной борьбы с наркоманией и токсикоманией.

Есть вероятность, что со временем, идя по такой траектории, социум дойдет до понимания непреходящего значения Мирового океана для каждого своего индивида.

Естественно, аналогичные организационные схемы вполне применимы и востребованы на региональном уровне. Тем более что в приморских субъектах Российской Федерации с их открытой, неконсистентной, нестабилизированной средой внутриобщественных взаимодействий чрезвычайно рискованно уповать на стихийную эволюцию мало-предсказуемых рыночных процессов социальной адаптации к сложившемуся экономическому профилю. Социальная «геометрия» здесь гораздо более чувствительна к воздействию политики, более зависима от направленности и конкретного наполнения принимаемых стратегических решений.

При необходимости в состав СМД могут вводиться новые члены. Целесообразно расширить его за счет представителей не только органов местного самоуправления, научного сообщества, деловых и промышленных кругов, но и предполагаемых к созданию на уровне приморского субъекта Российской Федерации региональных общественных палат путем образования общественных советов при структурах Морской коллегии. По аналогии с Секцией по вопросам ГЧП НЭС Морской коллегии желательно создать региональные деловые советы, куда войдут представители бизнеса (включая малый и средний), промышленности, частные предприниматели. В интересах повышения результативности их работы имеет смысл замыкать эти советы непосредственно на председателей СМД. Налаживание устойчивых каналов взаимодействия и активного диалога таких институтов с аналогичными структурами в Центре, с одной стороны, укрепит авторитет Морской коллегии на региональном уровне, а с другой – будет содействовать более результативному представлению интересов приморских субъектов на уровне Правительства Российской Федерации. В свою очередь, усиление горизонтальных (межведомственных и межрегиональных) взаимодействий на всех ступенях лестницы управления морской деятельностью повысит эффективность реализации комплексных (межведомственных и межрегиональ-

ных) морехозяйственных проектов и выступит катализатором процессов их инициирования.

Если говорить о местном уровне, то все модели организации власти на нем имеют положительные и отрицательные качества, но ни одна из них не обладает полностью отработанным механизмом и структурными подразделениями, необходимыми как для государственного управления морской деятельностью, так и для полноценного местного самоуправления в этом смысле. Сложившееся разнообразие приводит к усложнению общей для страны проблемы уточнения и разграничения полномочий между федеральными органами власти, органами власти субъектов Российской Федерации и местным самоуправлением по поводу развития морской деятельности.

При продвижении в этом направлении следует иметь в виду, что передача части управленческих функций с федерального на региональный уровень возможна только при дееспособной центральной власти, устойчивой административной системе и лишь с параллельным вменением администрациям приморских субъектов Российской Федерации соответствующих обязанностей. Общеизвестно, что делегирование полномочий целесообразно при сильной центральной власти, и, наоборот, консолидация прав, обязанностей и ответственности в Центре при слабой – обычная практика. Иными словами, несмотря на весь формализм и несовершенство современного российского федерализма, на изъязыны в возможных управленческих подходах, к настоящему времени созрели все предпосылки передачи части функций федеральных органов исполнительной власти региональным, а также местному самоуправлению.

Что касается перспектив дальнейшей интеграции российской науки в системе государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации, то здесь на федеральном уровне целесообразно переосмысление форм использования научного потенциала комплексных научно-исследовательских учреждений и превращение, например, СОПС в реальный *think tank*, позиционирование его как надведомственного аналитического центра, причем не только в области морской деятельности, но и вообще в сфере внутренней политики Российской Федерации, включая пространственное социально-экономическое развитие нашей страны. Общеизвестна роль таких «мозговых центров» и «советов мудрецов», как американские Совет по иностранным делам (*Council on Foreign Relations – CFR*) и *RAND Corporation*, английский королевский Институт международных отношений («*Chatham House*») и др. в определении основных направлений внешней и внутренней политики Соединенных Штатов Америки, Великобритании, Германии и т.д., на порядки превосходящая в этих вопросах «вес» авторитетнейших правительственных структур: Государственного департамента США, Пентагона, ЦРУ, британ-

ских *Foreign Office*, *MI-5*, *MI-6* и т.п. Она сводится к подготовке научно обоснованных аналитико-концептуальных материалов о текущем состоянии того или иного вида деятельности, разработке прогнозов и стратегий развития, а также предельно конкретных программ реализации стратегических решений. Именно в недрах этих институтов вырабатывается внешнеполитический курс соответствующих стран.

За без малого столетнюю историю своего существования СОПС накопил уникальный опыт и сегодня может эффективно отвечать за такие задачи аналитической работы в интересах управления, как:

мониторинговая, когда требуется постоянное получение структурированных и агрегированных до соответствующего уровня принятия решений данных об изучаемом процессе;

проекционная, когда в соответствии с поставленной целью проводится специальное исследование протекания процесса;

инновационная, когда необходимо выделить новые, ранее не привлекавшие к себе внимания характеристики и тенденции развития процесса;

стратегическая, когда ставится задача определить (с использованием методологии стратегического прогнозирования и долгосрочного планирования с учетом мировых тенденций и основных направлений научно-технического прогресса) приоритеты и выявить возможности дальнейшего повышения эффективности процесса, уточнить ключевые проблемы, препятствующие этому, сформулировать стратегические цели, провести их ранжирование и эшелонирование, согласно выбранным горизонтам прогнозирования, наметить пути и способы их достижения, увязанные по срокам и источникам финансирования, оценить сопутствующие риски, построить сценарии и т.д.

На базе этого научно-исследовательского института целесообразно развивать систему прогностического обеспечения морской деятельности. Де юре для этого созданы все условия.

На региональном (да и федеральном) уровне становится чрезвычайно востребованным потенциал мореведческих научно-исследовательских учреждений, практически выпавших из системы управления морской деятельностью. Вместе с тем, структурам Морской коллегии приходится решать ряд несвойственных им задач, связанных, например, с популяризацией морской деятельности, экспертированием морехозяйственных проектов и т.д. В этой связи крайне актуализируется проблема создания соответствующих научно-экспертных советов при МВК и СМД, связанных с НЭС Морской коллегии, воссоздания заново устойчивых связей и взаимоотношений власти и науки (в первую очередь,

региональных научно-исследовательских учреждений), практически разорванных и демонтированных в постперестроечный период.

Общеизвестно, что процесс принятия решений – зона повышенного риска, для минимизации которого лицо, осуществляющее такие полномочия, должно иметь множество альтернативных источников информации (каждый из которых по-своему интерпретирует данные), поступающей по различным каналам. Именно поэтому целесообразно постоянное обеспечение лиц, принимающих решения, взвешенными и научно обоснованными экспертными оценками. На аутсорсинг может выноситься подготовка материалов к стратегическим решениям, разработка проектов стратегий, концепций, программ, планов, законов и т.д., а также, к примеру, мониторинг результативности реализации стратегических решений в рамках федеральных целевых программ и приоритетных проектов.

На уровне федеральных органов исполнительной власти, участвующих в системе государственного регулирования и координации развития морской деятельности Российской Федерации, можно предложить гибкую координационную конфигурацию решения каждой конкретной задачи с переменной, постоянно изменяющейся «геометрией» под нее. Весь возможный институциональный спектр широк и включает в себя: *информационно-аналитические управления* (департаменты) как структурные подразделения аппаратов, в которых сосредоточены функции подготовки аналитических материалов для внутреннего пользования, обслуживания процесса управления и принятия решений; *аналитические отделы* в их рамках; *ситуационные центры* как новый мощный инструмент, позволяющий принципиально изменить процесс принятия управленческих решений, снизить риски и нагрузку на первых лиц, улучшить управляемость объекта (морской деятельности), повысить стабильность и устойчивость ее долгосрочного развития; *аналитические управления*, уже не обслуживающие магистральные направления деятельности ведомства, а представляющие собой сам ее предмет, то есть встроенные в его основу (например, осуществляющие аналитическую работу для Совета Безопасности Российской Федерации, полномочных представителей Президента Российской Федерации в федеральных округах); *информационно-аналитические центры* в их структуре и т.д. Некоторые из таких структур уже существуют, другие еще предстоит создать, третьи – сами сформируются по мере появления потребности в них.

Участие науки, бизнеса, общества в их деятельности может осуществляться посредством вхождения их представителей в качестве членов или экспертов в состав рабочих групп, межведомственных комиссий, совещательных, координационных консультационных советов, образуемых, например, при высших должностных лицах, но опять-таки создаваемых под конкретную задачу, поэтому их может быть сколько угодно много. А своеобразными аутсорсерами по реализации научно-исследовательских работ могут выступать независимые аналитические центры (*think tanks*, мозговые центры, фабрики мысли), ключевая особенность которых заключается в тесной взаимосвязи с институтами власти при одновременном сохранении идейной и функциональной самостоятельности. В развитых морских державах любое министерство, буквально, обрастает такими структурами, что повышает и эффективность, и гибкость принимаемых им решений.

То, что число межведомственных комиссий и других структур Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации растет, – хороший знак, свидетельствующий о повышении авторитета этого координационного органа государственной власти, причем ни управляемость, ни эффективность его работы не падают. Подобная модель может быть не без успеха применена и на уровне федеральных округов и приморских субъектов России. Мало того, именно в регионах открываются дополнительные возможности ее развития. Создание под каждую значимую проблему новых институтов (в виде рабочих групп, комиссий, экспертных советов, консультативных центров под эгидой морских советов) или переориентация существующих, уже образовавших своего рода ореол вокруг деятельности региональных структур Морской коллегии, например, в Морском совете при Пра-

вительстве Санкт-Петербурга, сформирует гибкий институциональный каркас пространственного регулирования и координации развития морехозяйственного потенциала нашей страны. Они же будут обеспечивать вовлечение широких слоев социума в процесс управления, расширяя пространство заинтересованных в развитии морской деятельности участников, каждый из которых получит реальную площадку для выражения собственных интересов, что в свою очередь способствует повышению комплексности морской деятельности. Время покажет их жизнеспособность – востребованные им не свернут свою активность и после решения проблемы, малоэффективные – исчезнут и до ее осмысления.

I.4. Пути совершенствования инновационной политики в морехозяйственном комплексе Российской Федерации

I.4.1. Обоснование необходимости становления государственной инновационной системы в области морской деятельности

Процесс совершенствования инновационной политики любого государства или сектора экономики тесно связан с ключевым понятием современности – *конкурентоспособностью*, – которое проявляется на разных уровнях организации морской деятельности. Этот термин используется по отношению к компаниям, секторам морепромышленного производства, регионам, государствам и группам стран. Уместно говорить о конкурентоспособных национальных или региональных морехозяйственных комплексах, их отраслевых инфраструктурах, срезах и сегментах, видах океанопользования, морепромышленных предприятиях и отдельных производствах, в условиях нарастающего дефицита природных ресурсов, а также, продукции и услуг морского происхождения либо морского назначения и т.д. На чрезвычайно волатильном «рынке» при развитии глобальных систем океанического управления сейчас конкурируют не отдельные морские державы или прибрежные государства, а их крупные объединения, над- и межгосударственные (такие, как Евросоюз, НАФТА, МЕРКОСУР). Каждое из них предлагает всемирному морскому сообществу собственную, но в максимальной степени привлекательную для остальных идеологию долгосрочного развития морепользования, тут же вступающую в конкурентную борьбу с альтернативными стратегиями и моделями, в том числе разрабатываемыми транснациональными корпорациями, международными, а также негосударственными некоммерческими организациями. Другими словами, ценностные ориентиры и стратегии роста, устремленные вперед на значительные временные периоды, теперь тоже становятся предметом конкуренции. Разнонаправленные и, с первого взгляда, взаимоисключающие тенденции инте-

грации и конкурентной борьбы¹ в морской деятельности происходят на фоне феномена взаимосвязанности глобализации и новой регионализации в международных отношениях, которая проецируется на процессы изучения, освоения и использования пространств и ресурсов Мирового океана.

Природа конкурентоспособности кроется в интенсификации процесса глобального разделения труда вследствие взаимозависимости макрорегионов Земного шара, а также в структурных диспропорциях их развития и неравномерности пространственного распределения ресурсной базы² в совокупности с экологическими и иными ограничениями. Кроме того, значительную роль в процессах обретения или потери конкурентоспособности играют восстановление многополярной (или, по оценкам некоторых экспертов, бесполярной³) системы международных отношений, неоднородность глобальных политического, экономического, информационного, социокультурного и других пространств. В не меньшей степени на эти процессы влияют появление новых центров опережающего технологического роста и полюсов финансового притяжения, смещение промышленного производства и сферы услуг в Азиатско-Тихоокеанский регион, высокая межрегиональная мобильность потоков (товарных, ресурсных, информационных и т.д.) и прочие факторы. Иными словами, с точки зрения конкурентоспособности решающее значение имеет оптимальность выбора ниши, которую страновой морехозяйственный комплекс способен занять в мировом разделении труда.

Каждый субъект всемирной морской политики решает такую задачу по-своему, пытаясь с выгодой для себя воспользоваться открывающимися в результате глобализации возможностями и ускользнуть от новых, повсеместно появляющихся угроз. Однако общий тренд показывает, что одни государства, опираясь на свои специфические конкурентные преимущества (внутренние и внешние), по большей части получают от глобализации лишь выгоды, другие, – не способные их даже идентифицировать, соответственно, несут все тяготы. Это, естественно, порождает протестные настроения и ведет к обострению межгосударственных противоречий, а в некоторых случаях – к прямому соперничеству, в том числе особенно наглядно за пространства и ресурсы Мирового океана. В происходящей жесткой конкурентной борьбе одного и того же результата можно достичь тремя альтернативными путями: либо совершенствуя собственный морехозяйственный комплекс, например, путем стимулирования производительности труда, энергоэффективности, внедре-

¹ Конкурентные отношения не обязательно перерастают априори в конфронтационные, мало того, сами подчас становятся мощным интеграционным стимулом, что во многом связано с пониманием всеми субъектами общности коренных интересов перед лицом глобальных вызовов.

² Понимаемой в самом широком смысле, начиная от природных и заканчивая трудовыми, интеллектуальными или транспортно-транзитными ресурсами.

³ См., например, работы президента Совета по международным отношениям Ричарда Хааса (США).

ния новейших достижений научно-технического прогресса и т.д., либо искусственно ослабляя конкурентные преимущества потенциальных соперников, или же комбинируя оба подхода. По аналогичным траекториям прокладываются стратегии и отдельных компаний: одни изучают рынок, общественные потребности, а уж затем создают свой уникальный продукт с параллельным повышением эффективности производства, другие – сначала производят товар или услугу, а потом проводят мощную *PR*-акцию, направленную на конструирование под них социального заказа. В последнее время все субъекты морской политики различных иерархических уровней в разных странах, как правило, выбирают второй путь, а неспособность справиться с неизбежными диспропорциями глобальной системы разделения труда провоцирует волну протекционистских требований и действий.

Высокоразвитые морские державы (например, США, Франция и т.д.) последовательно вытесняют любые средства морепользования других государств не только из различных районов Мирового океана, имеющих стратегическое значение с точки зрения богатства ресурсной базы, расположения ключевых морских транспортных артерий или обеспечения безопасности, но с наиболее перспективных мировых рынков товаров и услуг морского происхождения и морского назначения. Причем делают это везде, где это оказывается им по силам, творчески, умело, виртуозно и комплексно используя весь набор современных протекционистских барьеров и преференциальных мер. Надежно защитив свои рынки и отвергая любые обвинения в политике «двойных стандартов», в национальных морских политиках они всячески поощряют внешнюю конкуренцию и проводят активный экспансионистский внешнеэкономический курс. Причем в условиях все более острой конкурентной борьбы на мировых рынках не только правительства приморских стран, но и транснациональные корпорации всячески стремятся избавиться от любых ограничений, способных уменьшить конкурентоспособность их товаров и услуг по сравнению с продукцией потенциальных соперников. Мировая практика, как, впрочем, и здравый смысл, подсказывают, что государство не может ограничиться лишь контролем над соблюдением установленных правил. Ни одно ответственное правительство не может позволить себе пустить на самотек наиболее важные отрасли морепромышленного производства. Хотя основную роль в изменении специализации морского сегмента экономики играют предприятия, государство за рубежом не стоит в стороне от этого процесса, а, напротив, способствует повышению конкурентоспособности компаний. В мировой практике существует немало положительных примеров влияния совместных усилий власти и бизнеса на экономическое развитие той или иной страны¹.

¹ Оболенский В.П. Внешняя торговля России: темпы сверхвысокие, товарное наполнение прежнее // Мировая экономика и международные отношения. – 2006. – № 1. – С. 87.

В политике Соединенных Штатов Америки курс уже не на сдерживание, а на отбрасывание конкурентов начал провозглашаться еще администрацией Р. Рейгана в ее программах структурной адаптации. Содействие конкурентоспособности компаний поставлено в США на законодательную основу. В 1998 году здесь был принят «Комплексный закон о торговле и конкурентоспособности», предусматривающий расширение мер поддержки экспортеров. Проблемы конкурентоспособности европейской промышленности на регулярной основе обсуждаются высшими органами Евросоюза. Разработаны соответствующие планы действий¹.

В 2005 году правительство Франции приняло интегрированную программу по реализации новой промышленной политики, призванной преодолеть структурный кризис французской экономики, увеличить темпы роста, создать новые рабочие места, противостоять утечке промышленного капитала в страны Азии и Восточной Европы, добиться завоевания новых рынков сбыта. Программа предусматривает создание 67 «полюсов конкурентоспособности», призванных внести решающий вклад в создание новых товаров и технологий. В основе проекта лежит государственная поддержка специально отобранных производств и научных коллективов. Шесть из этих проектов призваны стать мировыми лидерами в своих областях: нанотехнологии; телекоммуникационные разработки; биологические исследования; информатика; авиация и космонавтика; медицина. Каждый проект представляет собой крупный научно-производственный кластер, привязанный к определенному региону страны².

Как считают в Германии, те отрасли, которые обеспечивали промышленный рост ведущих стран мира на протяжении десятилетий (автомобилестроение, производство оборудования, химия), сегодня не в состоянии служить основой для экономического прорыва. На первый план выходят новые сферы приложения сил, связанные с высокими технологиями, информатикой, коммуникациями, биотехнологиями, энергетикой, охраной окружающей среды и т.д. Поэтому в первой половине 2000-х годов в Германии начался процесс реформ, предусматривающих снижение налоговой нагрузки, отмену излишних бюрократических требований, а также значительное переключение инвестиций на проведение научных исследований и развитие новых технологий³.

Искусственное придание собственным морехозяйственным комплексам асимметричных конкурентных преимуществ осуществляется путем ужесточения природоохранной политики, возведения непреодолимых заградительных международно-правовых норм с использованием элементов эстоппеля (например, при промышленной добыче водных биоресурсов в конвенционных районах и зонах за пределами действия международных конвенций). Одновременно морскими державами предпринимаются разнообразные протекционистские меры с целью повышения конкурентоспособности всех видов морской деятельности, а также товаров и услуг своих морехозяйственных комплексов, равно как и сфер их производства⁴.

*Во-первых, повсеместно происходит частичное закрытие сегментов внутренних рынков для товаров и услуг морского происхождения и морского назначения путем применения в отношении иностранных производителей (особенно – из развивающихся прибрежных государств) антидемпинговых процедур, укрепляется защита собственных судостроительных и судоходных, транспортно транзитных рынков, напрямую увязанная с проблемой обеспечения **транспортной безопасности**. Протекционистские меры, такие*

¹ Орешкин В.А. Производственный потенциал и конкурентоспособность / В кн. Конкурентоспособность России в глобальной экономике. Научн. рук. А.А. Дынкин, Ю.В. Куренков. – М., 2003. – С. 174.

² ИТАР-ТАСС: Пульс планеты, 15.07.2005.

³ Независимая газета, 2.12.2003.

⁴ Так, например, претензии Евросоюза на лидерство в решении некоторых глобальных проблем (прежде всего, в предотвращении возможных негативных последствий глобальных изменений климата и инициировании более комплексных и дорогостоящих мер в этой области в рамках подготовки пост-Киотских соглашений) ведут к снижению конкурентоспособности стран-членов ЕС и вынуждают в той или иной форме возобновить субсидирование экспорта, либо затруднить доступ на свой рынок более дешевых импортных товаров, вводя специальные «экологические» барьеры.

как грузовые преференции и резервирование за национальными судовладельцами значительной части грузовой базы, – обычная международная практика, характерная как для ведущих морских держав, так и для интенсивно развивающихся прибрежных государств¹.

Среди развитых стран резервирование груза активно применяется в *Соединенных Штатах Америки* практически с начала XX века и имеет тенденцию к ужесточению. Ограничения на внешнеторговые перевозки закреплены здесь рядом законодательных актов. В частности, закон 1904 года требует, чтобы все грузы военных ведомств перевозились исключительно судами под американским флагом. Позднее закон 1954 года предписал, чтобы, по крайней мере, 50% из требующихся для этой цели плавсредств принадлежали судоходным компаниям Соединенных Штатов. Установлено также, что все грузы, финансируемые экспортно-импортным банком США (закон 1934 года), и не менее 50% всех правительственных генеральных грузов (закон о грузовых преференциях 1954 года) обязаны перевозиться исключительно американскими судами. Для сельхозпродуктов, поставляемых по определенным программам иностранной помощи Министерства сельского хозяйства и Агентства международного развития США, этот предел увеличен до 75%, согласно закону о безопасности снабжения продовольствием (*Food Security* – 1995).

Во всех странах – членах Европейского Союза реализуется существенная государственная поддержка национальных судовладельцев в форме налоговых льгот и выгодных кредитов. Наряду с ней во *Франции* законом 1928 года с поправкой 1970 года предусматривается, что 2/3 импорта нефти должны перевозиться на французских или зафрахтованных судах. Во втором случае требуется разрешение министерств топливной промышленности и транспорта. Законом 1934 года установлено, что 40% импорта угля во Францию должно доставляться национальным флотом. В *Испании* королевским декретом 1986 года за национальным флотом полностью резервируются импортные перевозки табака, зерна и продуктов из зерна, кофе, хлопка, а также 90% нефти.

Еще более значимую роль меры защиты интересов национальных перевозчиков играют в морской транспортной политике развивающихся прибрежных государств. В *Аргентине*, *Уругвае*, *Перу* резервируются 50% экспортно-импортных перевозок. В *Колумбии* правительство резервирует 50% навалочных грузов, нефти, рефрижераторного экспорта и импорта за судами своего флага. *Мексика* вовсе не допускает иностранцев во внутренние, пассажиро- и грузоперевозки. В *Бангладеш*, согласно декрету от 26 сентября 1982 года, 40% всех грузов перевозится судами этой страны. В *Индонезии* для юридических и физических лиц-нерезидентов по соображениям национальной безопасности полностью закрыто каботажное судоходство.

Во-вторых, создаются *благоприятные условия для поддержания*, прежде всего, своих приморских рыболовецких общин, *национальных рыбопромысловых флотов* в обостряющейся конкуренции в мировом рыболовстве за право пользования водными биологическими ресурсами Мирового океана, особенно в открытом море, в конвенционных водах и районах, не охваченных действием конвенций. Параллельно происходит *налаживание устойчивого влияния на управление ВБР* (включая нетрадиционные виды промысла) с целью обеспечения в долгосрочной перспективе преимущественного доступа к ним. Активно развиваются и внедряются в *аква- и марикультуру* новые технологии искусственного воспроизводства запасов, в том числе подорванных популяций.

В целом состояние и тенденции развития океанического рыболовства в мире в настоящее время характеризуются усилением соперничества среди стран, осуществляющих промысел водных биоресурсов. Большинство ведущих морских держав и развивающихся прибрежных государств рассматривают рыбопромышленный комплекс как структурообразующий элемент экономики, имеющий стратегическое значение и обеспечивающий *продо-*

¹ См., например: материалы совместного заседания президиума Государственного совета Российской Федерации и Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 2 мая 2007 г. (Доклад о развитии инфраструктуры морского транспорта Российской Федерации).

вольственную безопасность, который способствует заселенности приморских территорий и их социально-экономическому развитию.

В этой связи практически всеми государствами, имеющими протяженную береговую линию, проводится протекционистская политика по отношению к рыболовству и обеспечивается создание таких правовых и экономических условий, которые бы позволяли рыбному хозяйству эффективно функционировать и быть защищенным от внешней конкуренции¹. Разведка, добыча и переработка рыбных запасов, к примеру, в *Норвегии* символизируют обретение и защиту национального суверенитета, а в *Индонезии* промысел некоторых ценных видов ВБР защищен от проникновения иностранного капитала.

Показатель среднедушевого потребления рыбопродукции в ведущих морских державах достигает: в *Японии* – 64,7 кг, *Норвегии* – 47,4 кг, *Китае* – 25,7 кг, *США* – 22,6 кг., в то время как в Российской Федерации он сократился по сравнению с 80-ми годами прошлого века почти в 2 раза и составляет на сегодняшний день 12,6 кг в год. При этом около 33% внутреннего потребления рыбных товаров в России обеспечивается за счет импорта, существенная часть которого фактически становится реэкспортом водных биологических ресурсов, выловленных российскими рыбопромысловыми судами и поставленных зарубежным компаниям в виде сырья. Тем самым увеличиваются трансграничные издержки, связанные с обеспечением населения Российской Федерации рыбной продукцией. При сохранении преимущественно сырьевого характера экспорта рыбных товаров рентабельность внешней торговли резко снижается. Отмеченная тенденция, преобладающая среди ведущих морских держав и других прибрежных государств с развитым рыбохозяйственным комплексом, к ужесточению управления и контроля за эксплуатацией ВБР своих исключительных экономических зон в совокупности с недоосвоением их запасов Российской Федерации непременно приведет к неблагоприятной ситуации, которая будет обусловлена растущим внешнеэкономическим и внешнеполитическим давлением на Россию со стороны зарубежных стран. Иными словами, отсутствие государственных мер по полному освоению общих допустимых уловов ВБР в исключительной экономической зоне Российской Федерации и конвенционных районах Мирового океана российскими рыбохозяйственными организациями создаст для иностранных государств приоритетные условия в этой области.

Среди негативных явлений, присущих отечественному рыбопромышленному комплексу, особняком стоит проблема, связанная с незаконным промыслом, без кардинального решения которой говорить об экономическом оздоровлении этой сферы в ближайшей перспективе невозможно. Несмотря на предпринимаемые в последние годы меры по предотвращению браконьерства, масштабы его не снижаются. Это не только резко контрастирует с общемировыми тенденциями, но и наносит ощутимый вред деловой и политической репутации Российской Федерации на международном уровне, а также противоречит экономическим интересам страны. Россия несет колоссальные потери, как финансовые

¹ См., например: проект Концепции федеральной целевой программы «Повышение эффективности использования и развития ресурсного потенциала рыбохозяйственного комплекса на 2009-2013 годы».

– от недополучения налогов и сборов в бюджеты всех уровней, сокрытия валютной выручки, так и связанные с сокращением или почти полным уничтожением наиболее ценных видов ВБР. Ежегодно Российская Федерация теряет из-за незаконных вылова и вывоза рыбной продукции за рубеж до 1 млрд долларов США, превосходя подобные показатели интенсивно развивающихся прибрежных государств, отличающихся неблагоприятной криминогенной обстановкой и коррумпированностью государственного аппарата.

В-третьих, во всем мире активно разрабатываются и внедряются технологии освоения минеральных и энергетических ресурсов Мирового океана, совершенствуются способы их разведки и глубокой переработки. Все шире вовлекаются в промышленный оборот альтернативные и возобновляемые источники энергии: геотермальной, циркуляционной океанической, волновой, планетарной гравитационной (приливы и отливы).

Общий рост потребности в минеральном сырье и все возрастающая степень истощения его запасов на континентальной части Планеты обусловили активизацию поисково-разведочных работ на высоколиквидные виды полезных ископаемых, в первую очередь на нефть и газ, на континентальном шельфе и океанических склонах. Там, где ранее перспективные бассейны лишь предполагались (*Ангола и Бразилия*), теперь открыты крупнейшие месторождения углеводородов. Ряд стран, не обеспеченных континентальными энергетическими и минеральными ресурсами, не только удовлетворил свои потребности за счет шельфа, но и стал крупными экспортерами нефти и газа (*Норвегия, Великобритания, Нигерия, Ангола, Габон, Австралия, Вьетнам* и др.). В настоящее время более 35% общемировой добычи нефти и 32% газа проводится на континентальном шельфе, а к 2010 году эти цифры, по различным прогнозам, возрастут до 50-60%¹. На этом фоне отчетливо видно отставание России, промышленное освоение шельфовых минеральных и энергетических ресурсов которой только начинается, а и то преимущественно с иностранным участием.

В-четвертых, совершенствуется методология комплексных научных исследований, происходит наращивание экспедиционной работы в ключевых районах Мирового океана, понимаемой в первую очередь как фактор обеспечения своего в них присутствия и приобретения конкурентных преимуществ, а также необходимых данных для воспроизводства ресурсной базы, обеспечения безопасности мореплавания, предупреждения и уменьшения опасных последствий стихийных бедствий, постоянного мониторинга природных, антропогенных и техногенных явлений глобального и регионального масштаба.

¹ См., например: Долгосрочная государственная Программа изучения недр и воспроизводства минерально-сырьевых ресурсов России на основе баланса потребления и воспроизводства минерального сырья до 2020 года, проект Концепции Национальной программы действий по технико-технологическому обеспечению освоения нефтегазового потенциала континентального шельфа Российской Федерации.

Неоспоримая климатоформирующая функция Мирового океана и его главенствующее значение в экосистемной динамике, учащающиеся морские природные катастрофы (цунами, сейсмическая активность океанической земной коры) побуждают человечество к интенсификации фундаментальных исследований его природы. Общепринято, что в долгосрочной перспективе только способность осуществлять морскую деятельность на достаточно высоком технологическом уровне может обеспечить поддержание экологического равновесия Планеты. Объективное обострение ряда экологических проблем мирового масштаба (загрязнение морской среды прибрежных акваторий, дефицит пресной питьевой воды, возможные глобальные изменения климата, учащающиеся природные катаклизмы и т.д.), субъективные стремления удержать и увеличить технологический отрыв в конкурентоспособности ведущих морских держав от остальных прибрежных государств во многом обусловили новые глобальные угрозы и вызовы в мировой морской политике.

Современная эволюция комплексных морских научных исследований направлена на переход от прямых контактных измерений к дистанционным, включая спутниковые наблюдения за поверхностными эффектами, измерения с помощью автономных приборов различных типов с передачей информации через каналы связи в центры данных и т.д. Методы спутниковой океанографии становятся все более совершенными, что открывает беспримерно широкий спектр исследуемых параметров, создает возможность для глобального охвата Мирового океана со все более тонким пространственным и временным разрешением. Тем не менее, актуальность прямых контактных измерений по-прежнему сохраняется. Начавшийся с 80-х годов прошлого века стремительный рост количества и качества автоматических наблюдательных систем (дрейфующие, заякоренные и всплывающие буи АРГО, сонары и др.) превратил их в основной источник данных о состоянии морской среды.

Общий тренд состоит в движении от разрозненных систем наблюдений за Мировым океаном и отдельных проектов изучения его природы к системам, получающим скоординированную и интегрированную информацию о морской среде, которая должна служить основой для обоснованных и эффективных решений в различных видах морской деятельности. Отмечается устойчивое стремление к сопряжению национальных систем наблюдений. Международные программы преследуют общие практические цели достижения устойчивого развития, включая в себя предупреждение и уменьшение последствий стихийных бедствий и антропогенных катастроф в Мировом океане; исследование роли Мирового океана, оценку, предсказание, смягчение и адаптацию к вариациям и изменениям климата; совершенствование системы управления биологическими, минеральными и энер-

гетическими ресурсами Мирового океана; улучшение управления и защиты морских экосистем.

Повсеместно осуществляется переход к оперативной океанографии в режиме реального времени, интенсифицируется международный обмен океанографическими данными. Значительно возросли требования к картографическим измерениям, представлению гидрографической информации в электронном виде, разработке технологии оперативной корректуры имеющейся картографической информации, особенно при выполнении работ в мелководных шельфовых районах.

В-пятых, осуществляется переход на повсеместное *внедрение инновационных технологий* в судостроение и морское приборостроение, добычу, переработку и транспортировку энергоресурсов континентального шельфа, а также *ограничение их экспорта*. Наиболее высоко поднята планка ограничительных барьеров для иностранного капитала в тех видах морской деятельности, обеспечивающих, обслуживающих и шлейфовых производствах, которые генерируют широкий спектр организационных и технологических инноваций и тем самым напрямую определяют уровень конкурентоспособности морехозяйственного комплекса любой страны.

В-шестых, в интересах повышения собственной конкурентоспособности развитыми морскими державами проводится курс на *опережающее развитие информационного обеспечения морской деятельности* с использованием современных средств навигации и связи. В России при этом фиксируется всё большая разобщенность систем информационного обеспечения морской деятельности Российской Федерации, недостаточный уровень их сопряжения с международными и глобальными информационными системами и сетями.

1.4.2. Подходы к определению конкурентоспособности морехозяйственного комплекса

В основе новой парадигмы внутренней и внешней политики России, объявленной Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, как раз лежит целеустановка на повышение конкурентоспособности страны, ослабившая акцент на экономическую эффективность, с которой, в принципе, жестко связана.

Есть, как минимум, три категории, с которыми коррелирует понятие «конкурентоспособность». *Во-первых*, конкурентоспособностью определяется уровень **национальной безопасности**, то есть ее потеря влечет за собой экономическую слабость, а следом – и политическую незащищенность, а иногда и несамостоятельность. Одновременно по мере повышения конкурентоспособности государство становится готовым всё более эффективно *обеспечивать свой суверенитет, реализовывать свои суверенные права и отстаивать*

свои **национальные интересы**, в том числе в различных районах Мирового океана. *Во-вторых*, конкурентоспособность идет рука об руку с **диверсификацией ad hoc** морского сегмента **экономики** и **устойчивым социально-экономическим ростом** в приморских субъектах Российской Федерации, гарантирующим **внутриполитическую стабильность**. Безусловно, сегодняшняя конъюнктурно выгодная сырьевая ориентация морехозяйственного комплекса проигрывает более диверсифицированным конкурентам не только в отдаленной, но и в среднесрочной перспективе. Наконец, *в-третьих*, **реноме, внешнеполитические и внешнеэкономические возможности страны** также напрямую увязаны с ее конкурентоспособностью. Она обуславливает интенсивный взаимовыгодный обмен инвестициями, технологиями и ресурсами, оптимизацию торговли, оперативное решение возникающих трансграничных проблем, своевременное предотвращение глобальных угроз, сглаживание вызовов и рисков, приемлемый уровень безопасности по периметру морских границ. Кроме того, благодаря ей возможны широкое представительство в международных организациях для защиты своих национальных интересов, значительные перспективы установлению деловых и личных контактов для общества и бизнеса за рубежом, приобщение к общецивилизационному наследию, знакомство с локальными культурами, перенятие и адаптация к специфике российских условий прогрессивного мирового опыта и т.д.

За последнее время, наверное, ни одна другая идея не вызвала столько дискуссий в экспертных кругах и среди лиц, принимающих решения на государственном и корпоративном уровне, как концепция конкурентоспособности. Растущий интерес к ней может быть частично объяснен тем обстоятельством, что все страны стремятся учитывать изменяющиеся стандарты политико-экономической эффективности, ставшие следствием весьма неоднозначных процессов глобализации. Несмотря на широкое распространение термина «конкурентоспособность» в современном политико-экономическом лексиконе, несложно выявить один парадоксальный факт – отсутствие единства в понимании этого явления, равно как и общепринятых критериев его оценки, даже на экспертном уровне. Иными словами, понятие конкурентоспособности терминологически не идентифицировано, тем более применительно к морехозяйственному комплексу.

Одни специалисты вкладывают в него, например, *сальдо экспорта-импорта*, то есть повышение конкурентоспособности страны на товарных рынках обусловлено увеличением экспорта и снижением импорта с учетом формулы $Э - И = С - Ин$, экспорт минус импорт равно сбережения минус инвестиции¹. Другие видят в ней результат *синергетического эффекта, обеспечивающегося широким спектром специализированных промышленных, технологических, финансовых, коммерческих, административных и культурных возможностей, знаний и навыков, расположенных в различных регионах мира*² или *свойство объекта, характеризующееся степенью реального или потенциального удовлетворения им конкретной потребности по сравнению с аналогичными объектами, представленными на данном рынке*³. Авторы Оксфордского словаря считают главным показателем конкурентоспособности национальной экономики *удовлетворение возрастающего совокупного общественного спроса и поддержку экспорта*⁴. В Гарвардском словаре конкурентоспособность трактуется как *способность страны или бизнеса производить товары и услуги, которые могут успешно конкурировать на мировых рынках*⁵. Комиссия по промышленной конкурентоспособности при Пре-

¹ См., например: Юдаева К.В. Конкурентоспособность? Спасибо, не надо // Россия в глобальной политике. – 2004. – Июль-август. – № 4. – С. 35.

² Праздничных А.Н. Региональная конкурентоспособность как феномен глобализации / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата политических наук. – М.: РАГС, 1999.

³ Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление. – М.: ИНФРА-М, 2000. – С. 23. См. также: Фатхутдинов Р.А. Стратегическая конкурентоспособность. – М.: Экономика, 2005. – 504 с.

⁴ Бизнес. Оксфордский толковый словарь. – М.: Прогресс-Академия, 2004.

⁵ Field Guide to Business Terms. – Harvard Business School Press, March 1995.

зиденте США заявляет, что конкурентоспособность национальной экономики определяется возможностями страны в условиях свободного и справедливого рынка производить товары и услуги, которые отвечают требованиям мировых рынков при одновременном сохранении или повышении реальных доходов своих граждан¹. В рамках проекта ОЭСР «Инфраструктура для промышленной конкурентоспособности» секретариат предложил понимать под конкурентоспособностью *способность компаний, отраслей промышленности, регионов, наций или групп соседних стран производить высокий уровень дохода и занятости, находясь в условиях международной конкуренции*². Это определение базируется на концепции, разработанной профессором Гарвардской школы бизнеса Майклом Портером. Предлагаются термины «глобальная конкурентоспособность», «региональная конкурентоспособность», «отраслевая конкурентоспособность», «корпоративная конкурентоспособность» и т.д. по нисходящей.

В этой связи уместно вынести на обсуждение собственное определение: **под конкурентоспособным следует понимать такой морехозяйственный комплекс (национальный, региональный, отраслевой), который (1) способен эффективно производить и с прибылью реализовывать на внутреннем и внешних рынках товары и услуги морского происхождения и морского назначения, соответствующие современным общемировым стандартам качества; (2) располагает развитым человеческим капиталом, инвестиционным и инновационным потенциалом, позволяющим результативно внедрять в системы производства и управления новейшие достижения научно-технического прогресса, технологические и организационные нововведения; (3) отличается рациональным и диверсифицированным использованием ресурсной базы; (4) обеспечивает безопасность во всех сферах, устойчивое социально-экономическое развитие и высокое качество жизни населения приморских территорий; (5) имеет гибкую систему внешнеэкономических связей.**

Оказывается, отсутствие четкого и устоявшегося понятийного аппарата применительно к конкурентоспособности отнюдь не мешает ее арифметическому вычислению, при котором обычно оперируют не абсолютными, а относительными показателями в сравнении с другими субъектами-конкурентами. При этом было бы преувеличением сказать о наличии единой общепринятой методики, а в мировой практике используют, как минимум, три способа определения конкурентоспособности: рейтинговый, затратно-ценовой и основанный на конкурентных преимуществах. Первый из них, – а именно рейтингование, – построенный на экспертных оценках и самый формализованный, несмотря на известную и подвергаемую справедливой критике долю субъективизма, наиболее широко используется ведущими в этой области организациями. Так, например, Всемирный экономический форум (ВЭФ, *World Economic Forum – WEF*, Женева, Швейцария) и Международный институт развития управления (*International Institute for Management Development – IMD*, Лозанна, Швейцария) публикуют ежегодные отчеты, в которых анализируется и ранжируется конкурентоспособность государств.

¹ Цитата по: Обрезков Н.Н. Проблемы повышения конкурентоспособности России в процессе обеспечения ее экономической безопасности при интеграции в мировое хозяйство / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – М.: ВНИИВС, 2006. – С. 9-10.

² *Industrial Development and Competitiveness // The OECD Observer. – 1996. – No. 1. – P. 3.*

В основе оценок ВЭФ лежат порядка 200 показателей конкурентоспособности, сведенных в 8 групп: 1) открытость, 2) государство, 3) финансы, 4) инфраструктура, 5) технологии, 6) управление, 7) труд, 8) институты. Каждому из этих факторов экспертами придаётся весовой коэффициент, и на базе восьми суммарных определяется сводный индекс, а затем общий рейтинг страны, искусственная заниженность которого, кстати, опосредованно влияет на приток иностранных инвестиций. Однако такой подход далек от идеала. Действительно, использование произвольных представлений идеологически ангажированных чиновников, научной элиты и деловых кругов о роли и значении того или иного фактора, неучет факта обладания природными ресурсами, несопоставимость показателей в динамике ввиду постоянного изменения их состава и числа (например, в 1996 году они охватывали 49 стран, а в 2005 году – 117, то есть больше, чем в два раза) легко ставят под сомнение полученные результаты. Среди видимых недостатков можно отметить отсутствие какой-либо корреляции между конкурентоспособностью на разных уровнях организации экономики – конкурентоспособность страны никак не влияет на конкурентоспособность производимых ею товаров и услуг и т.д. Тем не менее, приведённые за 2002-2005 гг. данные свидетельствуют о лидирующих позициях в рейтинге скандинавских стран, Нидерландов и Великобритании, обошедшей Германию, идущую по этому показателю впереди Испании, которая, – что интересно, – превосходит Францию и Италию. Любопытно также, что в результате таких расчетов миниатюрные экономики постсоветской Прибалтики получили явно выраженный приоритет перед той же Италией, что также может быть объяснено несовершенством применяемого методологического аппарата. Россия в этом списке из 117 стран занимает скромное 75 место¹.

Проблема кроется в необъективности способов подсчета страновых рейтингов, даже если цели и стратегии государственных политик управления конкурентоспособностью идентифицированы самым однозначным и оптимальным образом. Аналитики могут сколько угодно долго рассуждать о компромиссах и эффективности, но только будущее способно показать, чье видение одержит верх. В этом заключается хорошо известный бизнесу стратегический конкурентный риск. Таким образом, актуальной задачей становится разработка методики определения конкурентоспособности морехозяйственного комплекса и тех мер, которые принимаются органами государственной власти в интересах её повышения.

1.4.3. Проблемы и конкурентные преимущества морехозяйственного комплекса России

В настоящее время место российского морехозяйственного комплекса в системе международного разделения труда определяется преимущественно экспортом сырья, полученного в первую очередь из биологических и энергетических ресурсов морского происхождения. Другими словами, структура и состав экспорта свидетельствует об ограниченной конкурентоспособности морского сектора отечественной экономики, поддерживаемой в первую очередь сугубо природными богатствами (главным образом исключительной экономической зоны и континентального шельфа) и их разнообразием. Ресурсная зависимость подталкивает к узкой специализации морепользования, его монопрофильной ориентации (преобладанию первичного сектора экономики), а наращивание сырьевого экспорта значительно снижает качество роста, который носит сугубо экстенсивный характер и происходит за счет традиционной неконкурентоспособной продукции. Сужающийся коридор возможностей обуславливает появление конкуренции между различными видами водных биоресурсов, а также источниками энергии (нефть, газ, возобновляемые и альтер-

¹ The Global Competitiveness Report. 2002-2005. – Geneva, World Economic Forum.

нативные источники), равно как и конфликт этих двух видов морской деятельности за одни и те же акватории.

Отечественный морепромышленный комплекс почти не производит современных, высокотехнологичных, наукоемких товаров и услуг массового спроса и гражданского назначения. Более того, в отличие от интенсивно развивающихся прибрежных государств, таких, как Бразилия, Индия и тем более Китай, Россия пока не сумела пробиться на мировой рынок с широким ассортиментом готовой, несырьевой продукции.

Новую экономику вообще невозможно построить на обломках традиционной. Обозреватель агентства *Bloomberg News* У. Песек (мл.) выразил как-то сожаление, что Индия может упустить шанс стать «первой страной в современной истории, сумевшей перейти от аграрной экономики к экономике услуг, минуя фазу преобладания обрабатывающей промышленности»¹. Он ошибался, но не в отношении отдельно взятого государства, а считая такой переход принципиально достижимым. Для того чтобы нормально заработали инновационные механизмы, нужна не виртуально-имиджевая транзитологическая операция, а продуманная реиндустриализация морехозяйственного комплекса. Наиболее результативный способ в реализации такого подхода – мощная инвестиционная, налоговая и протекционистская (в отношении иностранной конкуренции) государственная поддержка, а следом за ней – эффективное государственное регулирование морской деятельности, форсирование модернизации морехозяйственного комплекса Российской Федерации на основе внедрения перспективных достижений научно-технического прогресса, технологических и организационных инноваций, активизации внешнеполитических и внешнеэкономических усилий в деле отстаивания интересов всех субъектов морской политики России в мире.

В ряд конкурентных статей российского экспорта можно включить лишь некоторые виды рыбных и нефтехимпродуктов, впрочем, неглубокой, первичной переработки. Именно подобные полуфабрикаты образуют вторую по значимости группу товаров российского экспорта, причем их конкурентоспособность напрямую зависит от наличия дешевого сырья и энергии. Среди негативных последствий такой экстенсивной экономической политики освоения и эксплуатации ресурсов Мирового океана особо выделяются низкие темпы их воспроизводства, грозящие исчерпанием, а также наращивание и без того рекордной в сравнении с другими странами энергоемкости морехозяйственного комплекса, что ведет к общей его стагнации.

Рецидивы «голландской болезни» на протяжении последних лет тормозят развитие несырьевых видов морской деятельности и более наукоемких обрабатывающих производств, а низкотехнологичный экспорт гарантированно обеспечивает (как показывает сегодняшняя практика, до поры до времени) приток «дешевой» иностранной валюты. В свою очередь эти процессы подрывают конкурентоспособность российских производителей морских товаров и услуг, ориентированных на внутренний рынок, а также приводят к снижению инвестиционной активности. При таких условиях импортозамещение становится практически невозможным, и вся экономика попадает в непреодолимую зависимость от мировых конъюнктурных колебаний цен на экспортные товары, что убедительно показывает разразившийся в настоящее время финансовый кризис.

¹ Pesek W. (Jr.). India's push toward manufacturing a risk // The Japan Times. 09.11.2004.

Экспорт продукции судо- и кораблестроения по существу представлен только двумя позициями: (1) корпуса судов; (2) вооружение и военная техника, первая из которых имеет единичный характер, и лишь вторая – массовый, да и то с некоторой натяжкой. В силу роста уровня конкуренции на мировых рынках и резкой политизации торговли такими видами товаров вряд ли можно уверенно прогнозировать сохранение в этой нише текущих позиций морепромышленного комплекса России в обозримой перспективе, хотя объективно оно ей по силам.

Что касается диверсификации внешнеторговых партнеров и географической сбалансированности разного рода трансграничных потоков, изначально нацеленных на Европу и республики бывшего СССР, то в этом плане, к сожалению, больше вопросов, чем ответов, даже в отношении традиционно экспортируемых сырьевых товаров морского происхождения. На западном направлении экспорта, чрезвычайно чувствительном к оптимизации транспортных схем, недостаточная согласованность развития сети баренцево-морских и балтийских портов, а также слабая координация их работы спровоцировали ненужную, нежелательную и неоправданную внутрироссийскую конкуренцию между ними с соответствующими суммарными экономическими потерями. Отсутствие альтернативных экспортных товаров и услуг морехозяйственного комплекса заметно не только в торговле России со странами Западной Европы, но и с бывшими государствами социалистического лагеря. Более широкий ассортимент продукции мог бы приходиться на традиционный российский морской сегмент товарообмена в рамках пространства СНГ, но даже там основная статья доходов – опять же сырье. Сколь-нибудь внятная стратегия облагораживания структуры экспорта морского сектора экономики и усиления его роли в международном разделении труда на сегодня у Российской Федерации отсутствует, а призывы к инновационному прорыву наталкиваются на довольно грустное финансовое и кадровое состояние российской мореведческой науки, которое безусловно оставляет желать лучшего.

Тем не менее, у морехозяйственного комплекса России помимо военно-промышленного сегмента есть свои ярко выраженные конкурентные преимущества и в сугубо гражданских сферах, в том числе привнесенные сюда из ОПК в рамках его реконверсии и диверсификации. Мало того, самые интересные и перспективные технологические инновации, как им и положено, находятся на стыке нескольких отраслей морехозяйственного комплекса или видов морской деятельности, что требует меж- и мультидисциплинарных НИОКР. Некоторые из них страна не утратила со времен Советского Союза, другие – обрела уже в постперестроечное время. Большинство из них вполне наукоемки и высокотехнологичны, а значит – конкурентоспособны на мировых рынках гражданской продукции морского назначения.

Со снятием ограничений по точности разрешения (определения) координат объектов с помощью российской глобальной навигационной спутниковой системы (ГЛОНАСС) новые горизонты открываются на рынке запусков коммерческих спутников. Тем более что спектр потенциальных потребителей их услуг практически бесконечен и включает в себя предприятия морского и речного транспорта, высокоточной геологоразведки, геодезии и картографии, полученные данные нужны даже для ориентации туристов. Система обладает рядом конкурентных преимуществ перед американской *GPS* и другими аналогами.

Европейский Союз, поставив перед собой амбициозную цель создать собственную систему глобальной связи и навигации «Галилео», через Европейское космическое агентство интенсифицирует контакты по этой линии с российской стороной. В «Белой книге» ЕС по космосу подчеркивается: «Признавая выдающийся опыт и потенциал России в космической сфере, Европа обязана расширить ныне существующие здесь сферы сотрудничества, включая совместные НИОКР и инженерно-внедренческие разработки... и выйти на долгосрочное и стратегическое партнерство с нею»¹. В настоящее время реализуется соглашение о реконструкции космодрома Куру во Французской Гвиане для запуска с помощью ракет «Союз» спутников на геостационарную орбиту.

У отечественных предприятий имеется ряд оригинальных научно-технических заделов, не имеющих столь качественных аналогов в мире, таких, например, как экранопланы. Разработки в этой области, в первую очередь ЗАО «Арктическая торговотранспортная компания», позволяют создавать также экологически совместимые транспортные схемы с применением высокоскоростных судов многоцелевого назначения, использующих экранный эффект, либо скегового типа. Главные преимущества экранопланов перед надводными судами и транспортными самолетами: большая скорость (до 500 км/ч), экономичность и более высокая грузоподъемность, а также амфибийность, которая обеспечивает ему способность самостоятельного выхода на относительно ровный необорудованный берег, в том числе и при наличии ледового припая, а также возможность базирования на берегу. Для военных целей немаловажна малозаметность экраноплана на радарх вследствие полёта на низких высотах, их быстроходность, невосприимчивость к противокорабельным минам. Способность экранопланов двигаться над заснеженными и ледовыми поверхностями, а также над землей делает их всесезонным видом водного транспорта, которые может стать уникальным для освоения и поддержания жизнедеятельности северных и арктических районов нашей страны, а также развития современной высокотехнологичной скоростной морской транспортной системы России. Спектр их применения весьма широк и включает в себя, как минимум, несколько направлений: (1) грузопассажирские перевозки между населенными пунктами, не связанными наземной инфраструктурой в целях повышения скорости и транспортной доступности приморских территорий; (2) обеспечение круглогодичной навигации в суровых климатических условиях,

¹ «Современная Европа». – № 4. – 2005. – С. 50.

каботажное плавание, организация транспортного сообщения между отдаленными районами на трассе Севморпути, в том числе для оказания первой медицинской помощи, доставки стратегических грузов, а также вывоза ценных видов сырья с малым удельным весом (рудные концентраты редких металлов, алмазы и алмазная крошка и т.д.); (3) обеспечение потребностей разведки и разработки углеводородных месторождений на континентальном шельфе Российской Федерации, включая обслуживание буровых платформ (транспортировка необходимых грузов и персонала), сбор и доставку буровых кернов в места лабораторных исследований; (4) осуществление спасательных операций, оказание помощи терпящим бедствие (вследствие природных и антропогенных катастроф) судам, кораблям, подводным лодкам, летательным аппаратам и приводившимся космическим объектам; (5) предотвращение и быстрое реагирование на угрозы различного характера с морских направлений, защита Государственной границы Российской Федерации, предупреждение террористических актов на море и прочих угроз национальной безопасности в Мировом океане.

Особенно актуальным использование экранопланов может стать при освоении Штокмановского газоконденсатного месторождения, поскольку их размещение в районах Мурманска и Архангельска, а также на архипелагах Новая Земля и Земля Франца-Иосифа позволит полностью контролировать акваторию над ним, обеспечить максимальную безопасность добычи углеводородов (начиная от оперативной ликвидации разливов нефти и заканчивая предотвращением террористических угроз), а также создать бесперебойное всепогодное транспортное сообщение с буровыми платформами.

Россия по-прежнему вместе с США, Великобританией и Францией входит в четверку стран, способных производить все виды авиационной техники, включая гидросамолеты, самолеты и вертолеты морского базирования. Существенным препятствием широкому участию российских авиазаводов и конструкторских бюро в международном разделении труда в этой области авиастроения была их организационная разобщенность. Сейчас этот недостаток преодолен путем создания Объединенной авиастроительной корпорации.

Возрастающий товарооборот, процветающий туристический бизнес, потребность в сокращении времени пути в период путешествий, деловых поездок и транспортировки грузов, привлекательность и надежность морских сообщений побудили ведущие мировые державы к активному освоению морских коммуникаций и развитию пассажирско-автомобильных паромов. Россия, имеющая богатейший научно-технический потенциал, опыт проектирования и строительства кораблей и судов различного типа, в том числе быстроходных, к сожалению, утратила свои позиции в этом секторе морских перевозок, хотя в настоящее время наблюдается острая нехватка морского пассажирского сообщения в самых разных акваториях нашей страны, чем объясняется инициатива, связанная с обоснованием эксплуатации автопассажирских скоростных паромов скегового типа на воз-

душной подушке «Северная Венеция» (проект 19800), разработанных ГНПП морского транспорта «Инмортранс»¹.

Принципиально важным фактом следует считать возвращение российского атомного машиностроения на мировой рынок после длительного перерыва. Причем чрезвычайно перспективным представляется использование плавучих атомных теплоэлектростанций (ПАТЭС) – мобильных, надежных, безопасных, экономически эффективных энергосистем для удаленных и изолированных приморских районов. Проблема их энергообеспечения в сложившихся условиях (низкая эффективность и высокая изношенность энергоисточников, электрических и тепловых сетей, обеспечивающих энергией население и промышленных потребителей в зоне децентрализованного энергоснабжения, постоянный рост цен на органическое топливо, слаборазвитая инфраструктура, обуславливающая трудности по его доставке и пр.) становится ключевой для сохранения накопленного в них промышленного потенциала, социальной инфраструктуры и жизнеобеспеченности населения. При сосредоточении в региональном морехозяйственном комплексе значительного количества крупных потребителей электроэнергии, к наиболее перспективным вариантам решения вопроса обеспечения надежного энергообеспечения относится использование ПАТЭС. Предварительный анализ эффективности атомных станций малой мощности (к числу наиболее перспективных проектов в этой области и относятся ПАТЭС) показывает их высокую конкурентоспособность по сравнению с традиционными энергоисточниками в отдельных районах России, даже при наличии собственных энергоносителей. В настоящее время Росатом приступил к разработке и реализации широкомасштабной программы строительства серии ПАТЭС для энергоснабжения удаленных территорий Крайнего Севера и Дальнего Востока России, а также зарубежных стран.

В XXI веке начинается полномасштабное освоение минеральных и энергетических ресурсов континентального шельфа, обусловленное истощением запасов полезных ископаемых материковой части Земли. Все шире вовлекаются в промышленный оборот альтернативные источники энергии: геотермальной, циркуляционной океанической, волновой, планетарной гравитационной (приливы и отливы). Пока еще энергопотребление человечества может быть покрыто за счет использования органических топлив (уголь, нефть, газ), гидро- и атомной энергии. Однако есть опасения, что органическое топливо к 2020 году может удовлетворить запросы мировой энергетики только частично, и придется покрывать дефицит за счет постоянно существующих или периодически возникающих в

¹ См.: Пашенко В.В. (генеральный директор – начальник парокходства ГНПП МТ «Инмортранс»). Доклад на Ситуационном анализе по формированию предложений к проекту Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу (27 февраля 2008 г., Москва, СОПС).

окружающей среде потоков энергии, тех, которые не являются следствием целенаправленной деятельности человека. Ввиду таких прогнозов, начиная с 1990-х годов, по инициативе ЮНЕСКО государства-члены ООН и заинтересованные организации и предприятия проводят идеи широкого использования возобновляемых источников энергии.

В мире использование нетрадиционных источников практикуется уже давно. Например, первую электростанцию, работающую на энергии горячих источников, построили еще в 1904 году в итальянском городке Лардерелло. С сороковых годов прошлого столетия геотермальная энергия становится единственным источником тепла в Исландии, а с конца пятидесятых получает широкое распространение и в других странах, богатых подземными запасами горячей воды. Сегодня геотермальные энергоустановки – лидеры среди нетрадиционных способов получения энергии (ветрового, солнечного, приливного и проч.). В США показатель установленной мощности на ГеоЭС подбирается к отметке 3000 МВт. Произведенное на ГеоЭС электричество вместе с теплом, напрямую идущим на обогрев и промышленные нужды, составляет в энергобалансе страны более 1%. В Мексике геотермальная составляющая превышает 4%, а абсолютный лидер – Филиппины, здесь десятки ГеоЭС с совокупной установленной мощностью 2000 МВт вырабатывают пятую часть всей электроэнергии страны. Решение энергетических проблем некоторых приморских регионов – например, Камчатского края – может способствовать использованию уникального природного потенциала – неисчерпаемых источников энергии, к наиболее перспективным из которых в регионе относится геотермальная.

Более всего разработаны способы получения электрической энергии за счет преобразования практически неисчерпаемой приливной энергии, размеры которой в тысячи раз превышают энергию всех рек мира. Из современных приливных электростанций наиболее хорошо известна крупномасштабная электростанция Ранс мощностью 240 МВт в заливе Сен Мало (Бретань, Франция). Стоимость энергии, вырабатываемой на ней меньше, чем на ГЭС, ТЭС и АЭС. Есть оценки, что ПЭС в нынешнем веке возьмут на себя 10% мирового производства электроэнергии.

Россия сегодня не рассматривается в качестве лидера в использовании энергии прилива, пока она имеет только одна экспериментальная приливная электростанция – Кислогубская ПЭС, которая построена давно, и опыт ее работы свидетельствует о возможности использования в условиях Кольского полуострова приливной энергии. Для Тугурского залива Охотского моря разработан инвестиционный проект проектирования, строительства и эксплуатации мощной Тугурской ПЭС. Установленная мощность ПЭС – 8 ГВт и годовая выработка 20 млрд. кВт электроэнергии позволит сэкономить 7 млн. т условного заменяемого топлива и обеспечить дешевой и возобновляемой энергией морских приливов потребителей всего региона, в том числе Южной Кореи, Японии и Китая¹.

В Институте химии и технологии редких элементов и минерального сырья им. И.В. Тананаева Кольского научного центра РАН имеются чрезвычайно перспективные разработки, связанные с использованием нанотехнологий и высокотехнологичных материалов в морехозяйственном комплексе, правда, еще не доведенные до стадии промышленного производства. К ним можно отнести технологии получения эффективных синтетических и минеральных сорбентов (например, титанофосфатного сорбента из концентратов техногенных отходов обогащения апатито-нефелиновых руд) для применения на объектах, загрязненных нефтепродуктами, радионуклидами, токсичными веществами. Кроме того институтом разработаны новые принципы формирования покрытий электродов с

¹ Тугурская ПЭС. ОАО Научно-исследовательский институт энергетических сооружений РАО ЕЭС России. – http://www.niies.ru/kislogub_pes.htm

улучшенными характеристиками для сварки под водой, а также технологии газотермического напыления при ремонте и восстановлении деталей судов и морской техники. Заметное место среди разработок ИХТРЭМС занимают различные новые материалы: на основе алюминия и бора для защиты от нейтронного излучения экипажей морских судов с ядерными энергетическими установками; огнестойкие на основе слоистых алюмосиликатов для контейнеров, занятых в перевозке радиоактивных отходов; геополимерные вяжущие адсорбенты на основе магнезиально-железистых алюмосиликатов для сорбционной очистки жидких радиоактивных отходов; коррозионно-стойкие бетоны для гидротехнического строительства; адсорбционно-активные материалы для экологически безопасного обращения с нефтепродуктами; высокоёмкие танталовые конденсаторные порошки для высококачественной радиоэлектронной аппаратуры и многие другие.

Одним из перспективных направлений развития инноваций в области морской деятельности могут стать морские генетические ресурсы. Многие десятилетия основным источником новых природных соединений были высшие сухопутные растения, а с момента открытия пенициллинов – еще и почвенные микроорганизмы. Однако в последние 30-40 лет в качестве источника природных соединений стали использовать и морские организмы, чему способствовала морская биоорганическая химия – быстро развивающийся раздел биоорганической химии, на который возлагают большие надежды при создании новых лекарств.

Можно привести еще множество примеров, подтверждающих, что было бы преждевременным говорить об окончательной утрате позиций России на мировом рынке по многим наукоемким, высокотехнологичным видам морской деятельности. Отечественный морехозяйственный комплекс располагает более чем солидным потенциалом, причем не только топливно-сырьевым, но и научно-техническим, что, кстати, позволяет наладить и диверсифицировать взаимовыгодное двустороннее и международное сотрудничество в самых различных сферах.

Приоритетами сегодня становятся базовые мультиплицирующие макротехнологии – в мире их порядка 50. Из них 46 владеют 7 высокоразвитых держав. На долю США приходятся 20-22 макротехнологии, по которым они разделяют или держат лидерство; Германии – 8-10; Японии – 7; Англии и Франции – 3-5, Швеции, Норвегии, Италии, Швейцарии – по 1-2¹. Россия на период до 2020-2025 гг. могла бы поставить задачу приоритетного развития по 12-16 макротехнологиям. Причем в морской деятельности и смежных производствах уже до 2012 года могли бы стать 5-7 перечисленных, по которым

¹ Маскулов М.Ф. Региональная экономика и оборонно-промышленный комплекс. – С.-Пб.: ООО «Агентство “ВиТ-принт”», 2007. – С. 111.

суммарный уровень знаний приближался бы к мировому, если не превосходил его (судо-строение, космическая связь, экраноплано- и гидросамолетостроение, энергетическое машиностроение, нанотехнологии). В то же время России (так же как, например, Китаю или Индии) нет нужды становиться родиной фундаментальных инноваций в сфере производства систем управления судами и других информационных технологий – здесь у них нет конкурентных сравнительных преимуществ, преобразующихся в различные источники инновационного потенциала.

В этой связи важнейшим стратегическим ресурсом повышения конкурентоспособности морехозяйственного комплекса России становится его научно-технический потенциал. Недооценивать российскую маринистику и её возможности в разработке новых, передовых технологий нет пока никаких оснований. Несмотря на серьёзные потери, вызванные сокращением ассигнований на НИОКР и «утечкой мозгов», интеллектуальные ресурсы страны ещё далеко не утрачены. Морская деятельность новой России получила в наследство от Советского Союза разветвлённую систему взаимосвязанных производств, работа которых обеспечивалась бюджетным финансированием, централизованным распределением кадровых ресурсов, а также широкой сетью научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций. И хотя государственная власть из рук вон плохо распорядилась им, тем не менее, как показывает проведенный СОПС анализ текущего положения научно-исследовательских учреждений¹, исключать нашу страну из числа потенциальных лидеров мирового научно-технического прогресса в морепользовании было бы по меньшей мере преждевременным. Россия в целом пока еще продолжает удерживать за собой первенство или оставаться в числе лидеров по многим научно-техническим направлениям. Неоспоримы, в частности, ее позиции в таких передовых и наукоемких отраслях, как аэрокосмическая промышленность, ракетостроение, атомное машиностроение, некоторые подотрасли самолётостроения и судостроения.

Вообще развивающиеся экономики могут полагаться лишь на прежние инновационные достижения и человеческий потенциал. Технологический прогресс достигается за счет собственного опыта и нововведений, ориентированных на все более требовательных потребителей. В динамике такой поэтапный прирост инноваций может со временем привести к траектории, не уступающей и даже превосходящей инновационный эффект многих развитых морских держав.

Парадоксально, но в эпоху глобализации устойчивые конкурентные преимущества зачастую носят региональный, а порой местный характер, локализуясь в пределах мо-

¹ См.: разделы «Научно-исследовательские учреждения», «Высшие учебные заведения» в Ежегоднике «Морская деятельность России» (электронное издание). – М.: СОПС, 2007.

рехозяйственного комплекса того или иного макрорегиона, приморского субъекта Российской Федерации или даже на уровне муниципалитетов. При этом резко актуализируется комплексная проблема неоднородности и резких диспропорций в морском секторе российской экономики. *Во-первых*, пространственная асимметрия в развитии морской деятельности между приморскими субъектами Российской Федерации – резкая и не уменьшающаяся поляризация лидирующих и депрессивных регионов по уровню социально-экономического развития. *Во-вторых*, усугубляющийся структурный дисбаланс по степени и приоритетам развития между видами морской деятельности (сырьевые или добывающие, с одной стороны, перерабатывающие, с другой, обеспечивающие и обслуживающие, с третьей) внутри приморских регионов и между ними, а, соответственно, социальное расслоение занятых в различных секторах регионального морехозяйственного комплекса по уровню доходов.

Основное конкурентное преимущество российского морепользования заключается в богатстве и разнообразии морских природных ресурсов, однако оно же при определенных обстоятельствах, как уже упоминалось выше, может превратиться и в недостаток, снижая мотивацию субъектов национальной морской политики – государства, общества и бизнеса – в диверсификации морепромышленного производства, развитии сферы услуг, внедрении технологических и организационных инноваций, стимулировании мер, направленных на повышение эффективности и расширение спектра торговых партнеров, и т.д. К тому же порой экономическая значимость акваториальных био- и энергоресурсов несколько обесценивается вследствие сурового климата, дороговизны транспортировки и исторически сложившейся системы общественных отношений, не рассчитанной на потребности активно и эффективно торгующей страны.

Принципиально важным для дальнейшего устойчивого развития морской деятельности Российской Федерации становится географическое положение нашей страны. Генерируемый пространственными факторами и недоиспользуемый сегодня потенциал заключается в уникальных транспортно-транзитных возможностях России, которая способна осуществить стратегический маневр и стать конкурентоспособным транзитным государством с развитой сферой услуг и сервисной экономикой. У отечественного морехозяйственного комплекса появляется шанс изменить свою внешнеторговую специализацию в течение ближайших 10-12 лет, отойти от монопрофильности и монопродуктовости с опорой на добычу углеводородов, снизить сырьевую ориентацию и снять многие диспропорции в развитии. Одним из перспективных направлений может стать полномасштабная реализация транспортно-транзитного потенциала за счет становления системы международных транспортных коридоров, проходящих по российской территории и акватории, а также

капиллярной транспортной инфраструктуры, связывающей труднодоступные приморские населенные пункты.

В первую очередь желательно уделить самое серьезное внимание трассе Северного морского пути, которая при всех технических сложностях плавания в Арктике географически представляет собой кратчайший коридор, соединяющий Европу с Дальним Востоком и западной частью Северной Америки. Потенциальные грузы для этой магистрали – отнюдь не только транзитные, это, к примеру, и российский экспорт, поставляемый сейчас в Юго-Восточную Азию южным морским маршрутом через Суэцкий канал. Чрезвычайно актуален коридор «Север – Юг», предназначенный для транспортного сообщения между государствами Персидского залива, Индией, Пакистаном через Каспий со странами Восточной и Центральной Европы и Скандинавии. Самостоятельные транзитные проекты просматриваются в дальнейшей организации паромных линий на Каспии и на Балтике, создании коридора для доставки грузов с тихоокеанского побережья США в Северный Китай через российские порты Приморья, установлении скоростных маршрутов для кросс-полярных сообщений между Мурманском и канадским портом Черчилл в Гудзоновом заливе, который соединен с Североамериканской сетью железных дорог, строительстве тоннеля через Берингов пролив. Наконец, транссибирский коридор, который идет от портов Дальнего Востока до пограничных переходов, хабов и терминалов Северо-Запада России, представляет собой альтернативу традиционному морскому пути доставки контейнеров из Юго-Восточной Азии вокруг Индии и через Суэцкий канал в Европу. Для приведения его в соответствие с современным уровнем потребуются развитие линейных коммуникаций и модернизация морских портов Дальнего Востока и Северо-Запада, обеспечивающих стыковку этой трассы с международными коммуникациями.

Морские транспортные услуги, таким образом, могут превратиться в крупнейшую после нефтегазового сырья статью экспорта, обусловленную развитием морехозяйственного комплекса. Россия, позиционируя себя в качестве евразийского морского транспортного государства, может получить второй крупный источник доходов и будет в значительной мере застрахована от рисков, связанных с перспективой ухудшения конъюнктуры на мировых рынках углеводородов. Защита от стратегических конкурентов и полноценная реализация транспортно-транзитного потенциала имеют мощный мультипликационный эффект. Он заключается в повышении мобильности трудовых ресурсов и уровня жизни населения, проживающего в полосе международных и региональных морских транспортных коридоров, оживлении промышленной и деловой активности в приморских субъектах России, придании дополнительных импульсов прокладке телекоммуникаций и т.д.

Среди конкурентных преимуществ морехозяйственного комплекса России следует выделить, *во-первых*, квалифицированный кадровый потенциал с высокими качественными характеристиками, *во-вторых*, имеющиеся организационные и, главное, технологические заделы, особенно в ВПК, *в-третьих*, относительно низкую стоимость труда, *в-четвертых*, географическое положение, *в-пятых*, значительные морские био- и энергоресурсы, а также аттрактивный и разнообразный туристско-рекреационный потенциал. А среди недостатков, соответственно, неэффективность производства и использования ресурсов, высокую энергоемкость, низкую производительность труда, крайнюю неравномерность распределения ресурсной базы и, следовательно, пространственного размещения морехозяйственного потенциала.

Обобщая изложенное, удобнее свести сильные и слабые стороны в матрицу *SWOT*-анализа, из которой наглядно вытекают открывающиеся возможности и сопутствующие им угрозы развитию морской деятельности.

Как уже отмечалось, конкурируют сегодня не только экономики – идет соревнование между проектами будущего мироустройства, между различными точками зрения на перспективные пути развития, между формами организации морской деятельности и принципами взаимодействия среди ведущих морских держав и развивающихся прибрежных государств, вследствие общей реконфигурации системы международных отношений по поводу Мирового океана. Действительно, «...конкуренция приобретает подлинно глобальный характер и цивилизационное измерение. То есть предметом конкуренции становятся в том числе ценностные ориентиры и модели развития», – совершенно справедливо заметил Министр иностранных дел Российской Федерации С.В. Лавров, выступая 20 июня 2008 года на международном симпозиуме «Взгляд вперед: Россия в XXI веке», который проводился в Москве¹.

Иными словами, стратегии долгосрочного развития должны быть конкурентоспособными. А что такое конкурентоспособность Стратегии развития морской деятельности России? В первую очередь гибкость, чувствительность, способность оперативно и своевременно реагировать на непредвиденные, но постоянно возникающие новые риски, угрозы, вызовы и неблагоприятные тенденции, размежевание виртуальных опасностей от реальных, наличие непротиворечивой и развитой системы компенсаторов и альтернативных путей конструирования будущего, а также более глубокая и продуманная эшелонированность.

¹ Подр. см.: Лавров С.В. Россия и мир в XXI веке // Россия в глобальной политике. – 2008. – Июль-август. – Том 6. – № 4. – С. 8-18.

SWOT-анализ конкурентоспособности морехозяйственного комплекса Российской Федерации

Сильные стороны (S)

1. Богатство и разнообразие морской природно-ресурсной базы, включая аттрактивный и разнообразный туристско-рекреационный потенциал
2. Высокие качественные характеристики кадрового потенциала, включая образовательный уровень
3. Имеющиеся технологические заделы, особенно в военно-промышленном комплексе
4. Относительно низкая стоимость труда
5. Выгодное географическое положение
6. В целом благоприятствующие комплексному устойчивому развитию морской деятельности внутренние факторы и условия (административные, институциональные, финансовые и т.д.)
7. Высокая инвестиционная привлекательность комплексных инфраструктурных и социальных проектов в области морской деятельности

Возможности (O)

1. Диверсификация морского потенциала и морской деятельности, расширение сырьевой базы, ассортимента выпускаемой продукции и услуг, рационализация и интенсификация эксплуатации пространств и ресурсов Мирового океана
2. Привлечение низкоквалифицированных мигрантов в морехозяйственный комплекс России
3. Формирование сети зон опережающего развития, превращение их в центры технологического и финансового притяжения для других стран
4. Массовое привлечение иностранных инвестиций, технологий и способов организации труда в морехозяйственный комплекс России
5. Использование транспортно-транзитного потенциала, развитие элементов сервисной экономики регионально и глобального значения
6. Обеспечение устойчивого роста
7. Инициирование широкого спектра межведомственных, межрегиональных и международных проектов в области морской деятельности на принципах государственно-частного партнерства, развитие институтов их венчурного финансирования

Слабые стороны (W)

1. Неравномерность распределения ресурсов, моноспециализация морехозяйственного комплекса
2. Снижение интереса к развитию морской деятельности в обществе, низкий уровень адаптации кадров к рыночной среде и ориентации в современных реалиях, их ориентация на индустриальный тип развития и слабая восприимчивость к внедрению инноваций
3. Наличие инфраструктурных ограничений росту и инновационных – его качеству
4. Высокая энергоемкость, низкая производительность труда
5. Усугубление отрицательных демографических процессов в приморских субъектах Российской Федерации
6. Доминирование ведомственного подхода
7. Значительный уровень риска для инвесторов

Угрозы (T)

1. Увеличение пространственной асимметрии в развитии морской деятельности между приморскими субъектами России, усугубление структурного дисбаланса по степени и приоритетам развития между видами морской деятельности, а также социального расслоения занятых в различных отраслях морехозяйственного комплекса по уровню доходов
2. Отток высококвалифицированных кадров северных и дальневосточных субъектов федерации в другие регионы и в иные секторы экономики, континентальные субъекты и за рубеж, сужение социальной базы морепользования
3. Усиление международно-правовых, экологических, технологических и других ограничений устойчивому развитию морской деятельности
4. Риск деградации ослабленных кризисом отраслей морехозяйственного комплекса и деиндустриализации
5. Формирование мощных финансово-технологических агломераций на прилегающих к России приморских территориях других государств и их союзов
6. Падение эффективности и качества государственного управления морской деятельностью
7. Снижение уровня национальной безопасности в стратегических секторах морехозяйственного комплекса и критических инфраструктурах

Любая ведущая морская держава нуждается в собственных зонах влияния, на которые проецируются ее национальные интересы. Для сохранения и укрепления своих позиций в Мировом океане России жизненно необходимо представить привлекательную и конкурентоспособную модель развития морской деятельности в системе глобального морехозяйственного пространства. К сожалению, отечественная морская политика остается реактивной, отвечающей на каждый частный вызов.

В то же время наша страна находится в более выгодном экономическом положении – она может позволить себе более долгосрочные стратегии развития морской деятельности, особенно при учете традиций, коренящихся еще в советской школе прогностики и, конечно, при прибавлении знаний, накопленных за постсоветский период. Другие морские державы подчас становятся жертвами состязательного популизма и структурной краткосрочности, препятствующей решению долгосрочных задач с точки зрения глобальной перспективы. В конце концов, выиграет тот, кто выберет более долгосрочную, научно обоснованную и реалистичную стратегию, непротиворечивую и привлекательную для других прибрежных государств – потенциальных союзников.

Глобализация и логика выхода на траекторию устойчивого экономического роста побуждает морскую деятельность России искать способ реализации своих сравнительных преимуществ в международном разделении труда. Детерминанты конкурентоспособности вызывают необходимость постоянной корректировки государственной (в том числе морской) политики в различных направлениях: наука и технологии, промышленная (структурная) политика, внешнеэкономическая и внешнеполитическая деятельность, региональная политика. Решение проблемы видится в реализации государством инновационных стратегий развития морской деятельности, базовым элементом которых на федеральном уровне становится комплексный подход, а на региональном – кластерная политика как организационная форма пространственной интеграции морского потенциала.

Изучение проблем инновационного развития и повышения конкурентоспособности ведущих морских держав и интенсивно развивающихся прибрежных государств, идентификация рисков и вызовов, стратегическое прогнозирование и долгосрочное планирование оказываются своеобразным интеллектуальным вызовом для морского сообщества России. Необходим очень глубокий и точный прогностический анализ развития событий, ведь решающим фактором становится способность играть на опережение, что требует качественно укрепить научно-прогностическое обеспечение национальной морской политики.

II. Оптимизация пространственного развития морской деятельности России

II.1. Перспективы пространственного развития региональных морехозяйственных комплексов

II.1.1. Обоснование необходимости использования программно-целевого метода при разработке долгосрочных стратегий социально-экономического развития приморских субъектов России

К настоящему времени в социально-экономическом развитии приморских субъектов Российской Федерации постепенно осуществляется переход к программно-целевому методу, а региональные органы исполнительной власти в своей управленческой практике всё чаще начинают использовать принципы стратегического прогнозирования и долгосрочного планирования. Кроме того, именно с этой целью региональные администрации в содружестве с научным сообществом и другими участниками (промышленно-производственными предприятиями, деловыми кругами, общественными институтами и т.д.) повсеместно разрабатывают соответствующие стратегические решения. В некоторых приморских регионах долгосрочные стратегии социально-экономического развития уже согласованы со всеми заинтересованными сторонами и утверждены на региональном уровне, в других – близки к своему логическому завершению, то есть находятся в финальной стадии разработки. Основное предназначение сформированных в итоге документов заключается в содействии эффективной защите региональных интересов на федеральном уровне, а также в процессе конструктивного диалога с ведущими российскими бизнес-структурами и зарубежными инвесторами, которые заинтересованы в ясной, предсказуемой региональной политике.

Дело в том, что сотрудничество и совместное участие в реализации конкретных морехозяйственных проектов представляется основным видом взаимодействия и даже партнерства органов исполнительной власти всех уровней, производственных предприятий и других хозяйствующих субъектов, банковских, страховых и прочих финансовых структур, научного сообщества, общественных организаций, институтов гражданского общества. Иными словами, имеется прямая заинтересованность в совместных действиях всех трех субъектов национальной морской политики – государства, общества и бизнеса – как в интересах устойчивого роста собственно морской деятельности, так и в целях социально-экономического развития приморских регионов. Однако пока не определены стратегические приоритеты и долгосрочные перспективы морепользования на федеральном и региональном уровнях, ясности и предсказуемости, например, для тех же финансовых институтов нет. Проблема состоит в том, что многие виды морской деятельности и конкрет-

ные приморские субъекты Российской Федерации не имеют долгосрочных планов развития, на основании которых банковские структуры могли бы строить свою политику кредитования и выдвигать собственные инвестиционные инициативы. С другой стороны, уже только один факт наличия региональной стратегии социально-экономического развития способствует притоку в тот или иной морехозяйственных комплекс и экономику вообще трех главных и многоканальных потоков, обеспечивающих устойчивый рост, а именно – финансов, технологий и человеческого капитала. Так, например, утвержденные научно-обоснованные и адекватные государственным и общественным запросам и ожиданиям сегодняшнего дня, равно как и вероятным потребностям будущего развития стратегические решения представляют собой надежную основу для привлечения инвестиций, инноваций и качественных, квалифицированных трудовых ресурсов под реализацию конкретных масштабных морехозяйственных проектов. Помимо прочего они способствуют прозрачности партнерских отношений федеральных и региональных властей, финансовых институтов и бизнеса, научных организаций и общественных объединений, обеспечивая расширение контактов между ними. В то же время региональные стратегии и вытекающие из них программные решения, увязанные с общегосударственными и агрегированные до уровня Российской Федерации в целом, создают рабочую основу для конструктивного взаимодействия федеральных и региональных органов государственной власти в интересах реализации национальной морской политики и социально-экономического развития.

С целью практического воплощения стратегий социально-экономического развития повсеместно разрабатываются построенные на программно-целевом методе федеральные и региональные целевые и ведомственные программы, представляющие собой, по меткому и наиболее удачному определению сотрудников СОПС, согласованный и увязанный по ресурсам, исполнителям и срокам осуществления комплекс научно-исследовательских, проектных производственных, социально-экономических, организационно-хозяйственных и других мероприятий, реализуемых при активной поддержке государства и обеспечивающих эффективное решение задач общенационального, межтерриториального или важного регионального значения в области экономического развития региона¹. Иными словами, целевые программы становятся неотъемлемым элементом систем управления социально-экономическими процессами, в частности на региональном уровне, а также регулирования их взаимоотношений с внешней средой.

За рубежом уже давно осознали преимущества и целесообразность разработки и широкого применения комплексных целевых программ как для очагового опережающего

¹ Адамеску А., Кистанов В. Региональные программы: перспективные вопросы // Экономист. – 1997 – № 3. – С. 44.

развития продвинутых регионов-локомотивов, так и для выравнивания межрегиональных диспропорций дотационных территорий. Из самых пионерных и удачных примеров следует особо отметить программы освоения обширных бассейнов рек Теннесси в США и Амазонки в Бразилии, юга Италии и Норвегии, а также экономические программы подъема отсталых территорий – штата Ассам в Индии, севера Швеции, пустыни Негев в Израиле и множества других, простое перечисление которых заняло бы слишком много места.

Обозначенными факторами объясняется необходимость использования прогрессивного инструментария программного подхода к системной модернизации региональных морехозяйственных комплексов в нашей стране. Такая методологическая потребность продиктована также утратой в постперестроечные годы многих научных заделов и опыта использования результативных методов программного управления, в том числе и региональным развитием. Они, к сожалению, были в значительной степени, но без достаточных оснований замещены упрощенными подходами, базирующимися исключительно на решении сиюминутных задач, не дающими должного стратегического эффекта в управлении сложными социально-экономическими процессами в приморских регионах и рациональном использовании пространств и ресурсов Мирового океана¹.

В настоящее время намечаются положительные предпосылки обратной реакции, а именно возрождения российской школы научной прогностики, включая ее неотъемлемую составляющую в маринистике. Другими словами, используемым в недалеком прошлом упрощенческим, сугубо утилитарным взглядам на удовлетворение лишь текущих (тактических) региональных социально-экономических потребностей, граничащим с научно-методическим волонтаризмом, приходят на смену современные парадигмы программирования и индикативного планирования (по цепочке «ресурс – деятельность – результат – эффект») инновационно-стратегического развития приморских субъектов Российской Федерации.

К настоящему времени сложилось несколько преобладающих научно-методических подходов к построению программ долгосрочного социально-экономического развития. Выбор среди них того или иного (наиболее оптимального) приема зависит не столько от методологического вкуса, сколько от специфики и масштабности поставленной задачи, причем перечисленные ниже техники построений программ дают наибольший эффект именно при их сочетании, комбинации, взаимодополнении.

В дополнение к методическим приемам, описанным в предыдущих работах Морского отделения СОПС², следует выделить *списочный метод* как самый древний, созданный еще, наверное, строителями первых египетских пирамид и уж точно известный во времена Александра Македонского. Суть его состоит в сведении всех программных мероприятий и проектов в список, для удобства восприятия оформленный в виде таблицы. Необходимо заметить, что названный метод не без успеха применяется в настоящее время, но его эффективность ограничена программами малой и средней сложности.

Другой метод – построение программы в виде *ленточных графиков Ганта*, разработанный в 1914 году в преддверие Первой мировой войны и ориентированный на военные потребности, – предполагает ото-

¹ См.: Ивченко В.В. Очерки инновационной экономики приморских регионов России. – Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2006. – С. 43-46.

² См., например: Подходы к стратегическому прогнозированию // Серия «Теория и практика морской деятельности». Вып. 16. – М.: СОПС, 2008. – С. 79-103.

бражение программных мероприятий и проектов в виде ленточек на календарной шкале, соответствующей временным горизонтам их реализации, что позволяет провести эшелонирование. Он востребован при создании крупных морепромышленных объектов и сложных производственно-технологических комплексов.

Следующая техника построения долгосрочных программ – собственно *программно-целевой метод* (или ПАТТЕРН) – была методологически оформлена в начале 1960-х годов военным ведомством США для проектирования программы создания тяжелых ракет с ядерными боеголовками и других уникальных объектов и технологий, отличающихся принципиальной новизной и при этом непредсказуемостью результата. На его основе были разработаны одни из первых крупномасштабных и долгосрочных целевых программ, таких, например, как «Обеспечение военного и научного превосходства США», затем программа запуска ракеты на Луну «Аполлон» и т.д. Основная идея состоит в декомпозиции или расчленении экспертно-логическим путем главной цели разработки какого-то крупного проекта, для чего, собственно, и создается программа, на направления (подцели) второго уровня, затем – третьего, четвертого и т.д. до тех пор, пока решение общей задачи не выходит на уровень конкретных и ясных заданий или программных мероприятий. Подобная структуризация программы схематично оформляется в виде «дерева проблем», «дерева целей», «дерева задач» и т.д. Метод ПАТТЕРН (с англ. шаблон) быстро перешел из военной в гражданскую сферу и стал широко применяться, например, для разработки комплексных программ решения сложных социально-экономических проблем развития приморских регионов. Его эффективность очевидна. Например, любой потенциальный исполнитель, претендующий на разработку новых, сложных и дорогостоящих технико-технических систем в США обязан представить государственному заказчику соответствующую сетевую модель.

Еще один методологический прием, а именно *метод критического пути* (включая ПЕРТ и его модификации), именованный какое-то время в отечественной прогностике КОППР (критический отбор проектно-плановых решений) в настоящее время получил обобщенное название системы сетевого планирования и управления (СПУ). Он был создан в 1950-х годах в недрах «мозговых центров», близких к Пентагону, и впервые апробирован при создании уникального по тем временам военного комплекса – атомной подводной лодки *Polaris*, осуществляющей запуск ракет из подводного положения. По сути, он представляет собой графоаналитический метод поиска наилучших программных решений, основанный на теории графов. Сетевой метод оказался весьма эффективным не только для планирования, но и стратегического управления крупными целевыми программами в самых различных областях человеческой деятельности, включая морепользование: постройка сложных инженерно-технических морехозяйственных сооружений, планирование военно-морских операций, организация систем массового обслуживания морских транспортных грузов и пассажиропотоков, освоение крупных месторождений углеводородов континентального шельфа и т.д. Как показала многолетняя практика, преимущества метода заключаются, прежде всего, в возможности концентрации усилий, средств, ресурсов (финансовых, интеллектуальных, трудовых и т.д.) в любой момент времени на ключевых мероприятиях программы и прогнозировать сроки завершения ее отдельных этапов, что позволяет рационализировать процесс принятия решений. Анализ богатейшего накопленного в России и за рубежом опыта использования такого научно-методического подхода свидетельствует, что он дает возможность сократить время практического воплощения сложных проектов на 15-20%, а их стоимость – до 15%¹.

К настоящему времени на этой базе разработан целый спектр методов сетевого управления. За рубежом – ЛЕСС (увязка минимального времени выполнения проекта с минимальными затратами на этот процесс), СКАНС (сочетание необходимых затрат с использованием трудовых ресурсов), РАМПС (определение приоритетов и ограничений по ресурсам и их распределения по нескольким взаимосвязанным программам), а также прикладные и отраслевые КОМЕТ, ПЛАНЕТ, СПЕКТРО и т.д. В России – СУР (система управления научно-техническими разработками), АСОР (автоматизированная система организации работ), ПУСК (планирование и управление строительством корабля), ЦПК (централизованное планирование и контроль) и многие другие, отвечающие за построение координационных или прогнозных моделей, а также моделей стратегического и оперативного управления. Поле их возможного применения в морской деятельности практически безгранично и охватывает все ее виды. Так, например, только в отечественном промышленном рыболовстве как направлении официальной государственной политики еще в 60-е – 80-е годы прошлого века они активно использовались для создания уникальных промысловых схем и техники, автоматизированных систем управления флотом на промысле, систем сетевого управления подготовкой крупнотоннажных судов (плавбаз, траулеров) и их ремонтом, разработки новой рыбопоисковой аппаратуры и т.д. Благодаря таким методам нашли свое практическое применение достаточно сложные сетевые модели проектов освоения запасов криля отечественным рыболовным флотом в южной части Атлантики, промысла глубоководных гидробионтов в открытом море за пределами исключительных экономических зон прибрежных государств, построения биоэкономического кадастра открытой части Мирового океана и т.п. Реконструкция рыбных и морских торговых портов в Мурманске, Калининграде, Новороссийске, Приморском крае шла на основе сетевых графиков. Постройка крупных кораблей и судов на верфях Ленинграда, Северодвинска, Николаева, Комсомольска-на-Амуре не обходилась без сетевого программирования².

¹ Ивченко В.В. Сетевое программирование развития приморских регионов России: теория, методология, практика. – Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2008. – С. 25-28.

² Там же. – С. 61-62.

Надо отметить, что за последние несколько лет в нашей стране наблюдается некоторое оживление управленческой мысли, заключающееся в применении сетевых методов планирования (в частности, сетевых графиков) при реализации крупных и структурно сложных региональных морехозяйственных проектов, таких, например, как Балтийская трубопроводная система, модернизация морских портов в Санкт-Петербурге, Калининградской области, Приморском крае, а также при проектировании новой морской техники, в том числе предназначенной для поисково-разведочного бурения¹.

Переход на программно-целевые методы планирования социально-экономического развития приморских субъектов гораздо более чем для континентальных регионов обусловлен главной доминантой интенсификации морской деятельности, которая при ближайшем рассмотрении включает в себя триаду взаимосвязанных направлений. *Во-первых*, удовлетворение потребностей государства и общества в **обеспечении национальной безопасности** (включая ее составляющие – транспортную, продовольственную, энергетическую, экономическую, экологическую, интеллектуальную, информационно-психологическую, собственно безопасность с морских направлений и т.д.). *Во-вторых*, **повышение конкурентоспособности** продукции и услуг, производимых морехозяйственным комплексом Российской Федерации, на внутренних, региональных и международных рынках, что ведет к переориентированию глобальных инвестиционных, инновационных и миграционных потоков в сторону российских регионов, а значит – к **устойчивому социально-экономическому росту** в приморских субъектах России и стране в целом. Наконец, *в-третьих*, **возрастание внешнеполитического влияния** Российской Федерации и превращения ее в привлекательный полюс финансового, технологического и социокультурного притяжения для других субъектов мировой морской деятельности. Последнее направление призвано развиваться с учетом специфической роли выступающих в качестве контактных зон между нашей страной и другими прибрежными государствами приморских регионов, которые **(1)** быстрее воспринимают и ретранслируют по всей российской территории через технологические переделы и продуктовые цепочки инновации (как технологические, так, впрочем, и организационные), **(2)** активнее, чем континентальные районы, переходят на выпуск экспортоориентированной и импортозамещающей продукции, **(3)** модернизируют свои транспортно-транзитные и информационно-коммуникационные инфраструктуры и технологии, **(4)** шире внедряют прогрессивный менеджмент, а также **(5)** передают мощные потоки внешнеэкономических (внешнеторговых) грузов и финансов внутрь страны.

С середины XX столетия многие страны мира – Япония, Южная Корея, Сингапур и другие «азиатские тигры», Норвегия, Дания, Бразилия, Аргентина, Чили и т.д. – получили значительный импульс ускоренного социально-экономического роста, благодаря опере-

¹ Там же. – С. 7, 61. См. также: Отчет о НИР «Разработка теоретико-методологических аспектов сетевого моделирования инновационно-стратегического развития приморских регионов России», выполненной РГУ им. И. Канта по заказу Минобрнауки России в 2006 году.

жающему развитию своих приморских регионов и, прежде всего, интенсификации морехозяйственной деятельности. Ориентированный на море тип экономик стал для большинства прибрежных государств полюсом устойчивого социально-экономического роста. Они легче справлялись с глобальными кризисами и обеспечивали более высокие темпы своего развития, именно благодаря приморскому типу хозяйства. Очевидно, что только приморские субъекты способны стать для Российской Федерации стратегическим плацдармом в уже начинающемся противостоянии развитых морских держав и интенсивно развивающихся прибрежных государств за освоение пространств и ресурсов Мирового океана.

Вообще приморские субъекты Российской Федерации сильно различаются между собой и по уровню развития морской деятельности, и по ее общему вкладу в региональную экономику, а следовательно, при определении генеральных векторов своей социально-экономической динамики требуют дифференцированного подхода. Промышленно-производственный уклад в некоторых из них никак не связан со спецификой их положения, отличающейся выходом к морю. Так, например, показатели и результаты экономической деятельности Республики Калмыкия, Республики Саха (Якутия), Тюменской области, включая Ямало-Ненецкий автономный округ, Красноярского края, в том числе Таймырский (Долгано-Ненецкий) автономный округ, почти не обусловлены использованием пространств и ресурсов Мирового океана и сосредоточены исключительно на развитии внутриконтинентального хозяйственного потенциала. Между тем, имеется порядка десяти промышленно развитых приморских регионов с мощными морехозяйственными комплексами, которые играют определяющую и при этом всё возрастающую роль как локомотивов роста в социально-экономическом развитии страны.

На побережье нашей страны таких опорных районов, обладающих достаточно развитой инфраструктурой и сравнительно полным набором основных составляющих морского потенциала, можно насчитать совсем не много. Среди них обращают на себя внимание в Арктической зоне – Кольский залив и Двинская губа, на Балтике – Калининградский и Финский заливы, на Тихом океане – залив Петра Великого, Авачинская губа и юг Сахалина, в Азово-Черноморском бассейне – Таганрогский залив, Цемесская бухта, наконец, на Каспии – дельта Волги.

В настоящее время в них проживает большая часть приморского населения России. При правильной региональной политике они могут стать своего рода магнитом, притягивающим соседние территории, образуя с ними неразрывное пространство с уникальными характеристиками и специфическими ресурсами – от природных до интеллектуальных, от промышленных до рекреационных, то есть именно они способны образовать устойчивый каркас отечественной морской деятельности. Поражают своей масштабностью и разнообразием богатства этих районов, к тому же занимающих стратегически выгодное географическое или приграничное положение, располагаясь в узловых точках глобальной транспортно-логистической системы, либо находясь в непосредственной близости с теми регионами, которые не только на сегодняшний день относятся к разряду промышленно развитых, но и способны стать таковыми в отдалённом будущем. Лишь отсутствием проработанных схем их использования можно объяснить то, что они до сих пор не задействованы экономически в полной и должной мере. Соответственно, каждый из них требует адресного подхода, кон-

центрации усилий на тех видах морской деятельности, которые наиболее конкурентоспособны и соответствуют долговременным общенациональным интересам нашей страны.

При всей специфике приморских субъектов и разновеликости региональных морехозяйственных комплексов им (за исключением Санкт-Петербурга, а также, – причем лишь отчасти, – Мурманска, Владивостока, Калининграда и Юга России) присущи некоторые общие черты, как то: (1) значительная удаленность от промышленно-развитых центров страны, а значит – стремление к самообеспечению, в том числе за счет переориентации на себя экспортно-импортных потоков капитала, технологий, трудовых ресурсов, товаров и услуг; (2) высокие транспортные расходы; (3) слаборазвитый местный топливно-энергетический комплекс; (4) хроническая нехватка квалифицированных трудовых ресурсов; (5) неразвитость сферы услуг и сервисной экономики в морской деятельности; (6) деиндустриализация и деградация промышленно-производственной (в частности, портовой) инфраструктуры; (7) сильное конкурентное внешнеэкономическое давление со стороны сопредельных или близко расположенных морских держав и интенсивно развивающихся прибрежных государств. Вместе с тем, они обладают рядом ярко выраженных глобальных конкурентных преимуществ, а именно присутствием на их территориях и в прилегающих к ним исключительных экономических зонах крупных промышленных запасов природных ресурсов, разнообразием морской ресурсной базы, высоким качеством и развитостью человеческого капитала, значительными научно-технологическими заделами, доступными и относительно дешевыми морскими коммуникациями, наличием и даже развитостью морских транспортно-транзитных узлов («хабов»), близостью к развитым странам ЕС и АТР, обладающим высоким инновационным потенциалом и выступающим потребителями российских товаров и услуг морского происхождения и морского назначения.

Главным в современной парадигме регионального управления стало то обстоятельство, что если до 1992 года региональные органы государственной власти выступали в основном в роли трансляторов решений, идущих из Центра, то в настоящее время регионы превратились в самостоятельные хозяйствующие субъекты внутренней и внешней политики Российской Федерации. Они сами формируют свою стратегию участия в межрегиональном и международном разделении труда, определяют свои пути привлечения инвестиционных, инновационных, миграционных потоков, в том числе внутрироссийских и трансграничных, самостоятельно отвечают перед государством и обществом за реализацию принятых стратегий повышения уровня жизни, социально-экономического развития, обеспечения конкурентоспособности и т.д.

II.1.2. Долгосрочные стратегии социально-экономического развития приморских субъектов России

Представляется небесполезным провести общий анализ разработанных и разрабатываемых региональных стратегических решений с точки зрения морской деятельности, в том числе компаративный (сравнительный). Сразу же необходимо заметить: к положительным (а для некоторых случаев – к единственным положительным) характеристикам региональных стратегий следует отнести то, что в них достаточно **адекватно и профессионально обозначена текущая проблематика некоторых** (естественно, **ключевых** с точки зрения социально-экономического развития того или иного приморского субъекта Российской Федерации) **видов морской деятельности**.

Первое (из отрицательных моментов), что обращает на себя внимание при анализе региональных стратегических решений, так это **отсутствие единой научно-методической базы**, закладываемой в основу процесса разработки стратегий. Используемые методологические подходы сильно разнятся между собой, что затрудняет даже сравнительное сопоставление стратегий между собой. Практически не выдержан даже верхний, максимально агрегированный уровень архитектоники таких документов, включающий в себя несколько обязательных элементов структуры: **(1)** анализ текущего состояния социально-экономического развития региона, а также внутренней и внешней среды, угроз и возможностей, необходимые с точки зрения определения стартовых условий и стратегических перспектив; **(2)** выявление приоритетов, определение взаимоувязанных между собой стратегических целей и их декомпозиция; **(3)** разработка стратегических альтернатив (в том числе сценариев) достижения целей; **(4)** оценка эффективности стратегического плана (включая определение потребностей в различного рода ресурсах); **(5)** механизмы реализации стратегии и контроля хода ее выполнения.

Необходимо отметить в этой связи глубокую институциональную проработку Стратегии социального и экономического развития Хабаровского края на период до 2025 года (далее – Стратегия Хабаровского края), в которой одна из четырех стратегических целей посвящена выращиванию и имплантированию в крае современных и адекватных задачам социально-экономического развития экономических и общественных институтов.

К следующей слабой стороне анализируемых стратегий можно отнести то, что они **базируются преимущественно на текущих (тактических) задачах и сиюминутных потребностях**. Это ведет к мгновенному и постоянному их устареванию на фоне высоких темпов внешней и внутренней динамики. **Принципы самообеспечения** («стратегия использования эндогенного») **и выхода на траекторию саморазвития**, повсеместно прописанные в региональных стратегических решениях, конечно, отчасти отвечают поставленным в них задачам, но **не всегда могут выступать в качестве самоцели социально-экономического роста**. Общеизвестна двуединая функциональная роль социально-

экономического развития регионов¹, исходя из которой формируются его целевые ориентиры. С одной стороны, они выступают как относительно самостоятельные целостные системы, целевая доминанта которой направлена на реализацию функции обеспечения качества жизни населения, проживающего на их территории, не ниже принятого в стране социального стандарта. В этом отношении региональные органы государственной власти стремятся перейти на устойчивую траекторию экономического роста, используя все имеющиеся возможности. Однако вместе с тем, регионы можно рассматривать как подсистемы российской экономики и политики, выполняющие определенные стратегические функции (а иногда – миссию) в системе общегосударственного разделения труда, обеспечения национальной безопасности, реализации внутренней и внешней политики. Именно поэтому на процесс ранжирования внутренних приоритетов социально-экономического развития оказывают сильнейшее влияние внешние факторы, как общероссийские, так и глобальные. Стратегическое прогнозирование и долгосрочное планирование только с местнических позиций, без обеспечения вклада региона в решение общегосударственных проблем, – как это наблюдается в большинстве рассматриваемых стратегических решениях, – в корне ущербно, не отвечает запросам ни государства, ни общества, ни других субъектов внутренней и внешней политики. К тому же такой подход иногда может приводить к крайностям, когда процесс регионализации приводит к сепаратистским и националистическим умонастроениям.

Другими словами, **необходима увязка региональных стратегий социально-экономического развития с общегосударственными доктринальными, концептуальными, стратегическими и программно-плановыми решениями**, как комплексными, так и в отдельных видах деятельности. Между тем, подвергнутые анализу стратегии практически не учитывают тезисы Послания Президента Российской Федерации Д.А. Медведева Федеральному Собранию Российской Федерации, Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, Концепции Стратегии социально-экономического развития регионов Российской Федерации и других общегосударственных решений стратегического характера, в которых определяется направленность генеральных векторов модернизации отечественной экономики и которые способны обеспечить переход от инерционного (стагнационного) или энергосырьевого сценария социально-экономического развития приморских субъектов Российской Федерации к активной (инновационной) фазе. Причем как раз через региональные стратегические решения

¹ См., например: Маскулов М.Ф. Региональная экономика и оборонно-промышленный комплекс. – С.-Пб.: ООО «Агентство “ВиТ-принт”», 2007. – С. 62.

должны отражаться общегосударственные импульсы и ретранслироваться на собственную пространственную специфику.

Редким исключением в этом смысле выглядит Стратегия социально-экономического развития Краснодарского края до 2020 года (далее – Стратегия Краснодарского края), принятая Законодательным Собранием Краснодарского края 16 апреля 2008 года и утвержденная Законом Краснодарского края от 29 апреля 2008 г. № 1465-КЗ.

Кроме того, в значительной степени инновационная направленность отличает Стратегию социально-экономического развития Ростовской области до 2020 года (далее – Стратегия Ростовской области), утвержденную Постановлением Законодательного Собрания Ростовской области в 2007 году. В ней предусмотрено развитие эффективных и конкурентоспособных кластеров, правда, к сожалению, не имеющих прямого отношения к морской деятельности, а именно агропромышленного, сельхозмашиностроения, в легкой промышленности, строительного и производства строительных материалов. Кроме того, намечены меры повышения качества бизнес-среды, пересмотра функционализации территории, становления новых секторов экономики, устойчивости системы расселения и развития Ростовской агломерации, а также множества других организационных инновационных подходов. При этом, увы, основным недостатком Стратегии Ростовской области можно считать практически полное пренебрежение комплексным развитием морепользования. По сути, помимо рыболовства, аквакультуры и рыбопереработки региональный морехозяйственный комплекс в документе не представлен.

Вообще в рассмотренных стратегиях **слабо прописан сценарный подход**, а в некоторых из них сценарии отсутствуют вовсе, что никак нельзя отнести к их достоинствам. Между тем, обычно за основу принимаются несколько вариантов долгосрочного прогноза, как минимум, два: инерционный и активный (инновационный). Отдельно может быть проработан промежуточный энергосырьевой прогноз. Построенные сценарии макроэкономических и социальных показателей должны быть увязаны с общероссийскими и стать основой для разработки отраслевых. Полученные в результате корректировки последних прогнозные цифры по отраслям, как следствие «обратной связи», на следующей итерации учитываются в макроэкономических сценариях.

Общеизвестно, что при разработке стратегий должны быть обеспечены:

- увязка отраслевого и территориального аспекта развития региональной экономики с особенностями имеющейся ресурсной базы (минерально-сырьевыми и топливно-энергетическими, промышленными и технологическими, трудовыми и интеллектуальными, экологическими и рекреационными, транспортно-транзитными и глобализационными ресурсами);
- учет действующих федеральных, окружных, региональных и муниципальных программ, а также стратегий развития крупнейших предприятий в базовых отраслях;
- взаимосвязь перспектив региональной экономики и социальной сферы со стратегическими приоритетами и сценариями развития страны и соседних макрорегионов, а также с прогнозируемой конъюнктурой внутреннего и мирового рынков;
- анализ и прогноз отраслевой взаимозависимости (производство рыбохозяйственной продукции и развитие пищевой промышленности, строительных материалов и капитальное строительство; потребности в перевозках с мощностями транспортной инфраструктуры и т.д.);
- увязка социального и экономического развития (доходы населения и потребительский рынок, развитие сферы услуг и т.д.);
- определение роли окружной, региональной и муниципальной финансовой системы в реализации стратегий, обоснование основных направлений модернизации региональной финансовой системы: оптимизация бюджетирования, развитие рынка страховых и банковских услуг, кредитных кооперативов и венчурных финансов и т.д.;
- обязательная оценка соблюдения требований экологической безопасности, учет долгосрочных последствий для окружающей среды создания производственных комплексов и освоения природных ресурсов;
- согласование отраслевого и территориального аспектов развития;
- выделение полюсов и ядер роста, а также перспективных предприятий, хозяйствующих комплексов, кластеров, развитие которых связано с достижением значительного комплексобра-

зующего эффекта от согласованного и взаимоиницирующего осуществления инвестиционных проектов в различных отраслях и видах деятельности,

- разработка конкретных обоснованных рекомендаций по развитию и размещению производительных сил в разрезе муниципальных образований.

Практически всё из вышеперечисленного находит лишь фрагментарное отражение в рассмотренных стратегиях социально-экономического развития приморских субъектов Российской Федерации или не находит его вообще. Как частное следствие (одно из), отмечается слабая **сбалансированность стратегий с точки зрения развития традиционных и новых видов морской деятельности**, элементов индустриальной и постиндустриальной наукоемкой экономики. В одних стратегиях помимо деклараций о глубокой структурной перестройке региональных морехозяйственных комплексов на основе новейших инновационных (технологических и организационных) форм организации морепользования никаких конкретных мер в продвижении этого направления не прописано, в других – увлечение новой экономикой происходит зачастую в ущерб столь необходимой и насущной реиндустриализации морепромышленного производства.

Практически во всех стратегиях преобладает ведомственный (отраслевой) подход – характерная и порочная черта современных негативных тенденций российской прогностики, которая отличается простым механическим суммированием отраслевых стратегий и расположением их в соответствующих ячейках структуры. В частности, морская деятельность не рассматривается в них в своем общесистемном единстве при всем многообразии ее функциональных видов. Такие стратегические решения способны лишь спровоцировать конфликты между видами морской деятельности за обладание одними и теми же акваториями.

Вообще выделение конфликтогенных интересов в территориальном зонировании характерно лишь для Стратегия развития Астраханской области на средне- и долгосрочную перспективу, в которой обозначены три зоны потенциальных конфликтов: (1) между рисоводством и рыбной отраслью; (2) между рыбной отраслью и природным комплексом Волжской дельты; (3) между рекреационной функцией озера Баскунчак и соледобывающей промышленностью.

Редкое исключение, пожалуй, представляет собой только Стратегия социально-экономического развития Приморского края на 2004-2010 гг.¹ (далее – Стратегия Приморского края), что, видимо, объясняется ее разносторонней научно-экспертной проработкой и уникальным коллективом высококвалифицированных исполнителей – известных ученых и специалистов. В ней отдельно выделен морехозяйственный комплекс, который к тому же рассматривается как межотраслевой, обеспечивающий сопряжение морских и сухопутных видов деятельности. И мало того, поставлена основная задача – ликвидировать ведомственную (отраслевую) разобщенность хозяйствующих субъектов посредством комплексных проектов под патронажем краевой администрации. А при описании проблемной

¹ Стратегия социально-экономического развития Приморского края на 2004-2010 гг. – Владивосток: Изд-во ТЦСР, 2004. – 315 с.

ситуации разработчики ограничились лишь двумя проблемами: (1) ведомственная разобщенность и отсутствие эффективных механизмов, обеспечивающих координацию стратегических целей по совместному использованию и развитию береговой производственной и сервисной инфраструктур края; (2) существенные различия в условиях хозяйствования и разрыв экономических интересов между морскими и сухопутными производствами, что не позволяет «замыкать» инвестиционный спрос, формирующийся в морском транспорте и рыбном хозяйстве, на региональные судостроительные и судоремонтные предприятия.

Несмотря на относительно давний срок принятия Стратегии Приморского края, в ней отмечены вполне современные основные условия реализации конкурентных преимуществ, а именно:

- эффективные процедуры согласования интересов органов власти, бизнеса и населения;
- преодоление отраслевых и административных барьеров в рамках функционирования хозяйственных и социальных комплексов;
- использование эффектов самоуправления и самоорганизации;
- переход от неэффективных попыток управления отраслями и материальными объектами к управлению проектами;
- позиционирование края в АТР в качестве деловой и культурной контактной зоны.

Выбор инструментов управления стратегией регионального развития определяется: (а) единством понимания всех ключевых стратегических субъектов образа будущего Приморского края; (б) выбором вариантов продвижения к этому образу на основе моделей регионального развития; (в) способом согласования и синхронизации действий между ключевыми участниками стратегии. Общий план стратегии развернут в следующих уровнях: *во-первых*, как новый образ будущего края – Центр Тихоокеанской России; *во-вторых*, как последовательный набор шагов и действий, обеспечивающих переход от модели инерционного к модели инновационного развития; *в-третьих*, как действия реальных стратегических субъектов, реализующих в Приморье конкретные социокультурные и бизнес-проекты и размещающих на территории края ресурсы развития определенного качества и эффективности.

Только в Стратегии Приморского края реально, на деле (а не в виде деклараций) упор сделан на развитие человеческого капитала – главного ресурса социально-экономического роста региона. Основным методом стратегического управления предлагается формирование в общественном сознании ценностных ориентиров, для достижения которых люди готовы объединить свои усилия, ресурсы, потратить жизнь¹. Образ будущего – это качественные характеристики, отражающие системные изменения территории, которые: (1) в настоящий момент отсутствуют, но имеют ценностное значение для людей, здесь живущих, и становятся субъектами деятельности (экономической, социальной, политической); (2) могут быть достигнуты только на этой территории, потому что только она располагает набором специфических конкурентных преимуществ; (3) отвечают интересам субъектов, функционирующих здесь и связывающих с регионом будущее своей жизнедеятельности. Ключевым фактором формирования общего будущего выступает понимание того, что залогом успеха становится не столько способность развиваться быстрее других, сколько готовность к согласованным действиям по реализации общих интересов, не ущемляющих интересы других.

В этой связи также заслуживает внимания Стратегия Сахалинской области, в которой для подобных целей даже введено новое понятие, а именно «жизнестратегия» – стремление и желание людей жить достойно, формировать крепкие, большие семьи, творчески и физически развиваться, образовывать новые производства и строить новые города. Новая модель региональной российской жизнестратегии – это модель формирования инновационного техно-промышленного и социокультурного уклада, которая обеспечивает взаимовыгодное трансграничное сотрудничество области с российскими регионами, странами Азиатско-Тихоокеанского Региона и мира и позволяет Сахалинской области достойно представлять и защищать интересы Российской Федерации в АТР.

Прямо противоположный случай, например, со Стратегией экономического развития Мурманской области на период до 2015 года, утвержденной Постановлением Правительства Мурманской области от 20.12.2001 г. № 251-ПП (далее – Стратегия Мурманской области-2015). Даже из видов морской деятельности в ней особо выделен лишь градообразующий рыбопромышленный комплекс среди пяти базовых производственных комплексов, которые в перспективе будут определять развитие экономики Мурманской области, обеспечивать формирование консолидированного бюджета, а также загрузку машиностроительных предприятий, строительной индустрии, успех малого и среднего бизнеса и состояние всех элементов социальной сферы региона (первый – горнопромышленный; второй – топливно-энергетический; третий – как раз рыбопромышленный; четвертый – агропромышленный; пятый – транспортно-коммуникационный с некоторым акцентом на морской транспорт).

¹ Там же. – С. 27.

Весной 2008 года Департаментом экономического развития Мурманской области была инициирована работа, связанная с актуализацией и обновлением Стратегии Мурманской области-2015. В Отчете о НИР «Разработка Стратегии социально-экономического развития Мурманской области до 2025 года» сохранен тот же отраслевой подход, однако структура основных экономических (производственных) комплексов была видоизменена и дополнена, стратегические приоритеты перераспределены. К настоящему моменту процесса формирования Стратегии социально-экономического развития Мурманской области до 2025 года (далее – Стратегия Мурманской области-2025) перечень базовых производственных комплексов включает в себя: (1) горнопромышленный, металлургический комплексы; (2) энергетический комплекс; (3) транспортный комплекс; (4) строительный комплекс; (5) рыбопромышленный комплекс; (6) агропромышленный комплекс; (7) научно-технический, инновационный комплекс; (8) туристская индустрия. К положительным сторонам Стратегии Мурманской области-2025 можно отнести то, что, в ней проведена кластеризация социально-экономического пространства, значительное внимание уделено развитию человеческого капитала и переходу региона на устойчивую траекторию инновационного роста, намечены пути формирования региональных институтов развития, проработаны сценарии, однако преобладающий ведомственный подход (равно как и слабая эшелонированность предлагаемых мер) нивелирует, а иногда и сводит на нет такие предложения и рекомендации.

Отраслевая ориентация свойственна и Стратегии социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу (далее – Стратегия Калининградской области), утвержденной Постановлением Правительства Калининградской области от 09 марта 2007 г. № 95. В ней также особо выделяется рыбное хозяйство как одно из четырех приоритетных отраслей в развитии экономики региона.

Достаточно типичной с точки зрения отраслевого подхода выглядит и Стратегия Краснодарского края, в которой высшие приоритеты отданы (1) транспортному комплексу; (2) топливно-энергетическому, строительному, промышленному комплексам и области информационных и коммуникационных технологий; (3) агропромышленному комплексу; (4) курортно-рекреационному и туристскому комплексу.

В свою очередь в Стратегии Хабаровского края подобную роль играют пять приоритетных, но уже отчасти более комплексных и агрегированных направлений, среди которых: (1) укрепление населенческого потенциала; (2) развитие энергетической инфраструктуры; (3) развитие транспортной инфраструктуры; (4) повышение эффективности использования природных ресурсов; (5) обеспечение инновационного характера развития региональной экономики.

Аналогичная картина (даже в большей степени отраслевая) наблюдается и в Стратегии Камчатского края, согласно которой, например, основу региональной моноструктурной экономики составляет рыбная промышленность – единственно значимая отрасль специализации Камчатки в территориальном разделении труда. В настоящее время на рыболовство приходится четвертая часть общего объема отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по всем видам экономической деятельности.

Действительно, как совершенно справедливо отмечено в Стратегии Камчатского края, рыболовство стало градо- и поселкообразующей отраслью Камчатки, одним из основных источников занятости населения. В территориальном разделении край осваивает около 20% общего улова рыбы и морепродуктов Российской Федерации и производит более 16% товарной пищевой рыбной продукции. Более 60% производимой рыбопромышленными предприятиями региона пищевой рыбной продукции поставляется на экспорт, свыше 26% – вывозится в регионы Российской Федерации. Ежегодно рыбодобывающими предприятиями Камчатки вылавливается около 600 тыс. тонн рыбы и морепродуктов и производится товарной пищевой рыбной продукции до 500 тыс. тонн. Более 70% произведенной рыбопродукции поставляется на экспорт в страны дальнего зарубежья, остальная часть направляется в Приморский, Хабаровский и Алтайский края, г. Москву, Московскую, Магаданскую, Сахалинскую, Омскую, Новосибирскую, Астраханскую области.

Считается, что другие виды экономической деятельности, в том числе энергетика, обрабатывающие производства, транспорт и связь, строительство, сельское и лесное хозяйство, торговля носят вспомогательно-обслуживающий характер и ориентированы на региональный рынок сбыта. Однако при этом отмечается, что на Камчатский край приходится около 3,5% прогнозных ресурсов углеводородов российского континентального шельфа. Только открытие промышленных месторождений нефти и газа и их промышлен-

ная разработка в объемах 8-10 млн. т условного топлива в год позволит ему выйти в число самодостаточных регионов, при том, что сегодня он относится к высокودотационным (бюджетная обеспеченность собственными доходами составляет всего 31%).

Таким образом, логика разработчиков Стратегии Камчатского края почему-то подсказала им интересный выход – выделить из всех видов морской деятельности отдельным блоком лишь рыбохозяйственный комплекс, причем в отраслевой структуре экономики (раздел 1.4) поставить его на четвертое место вслед за промышленным комплексом, электроэнергетикой, лесной и деревообрабатывающей промышленностью. Подобные тезисы, справедливые сами по себе превращаются более чем странные с позиций их рассмотрения в совокупности, а тем более – с точки зрения комплексного подхода, особенно учитывая тот факт, что морепользование в целом для Камчатского края относится к системообразующим и бюджетоформирующим видам деятельности.

Соответственно, разработчики Стратегии Камчатского края с помощью такой структуризации элегантно ушли от решения таких насущных проблем, которые, кстати, обязаны находить свое разрешение в стратегических документах, как установление приоритетов в развитии рыболовства, добычи минеральных и энергетических ресурсов континентального шельфа, а также потенциально назревающий конфликт между этими двумя видами морской деятельности за одни и те же акватории. Суть проблемы отражена в табл. 1. Понятно, что снять подобное противоречие под силу только научному сообществу с позиций надведомственного подхода.

Таблица 1

Изменение стоимости природного капитала шельфа Западной Камчатки при использовании его углеводородного потенциала, в млрд. долл. США (по данным Камчатского филиала Тихоокеанского института географии РАН)

Вид ресурсов	Общая стоимость природного капитала			
	При рыбохозяйственной специализации региона		При использовании углеводородов региона*	
	мин. вариант	макс. вариант	мин. вариант	макс. вариант
Водные биологические	4,0	8,7	3,6	5,6**
Углеводородные	19,8	30,0	-	-
Гидроэнергетические	2,5	6,6	2,5	6,6
Услуги экосистем	53,3	53,3	48,0	45,3
Всего	78,6	98,6	54,1	57,5

Примечание: * При отсутствии компенсации стоимости истощенных углеводородов и связанных с нефтедобычей потерь биологической продуктивности района.

** Учен ущерб от загрязнения – 10-15%.

Безусловно, в рассматриваемых стратегических решениях должна ставиться задача полного использования эндогенного природно-ресурсного и социально-экономического потенциала региона. Быть может, некоторые виды морской деятельности малозначительны с точки зрения их сегодняшнего вклада в ВРП, но не исключено, что в долгосрочной перспективе их роль значительно усилится. Так, например, в том же Камчатском крае с 1995 года разработана и реализуется региональная «Программа перевода электро- и теплоснабжения Камчатской области на нетрадиционные возобновляемые источники энергии и местные виды топлива». Между тем, альтернативные способы получения практически неисчерпаемой энергии морского происхождения вообще не нашли своего отражения в Стратегии Камчатского края. Иными словами, в стратегических решениях практически **не прописана система компенсаторов и альтернативных путей достижения стратегических целей.**

В этом свете выгодно отличается Стратегия Ростовской области, предусматривающая активное вовлечение в хозяйственный оборот новых источников биоэнергетики, а также Стратегия Мурманской области-2025 с ветроэнергетическим трендом.

Следующим принципиальным недостатком рассматриваемых стратегий, вытекающим из ведомственного (отраслевого) подхода, выступает отвержение и **неучет** в них **стратегических, комплексобразующих и мультипликационных эффектов**, поскольку эффектоформирующие факторы, определяемые как дополнительный выигрыш, вследствие комплексного развития морской деятельности по сравнению с отраслевым, расположены здесь на каналах межотраслевого взаимодействия, которые обеспечивают высокую кооперацию между видами морепользования и возможность совместного освоения и использования пространств и ресурсов Мирового океана. Вроде бы объективное противоречие между специализацией и комплексностью регионального развития морской деятельности становится причиной дисбаланса стратегических решений.

Вместе с тем, экономически эффективная специализация региона в обязательном порядке требует развития смежных производств и сервисной экономики, что, в свою очередь, сопряжено с расширением сетей социокультурного обслуживания. Ядро морехозяйственных отраслей специализации можно рассматривать как локомотив, определяющий комплексное развитие региональной морской деятельности и социально-экономический рост. Существует и обратная зависимость – только комплексное развитие создает наиболее благоприятные условия для эффективного функционирования отраслей специализации. И именно в этих тезисах снимается кажущееся логическое противоречие между специализацией и комплексностью, которое, кстати, может приобретать и надрегиональное измерение, когда обусловленная внутренними потребностями специализация региона не

совпадает с внешними (общегосударственными) задачами и взглядами на перспективы его развития.

Как следствие, не просматривается усиления общемировой тенденции к полифункциональности региональных морехозяйственных комплексов с учетом их специализации в системе межрегионального разделения труда – расширение ниши, диверсификация морского потенциала и морской хозяйственной деятельности. Вообще существенным методологическим пороком анализируемых стратегий выступает **ориентация преимущественно на внутреннее развитие, причем монопрофильное**, то есть отраслевое.

Отсюда появляется еще одна характерная негативная особенность региональных стратегических решений, а именно **систематический неучет или недоучет глобальных** (внешних, надсистемных, экзогенных) **факторов**, малообъяснимое пренебрежение влиянием международной среды, феноменом глобализации, реакцией мировых и региональных рынков, экологическими последствиями глобального и странового масштабов. Практически во всех рассмотренных стратегиях даже такой раздел как «Мировые тенденции» попросту отсутствует. Естественно, выявить меру чувствительности к ним прогнозируемых показателей отнюдь не просто, но невнимание к подобным связям зачастую приводит к роковым ошибкам, потере стабильности и предсказуемости, поскольку благоприятная или, наоборот, неблагоприятная внешняя конъюнктура способна, резко меняя свой знак на противоположный, расшатать и сломать любой тренд, привести к разрушению самой совершенной стратегии, базирующейся на внутренних параметрах развития.

С этой точки зрения выгодно отличается Стратегия развития Астраханской области на средне- и долгосрочную перспективу. В ней проведен комплексный анализ как субрегиональных прикаспийских тенденций, так и перспектив двусторонних отношений с прибрежными государствами, имеющими выход к бассейну Каспийского моря.

Процесс вписывания всех без исключения региональных морехозяйственных комплексов в глобальную систему разделения труда, и без того трудный и длительный, еще более осложнился тем фактом, что приморские субъекты Российской Федерации сильно разнятся по своим возможностям адаптации к рыночной среде. Своими конкурентными преимуществами и открывающимися перспективами смогли воспользоваться лишь те регионы, которые притянули к себе трансграничные торгово-посреднические и финансовые потоки, как правило, экспортной ориентации. В современных условиях на первый план выходит задача межрегионального взаимодополнения усилий, средств и ресурсов в интересах поддержания целостности производственного процесса, повышения эффективности управления морской деятельностью, аккумуляции и рационального перераспределения ресурсов, диффузии инноваций, а значит – роста общей (интегрированной) конкурентоспособности. Между тем, **перспективы межрегионального взаимодействия** в интересах устойчивого социально-экономического развития и роста морской деятельности

практически не прописаны в анализируемых стратегиях, в то время как, например, неразвитость гражданского судостроения в Мурманской области обязательно предполагает кооперацию ее морехозяйственного комплекса с Санкт-Петербургом. Тем самым регионы лишаются дополнительных импульсов к своему социально-экономическому развитию и переводу его на устойчивую траекторию роста. Здесь также присутствуют те же динамические эффекты, как и в случае с комплексностью, а именно эффект масштаба, объединения и взаимодополнения усилий, средств, ресурсов, возможность обращения краткосрочных потерь в выгоды в долгосрочном периоде и т.д., что в совокупности ведет к обретению глобальных конкурентных преимуществ при усилении интеграции на рынке человеческого капитала, инвестиций, технологий, свободного движения товаров и услуг внутри образующегося макрорегиона, а также извне и вовне, снижения рисков и непредсказуемости. При этом следует учитывать, что формальное объединение субъектов Российской Федерации в федеральные округа еще не означает создания экономически и социально интегрированных систем.

Следует отметить, что подходы к макрорегиональному трансграничному районированию подробно и адекватно проработаны в Стратегии Калининградской области. В ней специально обоснована необходимость выделения макрорегиона «Балтика», включая три приоритетных направления трансграничного сотрудничества: (1) формирование общего рынка; (2) технологическая модернизация экономики; (3) изменение системы расселения. Именно с позиций межрегионального и международного сотрудничества подаются стратегические решения, поскольку, как отмечается в Стратегии Калининградской области, Калининград пока не относится к числу главных «полюсов роста» на Балтике. В наибольшей степени из всех российских центров он тяготеет к Москве. При этом сам, не будучи лидером во всем макрорегионе, не может в силу удаленности и своего эксклавного статуса в полной мере воспользоваться «эффектом соседства» по отношению к Москве и Санкт-Петербургу, а в силу анклавного статуса и особенностей включения в транспортную систему Европы – «эффектом соседства» к прибалтийским столицам и зарубежным крупным портам Балтии. Несомненным достоинством документа может рассматриваться его устремленность на преодоление подобных тормозящих развитие тенденций и органичное вписывание в систему субрегионального и глобального разделения труда. Заслуживает отдельного внимания предлагаемый сценарный подход, рассматривающий такие вариации будущего как «Статус-кво», «Конкуренция на российском Северо-Западе», «Европейский Аутсорсинг», «Макрорегиональное лидерство».

В контексте предыдущей негативной особенности региональных стратегий следует упомянуть, что, несмотря на заявленную в них социальную ориентированность, декларируемый приоритет социальной проблематики и даже значительные объемы релевантного текста, **социальные блоки проработаны слабо**. За исключением Стратегии Сахалинской области, где основное внимание уделено как раз именно этой проблематике, в регионах отсутствует единая комплексная социокультурная стратегия перехода к качественно новому уровню жизни.

Среди принципиальных замечаний следует также выделить то, что **некоторые прогнозные цифры нуждаются в актуализации**, особенно в связи с необходимостью адаптации региональных экономик и их морехозяйственных сегментов к изменениям мировой финансовой конъюнктуры и глобальному дефициту ликвидности.

Еще одним недостатком региональных стратегий можно рассматривать **неучет возможных глобальных изменений климата и их последствий для морской деятельности России**. В этой связи актуализируется проблема разработки адаптационных блоков с широким спектром соответствующих проектов как неотъемлемых элементов стратегических решений на региональном уровне.

Практическое воплощение региональных стратегических решений происходит путем реализации масштабных инфраструктурных инвестиционных проектов, включая инфраструктурные, социальные, инновационные и т.д. Именно они должны образовать собой скелет упомянутых документов стратегического характера, который обрстет инструментальной конкретикой. Инструментарий и ресурсы в этом плане становятся вторичными – если нет проектов, не будет ни инструментария, ни ресурсов, но если они есть, то под них всегда найдется и первое, и второе. Между тем, в большинстве рассмотренных стратегий социально-экономического развития приморских субъектов Российской Федерации **отсутствует даже простой перечень перспективных проектов**. Непонятно, как в этом случае предполагается воплощать в жизнь во многом правильные и своевременные стратегические решения. Кроме того, в региональных стратегиях практически полностью **отсутствуют меры по сопровождению комплексной** (как минимум, социо-эколого-экономической) **экспертизой процессов управления региональной экономикой и ее морехозяйственного сегмента**, включая конкретные мероприятия и инвестиционные проекты (инфраструктурные, социальные, инновационные и т.д.).

Общая методологическая слабость в совокупности с перечисленными недостатками зачастую приводит к неприятию (и неприятию) стратегических решений на региональном уровне, а также, в частности, к их мгновенному устареванию сразу же после утверждения.

II.1.3. Некоторые особенности использования программно-целевого метода при стратегическом прогнозировании и планировании развития региональных морехозяйственных комплексов

Само понятие «морское хозяйство» впервые появилось в 70-х годах прошлого столетия и было обосновано в монографиях и даже в учебниках для специализированных ВУЗов и ССУЗов многих исследователей теории и практики морской деятельности¹. В этих публикациях показано, что наряду с ярко выраженной спецификой каждого из видов морепользования, все они объективно объединяются и обуславливаются единством и особой природой морской среды как естественного базиса производственного (для эксплуатации транспорта, добычи рыбы, нефти, минералов) и другого использования (ВМФ),

¹ Подр. см. публикации Г.К. Войтоловского, В.В. Ивченко, С.А. Студенцкого и др.

сходностью инфраструктуры обеспечения (порты, связь, судоремонт, верфи), общей научной основой, идентичным профессионально-квалификационным составом кадров. При явной потребности использования программно-целевого подхода в организации и осуществлении научной, хозяйственной и иной отечественной деятельности в Мировом океане, ее практическое развитие в нашей стране отличалось узкой ведомственностью, дефицитом межотраслевой и иной координации, наличием существенных диспропорций в уровнях и качестве взаимоотношений внутри отдельных видов морепользования и между ними, а также между основными регионами, в которых, соответственно, базировались конкретные производства и направления такой деятельности. Ориентация же на долговременное освоение морских пространств и ресурсов требовала единого системного подхода к определению стратегии развития, размещения, организации и управления всей деятельностью России в Мировом океане.

В развитие этих объективных тезисов в научно-практический оборот было введено новое понятие – «морехозяйственный комплекс», представляющий собой «динамически развивающееся производственно-экономическое единство отраслей морского хозяйства, обеспечивающее комплексную экономическую, природоохранную, научно-исследовательскую и другие виды деятельности в Мировом океане и береговой зоне морей страны на основе ускорения научно-технического прогресса во взаимосвязи с территориально-отраслевыми и другими факторами»¹. Благодаря перечисленным научным заделам в понимании феномена морской деятельности произошел теоретический переход от простой арифметической совокупности (суммы) видов морской деятельности к единому (интегрированному) морскому хозяйству, обладающему комплексобразующим (равно как и мультиплицирующим) эффектом (гораздо превосходящим эффекты видов морепользования по отдельности и в сумме), как бы подчиненному общей стратегической цели и опирающемуся на общую инфраструктуру (в том числе обеспечивающую) и кадровые возможности.

Комплексный подход к развитию морепользования на региональном уровне полностью снимает или хотя бы сглаживает почти все перечисленные выше проблемы, несоответствия и слабые стороны, свойственные разрабатываемым и утверждаемым стратегиям социально-экономического развития приморских субъектов Российской Федерации. Если же следовать логике о необходимости положить в основу морской деятельности именно территориальную специфику (а именно такой подход преобладает среди коллектива разработчиков этого документа), то это откроет возможность реализовать надведомственный подход уже на региональном уровне. «Атомами» такой системы должны стать кластерные

¹ Морехозяйственный комплекс / Под ред. Б.В. Буркинского. – Киев, 1991. – С. 18.

структуры, то есть пространственно-организованные в пределах геотерии совокупности промышленно-производственных субъектов и связанных с ними коммерческих и некоммерческих организаций, целевая функциональная доминанта которой направлена на достижение и поддержание конкурентоспособности опорной территории в условиях субрегиональной интеграции и глобализации за счёт рационального использования пространств и ресурсов Мирового океана¹. Здесь может получить своё развитие уже зарождающаяся «телематическая» система управления, объединяющая изучение и оценку перспективных потребностей, интегрированное компьютерное проектирование освоения морских ресурсов, систему коммерческих поставок «как раз вовремя» и взаимосвязей со сбытовой сетью. Иными словами, в глобализирующемся мире на устойчивое экономическое развитие способны претендовать только те страны, которые обладают конкурентоспособными кластерами.

Хотя использование кластерных стратегий в России сопряжено с некоторыми сложностями как методического, так и практического плана, а их внедрение связано с многочисленными временными и материальными издержками, альтернативы им сегодня практически не видно. Однако следует учитывать, что кластерный подход – суть инструмент (как хрупкий стальной скальпель в руках хирурга и преступника), который может быть направлен в зависимости от способа применения не только во благо.

В первом приближении для создания кластера необходимо наличие, как минимум, трёх условий, при которых процесс образования кластеров заработает: *во-первых*, трансформация системы управления и делегирования части полномочий и ответственности федеральных органов исполнительной власти и локализация их на региональном или местном уровнях, без чего невозможно ни организовать внутренние сетевые процессы, ни запустить коммуникацию, ни чётко сформулировать позицию независимым фирмам, выступающим вовне как единая организация; *во-вторых*, формирование промышленной политики, обеспечивающей на территории конкурентную среду, без которой нет инноваций, нет мотивов для создания и развития кластеров; *в-третьих*, долгосрочное прогнозирование, предопределяющее желание регионов выйти за пределы своей территории и конкурировать производимой продукцией в глобальном масштабе.

Итак, представляется, что наиболее эффективной формой организации морской хозяйственной деятельности в приморских субъектах Российской Федерации может стать создание и развитие региональных морехозяйственных комплексов/кластеров (РМХК/К), который способен вобрать в себя все лучшие черты разнообразных моделей и, соответст-

¹ Подр. см.: Савельева С.Б. Методология организации регионального морехозяйственного комплекса / Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук. – Мурманск: МГТУ, 2006.

венно, отбросить всё худшее и малоэффективное. Предлагаемый кластерный подход, кстати, полностью лежит в русле внешней и внутренней политики, а при его воплощении вероятны положительные сдвиги в выходе из поистине парадоксальной ситуации – во всем мире люди едут в приморские районы, где формируются крупнейшие мегаполисы и конурбации, и только в России процесс идет в обратном направлении, причем всюду и тотально.

С точки зрения управления, РМХК/К, в основу которого дифференцированно положена местная специфика, открывает возможность реализовать комплексный, надведомственный подход уже на региональном уровне, причем морехозяйственный комплекс России в этом случае будет иметь запараллеленную пятиуровневую иерархическую архитектуру (федеральный, региональный, ведомственный, местный и, – условно говоря, – субъектный уровни), внутри которой отсутствует в традиционном понимании строгая вертикально-линейная организационная зависимость. В рыночных условиях с развитием информационно-коммуникационных систем на первый план выходит сетевой сегмент, то есть горизонтальные координационные связи между отдельными участниками морской деятельности напрямую по организационно-производственным и финансово-экономическим вопросам, то есть все субъекты морепользования находятся в пространстве сложно-переплетенных взаимозависимостей и «обратных связей», образующих пересекающиеся поля и сферы.

Каждый из слоев, относительный сам по себе, объективно присутствует в структуре взаимосвязей, мало того, существует целостность подсистемы любой иерархической ступени. На субъектном и местном уровнях эта интегральность обеспечивается, прежде всего, производственно-технологическими цепочками. При этом, например, для отдельно взятого района нефтегазодобывающее предприятие может входить в состав вертикально-интегрированной нефтяной компании (ВИНК), а пространственные границы его деятельности – простираются на континентальной территории, находящиеся далеко за пределами Мирового океана. Рыбопромысловый флот каждого судовладельца может осуществлять лов как прибрежный, так и океанический. Но все они «горизонтально» согласуют свои интенции для достижения сверхцели – повышения конкурентоспособности своего региона в масштабе мировой системы координат с одновременным максимальным использованием его интеграционного потенциала для диверсификации экономики, привлечения инвестиций, повышения занятости и роста других социально-экономических показателей. В узлах сети «сидят» группы предприятий, формирующие региональные функциональные комплексы: транспортный, рыбопромысловый, нефтегазодобывающий, оборонный, научно-исследовательский, природоохранный, рекреационный. На региональном уровне целост-

ность подсистемы РМХК/К достигается разноплановыми взаимодействиями между отдельными предприятиями при изучении, освоении и использовании ресурсной базы выделенной акватории, а также общей информационной, производственной и социальной инфраструктуры.

На федеральном уровне определяющее влияние на целостность системы морехозяйственного комплекса страны оказывают цели национальной морской политики, взаимосвязи с федеральным бюджетом по распределению приоритетов в процессе эксплуатации региональных морских пространств и ресурсов, а также внешнеэкономические контакты по поводу доступности к ресурсам тех или иных акваторий, роста конкурентоспособности конкретных российских товаров и услуг, а также сфер их производства на мировых рынках.

Таким образом, РМХК/К – органичная полифункциональная подсистема региональной экономики, обладающая пространственно-хозяйственной целостностью, интегративными свойствами и в процессе своего развития оказывающая мультипликативный эффект на всё региональное хозяйство. Она тесно связана с регионом экономическими, производственно-техническими, социальными, экологическими и иными каналами. За счет расширения масштабов морехозяйственной деятельности обеспечивается создание новых рабочих мест в результате роста прямой занятости населения и развития обеспечивающих производств (судостроения, судоремонта, портовой инфраструктуры), сферы вспомогательных услуг и выполнения социальных программ. В отличие от бытующих представлений, морехозяйственный комплекс как открытая, саморазвивающаяся система не только поставляет в регион морские ресурсы, но и формирует новые потребности, что стало неотъемлемым требованием нормального функционирования современной экономики в условиях глобализации. Свойство «диссипативности», присущее РМХК/К, предполагает постоянное развитие, которое помимо прочего направлено на сглаживание конфликтных интересов различных морепользователей, для чего и создается подобная «площадка». Другими словами, морехозяйственный комплекс – это четырехкомпонентная система, включающая территорию региона, акваторию, к ней прилегающую по международным договорам и соглашениям, территорию морского дна, аэроторию (воздушное пространство, используемое для авиаперевозок, радиосвязи и т.д.), и к последнему, соответственно, применим пространственно-функциональный критерий выявления специализации, что повышает гибкость и эффективность управления региональным развитием с упором на морскую деятельность.

В этой связи возникает известная и непростая проблема разделения полномочий при координации функционирования РМХК/К между уровнями иерархии на фоне доволь-

но парадоксальной картины общероссийского управления морской деятельностью, которое, с одной стороны, чрезмерно централизовано, а с другой, что удивительно, – раздроблено по отраслям. Функции органа, координирующего развитие морехозяйственного комплекса России, может взять на себя Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации, причем, как показывает опыт ее работы, сделает это весьма эффективно. Деятельность региональных морехозяйственных кластеров способны регулировать созданные на уровне приморских субъектов по решению этого коллегиального органа советы по морской деятельности, тесно взаимодействующие в своей повседневной практике на постоянной профессиональной основе с заинтересованными департаментами администрации региона и прочими организациями. При необходимости в состав СМД могут вводиться новые члены, что и целесообразно сделать за счет представителей не только органов местного самоуправления, научного сообщества, деловых и промышленных кругов, но и созданных региональных общественных палат.

Отметим в этой связи еще один момент, связанный с тем, что комплексными схемами развития и размещения производительных сил на основе кластерного подхода сейчас активно разрабатываются ГНИУ «Совет по изучению производительных сил» Минэкономразвития России и РАН. Эти разработки учитывают особенности ресурсной базы субъектов Российской Федерации (природные и интеллектуальные, промышленные и технологические, экологические и рекреационные, транспортно-транзитные и глобализационные), содержат рекомендации и инструментарий по эффективному и рациональному развитию регионов, которые помимо прочего нацелены на выбор оптимального соотношения рынка, государства и общественных институтов, выделение основных направлений структурной промышленной, социальной, культурной, демографической и экологической политики. Комплексные схемы развития приморского субъекта Российской Федерации и его морехозяйственного комплекса со своей стороны предполагают сценарную проработку вариантов решения ключевых проблем на пути становления РМХК/К.

В общем случае они содержат такие взаимосвязанные между собой во избежание проявлений потенциальных конфликтов пункты как:

- планы развития транспортно-портовой инфраструктуры, направленные на создание территориально-производственного комплексов с приемлемой для них специализацией, как минимум, осуществляющих первичную переработку проходящих через них грузопотоков;
- схемы создания и развития сети рыбодобывающих и рыбоводческих, перерабатывающих и сбытовых предприятий на территории региона;
- системы мероприятий по интенсификации разведки и разработки месторождений минеральных и энергетических ресурсов на континентальном шельфе с их первичной или глубокой переработкой;
- механизмы вовлечения в хозяйственное использование нетрадиционных источников энергии;
- программы целесообразной интенсификации научных исследований в прилегающих к региону акваториях Мирового океана;
- системы мер по обеспечению безопасности Российской Федерации с морских направлений, реализации суверенитета, суверенных прав и национальных интересов нашей страны и региона во

внутренних водах, территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе и в открытом море, а также развитию военно-морского потенциала и его конверсионных возможностей;

- рекомендации по развитию регионального судостроительного, кораблестроительного и судоремонтного комплекса, направленные на диверсификацию производимых операций и расширение спектра потребителей, в том числе за счёт иностранных судоходных компаний;
- блок целевых предложений по наращиванию международного сотрудничества с целью делимитации морских арктических пространств, сглаживанию существующих противоречий и международно-правовому отстаиванию интересов Российской Федерации и региона в прилегающих акваториях Мирового океана;
- пакет природоохранных мер;
- обоснования развития конкурентоспособного туристско-рекреационного бизнеса в приморских субъектах;
- мероприятия по совершенствованию обеспечивающих, обслуживающих, смежных и «шлейфовых» видов морской деятельности, включая элементы сервисной экономики: логистика, гидрометеорология, навигационно-гидрографическое обеспечение мореплавания, информационные системы и сети и т.д.
- финансово-экономические обоснования и бизнес-планы совершенствования инфраструктуры региона, способствующей его социальному и экономическому развитию;
- пакет предложений по совершенствованию социальной, кадровой, образовательной, демографической и миграционной политики с обеспечением условий для сохранения и подготовки специалистов в области морской деятельности;
- наконец, последний в этом списке, но отнюдь не по важности блок инновационных мер, внедрение которых позволит региону выйти на новую ступень социально-экономического и технологического развития, поднять уровень благосостояния населения, обеспечить рост занятости, осуществить перевооружение и диверсификацию промышленного производства морехозяйственного комплекса с выходом на приемлемый уровень конкурентоспособности.

Реализация комплексных схем развития приморских субъектов Российской Федерации и их морехозяйственных комплексов должна осуществляться на основе использования рыночных механизмов и инструментов государственного регулирования: прямого бюджетного финансирования, гибкой таможенной и налоговой политики, привлечения средств федеральной целевой программы «Мировой океан» и её подпрограмм, других федеральных и региональных целевых, а также ведомственных программ, государственных фондов Российской Федерации, в том числе Инвестиционного фонда, с использованием различных форм государственно-частного партнерства. А крупные инвестиционные инфраструктурные инновационные или социальные проекты должны образовать собой скелет упомянутых схем, который обрстет инструментальной конкретикой.

Скорейшая разработка подобных региональных стратегий, несмотря на весь формализм и несовершенство современного российского федерализма, на изъязыны в возможных управленческих подходах, не только возносит социально-экономическую политику над сугубо ведомственными интересами, существенно видоизменяя роль всех субъектов управления – и федеральных властей, и крупных корпораций, и местных сообществ, – не только ведет к полному и разностороннему использованию всей ресурсной базы приморского субъекта Российской Федерации, начиная от природных и заканчивая интеллектуальными ресурсами, но и гарантирует подъем культуры и экологической безопасности, убирает «отложенный» характер самореализации личности в социальном плане, отождествляя ее витальные интенции с территорией проживания. Без квалифицированных кад-

ров, закрепленных в приморских регионах и имеющих понятную мотивацию, например, грандиозные и полные амбиций голословно-радужные планы вовлечения в хозяйственных оборот уникальных шельфовых месторождений углеводородов лопаются как «мыльные пузыри». Конечно, к примеру, в случае суровых приарктических условий необходима глубоко эшелонированная система размещения «человеческого капитала» со своей линией фронта в виде сети небольших населенных пунктов с коротким сроком навигации, почти абсолютной невозможностью ведения собственного традиционного аграрного хозяйства, но с развитой инфраструктурой, обеспечивающей текущие потребности, вблизи добычных комплексов и предполагаемого промышленного и обрабатывающего производства, которые образуют опорный плацдарм на переднем крае, и тылом в субарктических (приполярных) территориях с более мягким климатом.

Безусловно, в таких региональных стратегических решениях должны быть, по возможности, учтены все непростые перипетии взаимоотношений, а также перспективы суб- и межрегиональной экономической интеграции приморских «периферийных сателлитов» с федеральным Центром, другими регионами страны, или, обобщающее – мезосоциальными общностями. Такое взаимодействие между субъектами Российской Федерации, в том числе расположенными на разных широтах, отнюдь не сводится к примитивной калькуляции баланса доходов и расходов региональных бюджетов, а учитывает параметры экономической результативности поддающихся фиксации и учету «каналов связи». В стратегии необходимо найти консенсус в трактовке и решении деликатного вопроса о том, в соответствии с какими принципами предпочтительно распределять доходы (на нынешнем этапе – рентные), получаемые страной от освоения пространств и ресурсов Мирового океана, насколько справедливы и конструктивны они в терминах социальной политики.

В основу региональных стратегий должны быть поэтапно положены критерии не только экономической, но и социальной эффективности, равно как эффекты и результаты во всех сферах жизнедеятельности трех субъектов национальной морской политики – государства, общества и бизнеса. Причем не статические, а динамические, обладающие большей сенсорикой, «рефлексией» и повышенной чувствительностью. Они должны принимать во внимание степень удовлетворенности индивида своим социальным статусом, которая формируется с доминирующей референцией, например, на условия жизни в более благоприятных, обжитых, развитых регионах страны, а также возможную реакцию населения на направленность изменений своего социально-экономического положения. На этом пути имеются определенные трудности, поскольку общественные импликации межрегиональной интеграции трудно уловимы в количественном выражении, так как скрыто встроены в ткань социума и могут только коррелировать с явными результатами социаль-

ной политики. Следствием такого подхода станет плавный переход от доминирующей (и самодовлеющей, самодостаточной) в советской регионалистике концепции территориально-производственных комплексов, не учитывающей инновационную и образовательную компоненты¹, к кластерной политике.

Основой финансирования инфраструктурных инновационных проектов – фундамента любой региональной стратегии (наряду с Инвестфондом, другими механизмами привлечения инвестиций в рамках государственно-частного партнерства и иностранными инвестициями) должно стать целевое программирование на федеральном (то есть надведомственном и надрегиональном) уровне.

II.1.4. Оценка макрорегиональной сопряженности приморских территорий Российской Федерации

Районирование всегда имело в российской науке особый статус – статус самой сложной части регионалистики, высшего уровня знаний, венца региональных исследований. Отечественная научная школа выделяется на мировом фоне не только пристальным вниманием к самой проблематике, но и значимыми достижениями в этой области. Научное районирование, разработанное силами экономистов и географов, постоянно использовалось в нашей стране не только для исследовательских целей и описания, но и для хозяйственной практики.

Сегодня районирование как научная дисциплина переживает период существенного пересмотра своих основ. Это связано, прежде всего, с новыми значительными сдвигами в территориальной структуре общества развитых стран и особенно морских держав. Нарастают процессы ее раздробления, фрагментации, стягивания в узловые районы вокруг крупных центров экономической, финансовой и общественной жизни, перестраивается и во многом слабеет их изначальная иерархическая структура под воздействием таких тенденций, как, например, сдвиг к сетевым структурам. На все перечисленные сложные и неоднозначные процессы накладывает влияние глобализация. Она вычлняет в развитых странах некоторые (не всегда самые крупные, но зачастую приморские) центры, превращая их в «мировые города», развитие которых определяется больше мировой экономикой, чем внутривосточными законами. Наконец, – и это едва ли не главное, – нарастает подъём значимости «человеческого фактора», общей гуманизации общественной и частной жизни. Всё это заставляет обратиться к определённым переосмыслению теоретических и методологических основ традиционной регионалистики.

¹ В предлагаемом подходе региональные морехозяйственные комплексы в отличие от кластеров не имеют образовательной составляющей, но становление и последующее развитие и тех, и других строится на инновационном базисе.

В последние годы проблема районирования после некоторого постперестроечного забвения приобрела актуальность и в нашей стране. Причина, прежде всего, в том кардинальном перевороте всего жизненного уклада, который произошёл за последние 20 лет и ещё далёк от завершения. Территориальная организация России, ее основных хозяйственных комплексов и в первую очередь морехозяйственного, претерпевает крупные изменения, в корне меняется характер пространственных связей и взаимодействий в обществе. Наша страна оказалась в гораздо большей, чем прежде, зависимости от мировых процессов. Современное понимание того, что происходит с морской деятельностью России и ее приморскими территориями, нуждается в новом подходе к определению и научному обоснованию стратегии роста, основанной на выявлении крупных конкурентоспособных районов, которые обладают возможностью к саморазвитию. В связи с этим видится необходимым проведение интегрального районирования морехозяйственного потенциала, носителем которого можно назвать приморские субъекты федерации, притом не только в качестве конкретного исследования его территориальной структуры, но и в виде переосмысления всего накопленного теоретического багажа, повернутого к новым условиям и задачам.

Таким образом, районирование приморских регионов страны имеет своей целью выявление пространственной структуры морехозяйственных комплексов, присущей им объективно и закреплённой в производственно-социально-экономических и межрегиональных связях. Для ее достижения, прежде всего, необходимо определить подходы к макрорегиональному морехозяйственному районированию, отразив его глубокую преемственность с экономическим, в котором у российской научной школы есть выдающиеся достижения, а основное внимание следует нацелить на проблемы размещения и пространственного взаимодействия производительных сил. Существуют немногочисленные опыты социально-экономического районирования, делаются попытки так называемого комплексного районирования, в задачу которого входит совмещение сеток ряда частных – экономического, социального, экологического, культурного, политического и т.д. В рассматриваемом случае ставится задача осуществить районирование морехозяйственного комплекса как целостной реальности, взятой в её нерасчленённом единстве, а не в виде механической суммы составных элементов (видов морской деятельности, производственных, шлейфовых и смежных отраслей, человеческого и кадрового потенциала и т.д.).

Переход к интегральному морехозяйственному районированию многое меняет и в самой методике исследования. Морепользование как новый объект районирования гораздо богаче связями, в нем больше вероятностного, чем в отраслях экономики, его труднее параметризовать, исчислить. Именно поэтому можно утверждать, что у такого райониро-

вания объект сложнее, чем у экономического или отраслевого, и если в последнем с успехом применяют ясные, нередко формализованные методики, подчас сводимые к четким алгоритмам, то здесь их применять труднее и вряд ли целесообразно. Нужны специальные приемы, которые придали бы методическим процедурам большую мягкость. Чем сложнее объект, тем более гибкой и «мягкой» должна быть методика его исследования, иными словами, они должны быть адекватны друг другу.

На первом этапе проведения процедуры районирования главенствующую роль играет определение базовых основ и критериев: очевидность или затрудненность выявления территориальных частей приморских макрорегионов, соотношение разных факторов районообразования, обилие, простое наличие или нехватка организующих центров, способных стать катализаторами районообразующих процессов. Далее, важно понять, какие именно факторы наиболее сильно влияют на районирование как на процесс – существующие социально-экономические взаимодействия, степень полифункциональности региональных морехозяйственных комплексов, их взаимодополняемость, перспективы саморазвития района в выделенных границах. Влияние всех этих сил имеет место, но в каждом конкретном случае их соотношение будет разным, и при исследовании необходимо определиться, на какую сторону развития регионального морехозяйственного комплекса (РМХК) в той или иной ситуации надо обращать внимание в первую очередь, а на какую – во вторую.

Для наиболее развитых территорий стало типичным узловое районообразование в виде зон влияния главных пространств локализации морехозяйственного потенциала, то есть важнейших (не обязательно крупнейших) центров морской деятельности. Однако районирование по этим признакам может и не быть господствующим в том случае, если территория не обладает ярко выраженными центрами. Решение подобных проблем выводит на некую гипотезу районирования в виде общего представления о районируемости территории. Под этим термином понимается приблизительное число макрорайонов и их взаиморасположение, то есть своего рода предварительная сетка в виде пятен на месте ядер (без границ).

В этой связи авторами настоящей работы был разработан способ выявления зон тяготения главных центров приморских регионов¹, их числа и взаимоподчинённости. Он позволил выявить 10 пространств локализации морехозяйственного потенциала первого эшелона: Калининградский, Финский, Таганрогский, Кольский заливы, залив Петра Великого, Цемесская бухта – Туапсе, Авачинская, Двинская губы, юг о. Сахалин (заливы Ани-

¹ Подр. см.: Батунова Г.В. Морехозяйственный потенциал регионального развития России. Тезисы докладов II Всероссийской научно-практической конференции «Морская стратегия России и экономическая деятельность в Арктике». – Апатиты: изд. КНЦ, 2008.

ва и Невельского) и дельта Волги. А также провести исследование пространств локализации морехозяйственного потенциала на арктическом региональном направлении, что позволило рассчитать его значения для каждого берегового населенного пункта от границы с Норвегией до м. Дежнева, а также определить протяженность зон влияния наиболее крупных из них.

Для второго этапа основной задачей становится выявление характерных черт каждого района, своего рода распознавание их сущности. Здесь район воспринимается как своего рода пятно, на границы ещё рано обращать внимание; главное – это найти местоположение ядра района, то есть часть территории, на которой его черты воплощались бы с особой яркостью и очевидностью.

Эта часть исследования также может проводиться двумя путями, которые противоречат друг другу. Один из них заключался в том, чтобы сначала установить на качественном уровне, каковы особенности каждого из районов, пользуясь при этом в основном сведениями общего характера, а после этого подбирать к этим чертам соответствующие статистические характеристики. Отслеживая распространение этих характеристик по мелким административным единицам (например, муниципальным округам), можно определить, какие из них составляют слитный территориальный массив, обладающий этими характеристиками, и где именно последние начинают меркнуть.

Второй путь ведёт в противоположном направлении: сначала выявляется территориальное ядро района, то есть наиболее яркая его часть, а потом с неё снимаются статистические показатели, которые позволят, с помощью углублённой их трактовки, выйти на качественные характеристики района. В первом случае мы определяем качества района и подыскиваем им параметрические очертания, следуя, так сказать, от качества к количеству, а во втором начинаем со снятия параметрических показателей с ядра района и подыскиваем им качественные характеристики, следуя, тем самым, от количества к качеству.

Задача выглядит не слишком трудной, если руководящими факторами районообразования становится отраслевая специфика, потому что её статистические параметры хорошо представлены. Но когда речь заходит о комплексных характеристиках морской деятельности, учет которых в российской системе государственной статистики вообще не предусмотрен, приходится пользоваться косвенными признаками, и многое зависит как от глубины проработки проблемы, так и от возможностей сбора данных.

В таком случае работа к долгой и сложной работы по поиску разнообразных черт района в их неповторимом сочетании. Речь идёт о чертах самого разного свойства – от физической географии (длительность периода навигации, наличие удобных подходов к берегу, максимальная осадка судов, которые способны принять крупнейшие порты района и т.д.) до культурных особенностей (мотивация местного населения к участию в морской деятельности, престиж морских профессий, наличие региональных праздников, связанных с морем, преобладание национальных меньшинств, традиционный образ жизни которых зависит от моря и т.п.). Важно при этом не пытаться заострить внимание на тех из них, которые выделяют его на фоне остальных и, особенно, по сравнению с соседними районами. После этого предстоит исследовать, как именно эти специфические черты связаны друг с другом, образуя единый своеобразный облик района. Здесь нельзя обойтись без историко-

генетического подхода, потому что истоки многих причинно-следственных связей между современными явлениями легко обнаруживаются в далёком прошлом.

Поиск параметров, соответствующих качественным характеристикам, – весьма непростая задача и с научно-методической, и с методологической точки зрения.

В нашей литературе методологические трудности были освещены эстонским учёным Удо Праги в ряде его работ. В них он показывал неоднозначность соответствий между явлением и параметром (неполнота, частичность, избыточность, неточность и т.п.). Методика же этих соответствий была хорошо разработана около четверти века назад В.Л. Шейнисом применительно к типологии развивающихся стран. Автор предложил цепочку «критерий – субкритерий – показатель», где критерием считалась качественная характеристика, а показателем – статистический индикатор. Например, если критерием является уровень экономического развития, то субкритерием (частным уточнением) может выступить удельный объём производственной деятельности, а показателем – валовой продукт на душу населения.

Следующим шагом становится проведение границ, которое, как широко принято считать, и есть процедура районирования как таковая. Это верно лишь отчасти, а именно с точки зрения методики. Все оговорки относительно условности границ, их метафоричности, несводимости к «волосным» линиям постоянно приводятся районистами, однако даже с их учётом нельзя не признать, что технически районирование как процедура выглядит именно как проведение границ, которое оказывается тем самым в центре проблемы районирования в целом. К тому же в практической работе райониста проведению границ приходится поневоле уделять самое пристальное внимание и посвящать много времени, зачастую даже в ущерб объяснительной части всей процедуры.

Вероятно, именно поэтому постоянно делались попытки формализовать процедуру делимитации – не только ради облегчения задачи, но и для придания объективности всему процессу.

Одна из процедур такого рода – так называемая суперпозиция, когда друг на друга накладываются сетки различных частных районирований (от почвенных карт до лингвистических ареалов) и затем фиксируются совпадения границ.

Другой путь – так называемое картирование перепадов. Здесь используется карта дробного административного деления, по ячейкам которого можно собрать большой массив информации. По каждому показателю этого массива составляется картограмма, на которой особо подчёркиваются границы между такими соседними районами, которые особо сильно отличаются друг от друга по тому или иному показателю. Каждой границе присваивают балл, характеризующий силу перепада, а затем по каждой границе подсчитывают сумму баллов, слагаемую из всех картограмм. Предполагается, что такие суммарные границы, указывающие на особо сильные перепады, укажут на границы комплексных районов.

Увы, до сих пор не известны примеры, когда подобные процедуры приводили бы к хорошим результатам. В лучшем случае удавалось получить карту, на которой такие границы образовывали некие цепи, иногда довольно длинные, но до набора замкнутых контуров, похожих на районы, дело не доходило.

По-видимому, морехозяйственное районирование (по крайней мере, интегральное) в принципе не алгоритмируемо в такой степени, чтобы перепоручить его компьютерному моделированию. Причин здесь много: и сложность самой темы, и недостаточная адекватность показателей и невозможность охватить статистикой все стороны изучаемого явления, а также трудности собирания самой статистики.

Значительно более плодотворным кажется иной путь – как бы «снизу вверх», от самого фактического материала к выявлению системы районов. На двух предыдущих этапах

уже сформировано представление о каждом районе, получены параметрические характеристики его ядра, и теперь предстоит лишь установить, каковы территориальные пределы распространения этих характеристик в их специфическом сочетании. В подобном свете делимитация выглядит как простое уточнение той работы, которая уже проделана на двух первых этапах. Такое ее восприятие позволяет поставить её в системе процедур районирования на то место, которое она заслуживает, и избавиться от преувеличений её важности.

Как бы ни шло распознавание района на втором этапе, оно всегда даёт список неких параметров, которые характеризуют его и отличают от остальных. Логично предположить, что этот район территориально заканчивается там, где эти параметры выходят за установленные на предыдущем этапе пределы. Скажем, если одной из примет Европейского Севера можно считать высокую долю уловов ВБР в структуре доходов от морской деятельности, то к нему можно причислять только те территории, в которых эта доля и в самом деле достаточно велика. При таком подходе важно найти пределы данного района, полностью отвлекаясь от того, каковы могут оказаться границы соседних.

Несмотря на методическую простоту, этот этап делимитации очень сложен. Главная причина – это неминуемый разноречивый в границах по отдельным параметрам, характерным для того или иного района. Все для того же Европейского Севера еще одним главным признаком стане вовлеченность территорий в разработку Баренцево-морской и Тимано-Печерской нефтегазоносных провинций, который распространен немного восточнее, чем уже приведенный в пример показатель. Однако в силу исторических особенностей, колоссального потенциала взаимодополняемости и основных характеристик, очевидно, что это – один район. Всё это делает невозможным сведение отграничения к простому алгоритму, к его автоматизации. От исследователя неминуемо потребуются «волевые решения», опирающиеся на интуицию, на углублённый анализ материалов качественного характера, а не количественного.

Первые три этапа практически завершают работу по районированию, остаётся только переосмыслить полученные результаты и внести коррективы. Выявленную сетку надо обязательно исследовать отдельно, специально – не по районам порознь, а как нечто единое, целостное. Прежде всего, необходимо оценить ее по сугубо формальным признакам. В частности, закономерен вопрос: не слишком ли различаются ячейки по своим размерам (по площади, людности, морехозяйственному потенциалу). Если это имеет место, то стоит детальнее рассмотреть самые малые ячейки. Вполне возможно, что они являются районами более низкого иерархического уровня, чем остальные, и заполняют собою лакуны между ними. Забегая вперёд, можно указать, что в нашей сетке морехозяйственных районов примером такой лакуны является уже не раз упоминавшаяся Калининградская область –

анклав, обращенный к Европе и в тоже самое время к Центру нашей страны, но не к соседнему Балтийско-Онежскому району.

Можно предложить и немало других путей формальной оценки районирования. Например, интересно было бы найти параметр, который показал бы, насколько усреднённые показатели, характеризующие район, присущи каждому из «кирпичиков», охваченных его контуром. Это определило бы его модус, то есть степень выраженности, и тогда анализ всех модусов позволил бы охарактеризовать сетку в целом как яркую или блёклую, резкую или зыбкую. Не менее важно было бы параметрически оценить межрайонные границы по их резкости, выраженности. Это вывело бы на весьма важные с практической (в том числе политической) точки зрения вопросы о территориальной целостности государства, о наличии на его территории неких швов, разломов, к которым следует отнестись с особым вниманием на предмет опасности перерастания их в фактор политической жизни страны.

Наконец, важно оценить, в какой степени сетка районирования соответствует сетке административно-территориального деления. Применительно к приморским макрорайонам – практически все их границы разрезают территории субъектов Российской Федерации. Выводы из этого факта могут завести очень далеко. В частности, они позволяют утверждать, что в большинстве своем субъекты власти не в силах проводить эффективную региональную политику, потому что эти территориальные единицы нецелостны, и импульсы развития, которые будут порождены бюджетными расходами, слишком сильно могут оттекать через границы региона к соседям.

Важно подчеркнуть, что составлением самой сетки работа по районированию отнюдь не заканчивается, и ее продолжение – не столько описание районов одного за другим, а скорее анализ системы районов приморских территорий как органического целого для объяснения пространственной организации морехозяйственного комплекса, выявления его плюсов и минусов, прогнозирования сдвигов в этой структуре и разработке мер по её совершенствованию ради повышения эффективности его работы, увеличения конкурентоспособности, роста благосостояния граждан, укрепления потенциала саморазвития и выхода на новый уровень социально-экономического роста как приморских регионов, так и страны в целом.

Результаты оценки районированности приморских территорий. За основу выделения морехозяйственных районов были взяты 10 выделенных ядер приморских территорий, которые с очевидностью претендуют на роль центров районов. Более детальный анализ их специфики, схожести условий, потенциала взаимодополняемости позволил в некоторых случаях объединить найденные центры в единые районы, отличающиеся от других общ-

ностью уже перечисленных основных факторов. Таким образом, было получено 5 мегарайонов, которые могут быть подразделены в свою очередь на макрорайоны (см. рис. 1).

1. **Северо-Западный** мегарайон (Калининградская область, Ленинградская область, Санкт-Петербург, Республика Карелия, Мурманская область, Архангельская область и западная часть Ненецкого автономного округа до Карских ворот).

Несомненным главенствующим ядром этого района выступает Санкт-Петербург – морская столица России, где сосредоточен колоссальный научный, инженерно-конструкторский и исторический потенциал. Однако влияние даже того сильного центра не может обеспечить единство этого мегарайона – по специализации и взаимодополняемости входящих в него регионов он может быть разбит на 2 макрорайона.

А) *Балтийско-Онежский район*: включает в себя территории балтийского побережья (Санкт-Петербург и Ленинградская область) и побережья Онежской губы Белого моря (Республики Карелия и Архангельской области).

Специализацию района формируют характеристики морехозяйственного комплекса Санкт-Петербурга как инновационного и технологического центра, к основными видам морской деятельности здесь можно отнести перегрузочную деятельность в портах, наращивание мощностей которых имеет колоссальные темпы и слабо учитывает международно-правовые ограничения, которые могут возникнуть при проходе через балтийские проливы, а также судоремонт и судостроение, основные перспективы которых заключаются в развитии гражданского сектора с применением новейших технологических разработок и производственных схем в кооперации с ведущими иностранными фирмами.

Причем отличительной чертой этого района, позволяющей включить в его состав побережье Онежской губы, становится возможность развития круизной туристической индустрии высокого уровня. Каналы, связь через озера, развитая инфраструктура позволяют организовывать длительные морские туры по всей протяженности выделенного побережья, включая, в том числе и Соловецкие острова. Кроме того, биоразнообразие Балтики куда скуднее, чем Беломорья, что послужит дополнительным стимулом для туристов познакомиться с природой и достопримечательностями Русского Севера.



Рис. 1. Схема морехозяйственных мега- и макрорайонов Российской Федерации

Кроме того, включение участков побережья Карелии и юга Архангельской области объясняются еще и тем, что расположенные на их территории Кемь и Онега, а также Беломорье заметно выделяются по значению морехозяйственного потенциала. Объяснить этот феномен можно тем, что это единственное побережье в Арктике, обладающее достаточно благоприятными условиями проживания населения, и их столь высокие показатели обусловлены в первую очередь сравнительно высокой численностью населения. С точки зрения развития морской деятельности их перспективы весьма туманны, поскольку они расположены фактически во внутреннем, замерзающем море, окруженном с обеих сторон двумя «тяжеловесами» (Мурманском и Архангельском), обеспечивающими все потребности в развитии морской деятельности в западной части приарктического региона. Таким образом, максимально эффективно эти локации можно использовать только в региональном масштабе, в основном для развития морского туристско-рекреационного бизнеса, что позволяет отнести их именно к этому району.

Граничной зоной в этом случае получается Кандалакшский залив – он также крайне перспективен с точки зрения развития морского туризма, однако отличается более суровыми климатическими условиями и слабой развитостью транспортной инфраструктуры, а также больше все-таки тяготеет к Мурманску. Время покажет, как он самоопределится, чьи интересы (портовые или туристические) возьмут верх и к какому району он примкнет.

Б) *Европейская Арктика*: состоит из побережья Мурманской области, Архангельской области (за исключением Онежской губы) и Ненецкого автономного округа до Карских ворот.

Этот макрорайон по праву можно назвать полифункциональным и крайне перспективным с точки зрения развития практически всех видов морепользования, а также с точки зрения взаимодополняемости его территорий и образования саморазвивающейся системы. Перед ним открываются возможности развития транспортных коридоров мирового значения, как и в силу наличия свободного выхода в Атлантику, так и за счет статуса отправной точки Севморпути. Кроме того, его по праву можно назвать рыбопромысловой житницей Европейской России, имеющей колоссальный научный потенциал Мурманска в этой области, способный стать катализатором развития инновационно-технологической компоненты рыбопереработки.

Существенным объединяющим фактором районообразования здесь служит добыча шельфовых углеводородов – именно на прилегающих к этим территориям акваториях расположены самые хорошо изученные нефтегазоносные провинции российской Арктики – Баренцевоморская и Тимано-Печерская. Их разработка послужит импульсом к инновационному развитию территории, особенно судостроительных мощностей Архангельска и

Северодвинска. Кроме того, объединение таких мощных центров, как Мурманск и Архангельская агломерация (Архангельск – Северодвинск) в один район, их сбалансированное развитие послужит мощным толчком к повышению конкурентоспособности как этих территорий, так и района в целом.

Включение в макрорайон западного побережья Ненецкого автономного округа объясняется его ролью восточного форпоста добычи шельфовых месторождений Западной Арктики. Это в первую очередь Печорская губа, включающая в себя потенциал Нарьян-Мара, Варандея и пгт Искателей, с возможным последующим вовлечением в его зону Амдермы и прочих пунктов, обслуживающих углеводородные месторождения в Печорском море. К ним, в принципе, можно было бы отнести и *Индигу*, но практически полное отсутствие трудовых ресурсов и неразвитость инфраструктуры ставят под сомнение целесообразность ее рассмотрения на текущем этапе.

В) *Калининградская область* – это без сомнения лагуна, которая, разумеется, имеет ряд общих черт с Балтийско-Онежским макрорайоном, однако по самоопределению значительно отличается от него, не позволяя включить себя в его границы. Несмотря на свою ярко выраженную морехозяйственную специализацию, в наибольшей степени из всех российских центров он тяготеет к Москве. Однако в условиях растущей конкуренции в регионе Балтики отсутствие здесь крупных производств и сервисных отраслей снижает возможности изолированного макрорайонного позиционирования и определения собственной специализации, востребованной в окружающем экономическом пространстве¹.

Конкурентоспособность Калининградской области уже в ближайшей перспективе будет во многом зависеть от ее способности занять свою макрорегиональную нишу и развернуть инфраструктуру, необходимую для приема инвестиций в эти зоны активности. При этом в силу своей удаленности и эксклавного статуса регион не может в полной мере воспользоваться «эффектом соседства» по отношению к Санкт-Петербургу, а в силу анклавного статуса и особенностей включения в транспортную систему Европы – «эффектом соседства» к прибалтийским столицам и зарубежным крупным портам Балтии.

В качестве одного из возможных вариантов развития ситуации, можно предположить его вхождение в Балтийско-Онежский макрорайон, но при условии реализации совместных морехозяйственных проектов, среди которых особого внимания заслуживают развитие морского туристско-рекреационного бизнеса, морского транспортно-логистического комплекса, призванного играть двоякую роль – и как связующее звено с остальной территорией страны, и как направление специализации морепользования региона, а также

¹ Подр. см.: Стратегия социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу. Утверждена постановлением Правительства Калининградской области от 09 марта 2007 года № 95.

крупного кластера морского судостроения. Его центр будет находиться в Санкт-Петербурге и опирается на ряд заводов («Северная верфь», Балтийский, Адмиралтейский, Канонерский, Невский), а также включать в себя Калининградский судостроительный завод «Янтарь» – самое крупное в области предприятие этого профиля.

2. Внутренняя Арктика (объединяет территории приарктических субъектов Российской Федерации от Карских ворот до Берингова пролива). Этот район крайне неоднороден и включает в себя несколько ядер регионального значения – пространств локализации морехозяйственного потенциала второго эшелона, – но схожесть по функциям и роли позволяет рассматривать их как один макрорайон. Кроме того, к важным признакам, во многом отличающим его от остальных, можно отнести преобладание в структуре населения коренных и малочисленных народов Крайнего Севера, традиционный уклад жизни которых непосредственно связан с морепользованием.

К основным центрам района можно причислить: Чаунскую губу (Певек), губу Буор-Хая (Тикси), Мыс Шмидта, которые играют ключевую роль как связующие звенья Северного морского пути и перед которыми открываются большие возможности развития при росте объемов перевозок по этой трассе.

И еще один спорный случай – это Диксон. Хотя его морехозяйственный потенциал невелик, он имеет колоссальные перспективы в свете укрепления функциональных связей в интересах развития Красноярского края в направлении «Север – Юг» и норильских предприятий, получившего мощный импульс с образованием в 2007 году единого одноименного субъекта федерации, включившего в свой состав приморский Таймырский (Долгано-Ненецкий) и Эвенкийский автономные округа. Таким образом, видимо, имеет смысл добавить к отчетливо выявившимся пространствам локализации морехозяйственного потенциала второго эшелона на этом побережье еще один – «Енисейский залив и низовье Енисея» (Диксон – Дудинка – Игарка).

В целом приходится констатировать, что в пределах Внутренней Арктики устойчивого каркаса развития морской деятельности не сложилось. По сравнению с обширностью территории этого района значительных морехозяйственных центров здесь также немного, и хотя они обладают уникальными природно-географическими характеристиками, удачным месторасположением в узловых и стратегических точках транспортно-транзитных маршрутов, относительно развитой инфраструктурой, компактно проживающим кадровым составом и потенциальным агломерационным эффектом, а также тяготеют в основном к опорным пунктам трассы Северного морского пути, только Дудинка из них находится в сравнительно удовлетворительном техническом состоянии. Все остальные, вследствие общесистемного кризиса, охватившего российскую экономику в 90-х годах прошло-

го века и особенно болезненно отразившегося на функционировании СМП – объемах перевозимых грузов, состоянии флота и береговой инфраструктуры, конфигурации самой трассы – находятся в плачевном состоянии. Также нельзя не отметить, что зоны влияния выделенных центров не закрывают даже 5% прибрежных территорий, что говорит об уязвимости структуры размещения береговой инфраструктуры и мощностей морехозяйственного комплекса.

Переломить сложившуюся ситуацию можно лишь путем взаимозависимого развития его колоссального транспортно-транзитного потенциала, способного обеспечить устойчивое саморазвитие его приморских территорий за счет как внутренних, так и международных перевозок, а также становление полноценного каркаса развития морской деятельности Российской Федерации в арктическом бассейне.

3. Северо-Восток – от Берингова пролива до Сахалинского залива.

А) *Внешне-Тихоокеанский*: от Берингова залива до м. Лопатка (самая южная точка п-ова Камчатка), а также Курильские острова (южная часть Чукотского АО, восточная часть Камчатского края, север Сахалинской области).

Этот район отличается мощнейшим потенциалом развития рыбной промышленности, поскольку имеет непосредственный выход к богатым ВБР высокоширотным районам Тихого океана. Кроме того, в стратегических и концептуальных документах долгосрочного развития входящих в его состав территорий красной нитью проходят планы по наращиванию рыбоперерабатывающих мощностей. Именно это, например, послужило толчком к включению в макрорайон Курильских островов, один из проектов развития которых предполагает построить 20 государственных рыбоперерабатывающих заводов, а также комплекса марикультурного хозяйства¹. Для стимулирования этого процесса крайне актуальным видится создание макрорегиональной рыбохозяйственной компании с использованием механизмов ГЧП, направленной на ориентацию частных рыбоводытчиков на поставку свежельовленных водных биоресурсов на рыбоперерабатывающие предприятия макрорайона. Это позволит осуществлять эффективный контроль за деятельностью рыбохозяйственного комплекса по всей технологической цепочке от добычи до оптовой реализации продукции, а также сделать транспарентным и понятным всем участникам рынка процесс государственного контроля и управления рыбохозяйственным комплексом.

Еще одним направлением специализации района могут стать морские круизы, поскольку здесь сосредоточены уникальные природные объекты и богатое разнообразие орнитофауны, а также места проживания коренных народов, сохранивших традиционный уклад жизни. Все это открывает перспективы для развития комплексного экологического,

¹ Дарькин С.М. Тихоокеанская Россия. Стратегия, экономика, безопасность. – М.: Дело, 2007. – С. 326

познавательного и этнографического туризма, способного привлечь как отечественных, так и иностранных туристов. Кроме того, не исключено, что в ближайшем будущем визитной карточной макрорайона будет широкое вовлечение в хозяйственное использование альтернативных источников энергии, включая геотермальную энергию Камчатского края, а также энергию приливных колебаний Курильских проливов.

Б) *Внутриохотоморский* макрорайон (западная часть Камчатского края, Магаданская область, север Хабаровского края) представляет собой классического вымороченного района. Из реальной специализации района можно выделить только добычу морского зверя, но для макроспециализации это малоубедительно. Обладая существенными ресурсами ограниченного ими Охотского моря, среди которых и шельфовые углеводороды и рыбные ресурсы, его морехозяйственный потенциал крайне невелик. Его развитие возможно лишь в перспективе, при начале реализации нефтегазовых проектов Магадан-1, Магадан-2 и активизации промышленного рыболовства в прилегающих водах, однако происходить это будет скорее всего за счет средств и мощностей соседних районов. То есть этот район вполне можно охарактеризовать как ресурсный полигон для развития соседей. Подтверждает такой вывод и обилие различных амбициозных проектов добычи континентальных полезных ископаемых (золотоносные провинции Магаданской области), сопровождающихся планами развития железнодорожного сообщения, но абсолютно не ориентированных на использование морехозяйственного потенциала макрорегиона.

4. **Южно-Тихоокеанский район** образован южной частью Хабаровского края, Приморским краем и о. Сахалин. Его вполне можно рассматривать в качестве второго полифункционального района, причем более сильного, чем Европейский Север. Он практически имеет неограниченный потенциал развития и располагает практически всем спектром морехозяйственной активности: развитый научный потенциал, конкурентоспособные судостроительные, судоремонтные (в первую очередь юга Хабаровского и Приморского краев), а также рыбоперерабатывающие мощности, доступ к богатым запасам ВБР и углеводородам континентального шельфа, значительный рекреационный потенциал. Преимущественно все крупные порты макрорайона имеют прямой выход в Мировой океан и круглогодичную навигацию, что обеспечивает им существенные перспективы развития, особенно с учетом близости динамичных рынков АТР.

Серьезным импульсом к развитию полифункционального макрорегионального морехозяйственного комплекса послужит строительство железнодорожного перехода «материк-Сахалин»¹, по одному из разрабатываемых вариантов: либо тоннель под Татарским

¹ Этот переход послужит звеном железнодорожной магистрали Европа-Япония, которая также свяжет тоннелем Сахалин с Хоккайдо через пролив Лаперуза.

проливом, либо мостовой переход над проливом Невельского. На наш взгляд для большего мультипликативного эффекта предпочтителен второй вариант, поскольку он открывает возможности более активного развития северной части района и полноценного использования потенциала одного из второстепенных центров района – Николаевска-на-Амуре. Этот морской и речной порт, несмотря на то, что навигация в нем открыта только в летний период, уже сейчас обеспечивает потребности населенных пунктов на побережье Охотского моря, а в дальнейшем может служить форпостом освоения его ресурсов. Реализация такого проекта позволит осуществить бесперебойную связь островной области с материком, что объединит все производственные мощности Района в единый промышленно-инновационный комплекс.

5. **Южный** (Ростовская область, Краснодарский край, Астраханская область, Республики Калмыкия и Дагестан) – самый неоднозначный район, который с первого взгляда рассыпается на составные части. Причем так и хочется поддаться искушению сделать это по бассейновому признаку на Каспийский, имеющий яркую специализацию на рыбном хозяйстве и освоении нефтегазовых ресурсов и отличающийся от прочих особым во всех отношениях положением, начиная от статуса и кончая его многочисленными проблемами; и на Азово-Черноморский, имеющий выход в Средиземное море и специализирующийся на морских перевозках и туристско-рекреационном бизнесе. Однако более детальное исследование побуждает к выделению других его частей, хоть и более спорных, зато отвечающих положенным в основы исследования принципам о взаимодополняемости и комплексности.

А) *Приморско-речной район* (побережье Азовского /Ростовская область и северное побережье Краснодарского края до Керченского пролива/ и Дельта Волги) отличается от других преобладанием река-море транспортировки. Еще более существенно его специализация оформится при углублении и расширении Азово-Донского и Волго-Каспийского каналов для двустороннего движения судов регистровой вместимостью порядка 6-8 тыс. т¹. Таким образом, получается, что эффективное развитие этих двух территорий и повышение их конкурентоспособности связано с единой предпосылкой – развитием речных перевозок, центром плеча которых призван стать Волгоград, а также модернизацией гидротехнических сооружений. В связи с этим, видимо, придется включить в его состав и юг Волгоградской области – первый неприморский субъект Российской Федерации, играю-

¹ Проект по расширению фарватеров этих каналов считается альтернативой строительства судоходного канала «Каспий – Черное море», предполагающий прокладку 400 км новых, а также углубление и расширение 326 км старых путей, а также оценивающееся рядом специалистов как опасное с экологической точки зрения.

щий существенную роль в становлении конкурентоспособного макрорегионального морехозяйственного комплекса.

Вторым основанием для такого разграничения служит преобладание как в Таганрогском заливе, так и в дельте Волги и прилегающей акватории Каспийского моря искусственного воспроизводства осетровых видов рыб, что делает целесообразным объединение накопленного научного потенциала в обоих этих центрах для решения актуальных вопросов в этой области, обмена мнениями с последующим возможным созданием центра трансфера технологий осетровой марикультуры.

Еще одной предпосылкой объединения этих, казалось бы разрозненных частей приморских территорий становится и особая специализация рекреационной активности на бальнеологическом туризме, которая позволила разделить азовоморское и черноморское побережья.

Однако при таком подходе возникает сложность с районированием оставшейся территории, прилегающей к Каспийскому морю. Для выделения еще одного района на Каспии, включающего в себя Республики Дагестан и Калмыкия нет особых оснований, поскольку с уверенностью можно сказать, что эти территории не живут морской деятельностью. Кроме того, Дельта Волги, как одно из основных пространств локализации морехозяйственного потенциала страны, во многом определяет интенции соседних регионов в сфере морепользования в акваториях Каспийского моря. В связи с этим, на настоящем этапе исследования предлагается включить две прикаспийские республики в состав Приморско-речного района до проведения более детального исследования и глубокого анализа перспектив развития их морской деятельности (например, строительства порта Лагань, о котором уже давно идет речь), а также с учетом, что эта территория имеет первостепенное право на образование отдельного района. Хотя, практика общения с правительствами этих республик наглядно дает понять, что в развитии морской деятельности они явно не заинтересованы, поскольку и при сборе региональных морехозяйственных проектов, и при формировании материалов ежегодников «Морская деятельность России», регулярно издаваемых СОПС под эгидой Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, на запросы секретариата этого координационного органа приходили лаконичные письма с заверениями о том, что морехозяйственного комплекса у них нет.

Б) *Черноморское побережье* (юг Краснодарского края) – по своей специализации это, пожалуй, самый уникальный с точки зрения конфликтности видов морепользования район. Охарактеризовать его можно тремя словосочетаниями: морские курорты, экспортные морские ворота (Новороссийск, Туапсе), будущая база Черноморского флота (здесь мы впервые обращаемся к вопросам ВМФ, поскольку они имеют колоссальное влияние на

процесс районирования и исключить их из рассмотрения, как это происходило при выделении предыдущих макрорайонов, невозможно).

Основной и определяющей тенденцией развития морехозяйственного потенциала макрорайона становятся агломерационные процессы, которые наблюдаются в развитии его портов. Вполне возможно создание здесь единой портовой зоны, включающей Новороссийск, Туапсе и Геленджик, с внутренней специализацией, которая позволит диверсифицировать грузопотоки в целях увеличения их объемов, до тех пор, пока они не достигнут предела пропускной способности турецких проливов. Способствовать этому процессу будет создание баз Черноморского флота, которые будут иметь единую инфраструктуру¹.

В тоже время, формирование сплошной полосы заселения побережья района и реализация его рекреационного потенциала может обернуться и ограничением его развития, вступив в конфликт с интересами развития как гражданских, так и военных сооружений. Действительно, сосредоточение разнонаправленных интенций участников морепользования здесь вскоре превысит предельно допустимую концентрацию, что обернется переходом этого макрорайона из числа наиболее развитых в группу особо проблемных.

Проведенное районирование позволяет выявить и их основные конкурентные преимущества, способные сыграть свою роль в процессе интеграции мега- и макрорайонов в систему глобального или регионального разделения труда в области морской деятельности. Так, например, основным выводом с этой точки зрения можно рассматривать то, что у России есть два макрорегиональных морехозяйственных комплекса, обладающих ярко выраженной глобальной конкурентоспособностью – *Европейская Арктика* в **Северо-Западном** мегарайоне и **Южно-Тихоокеанский** район. Еще два – *Внешне-Тихоокеанский*, входящий в **Северо-Восточный** мегарайон, и **Южный** мегарайон – способны выступить в качестве региональных центров финансового, технологического и социокультурного притяжения, то есть имеют существенные конкурентные преимущества на региональном уровне.

Наверное, самые неоднозначные (как положительные при выборе активного сценария стратегии развития регионального морехозяйственного комплекса, так и отрицательные – при доминировании инерционных тенденций) перспективы открываются перед *Калининградской областью*. В настоящий момент этот макрорайон фактически выходит из

¹ Согласно плану реализации ФЦП «Создание системы базирования Черноморского флота на территории российской Федерации», к 2016 году планируется строительство военно-морской базы в Новороссийске, а запасной – в районе Геленджика и Туапсе. Новороссийский порт будет расширен, акватория значительно углублена, построены причалы для примерно 30 боевых кораблей, волноломы, береговые сооружения, а также жилье для военнослужащих. Военная инфраструктура района увеличится не только за счет флота. Для прикрытия военно-морской базы придется построить новые аэродромы, развернуть зенитно-ракетные комплексы ПВО, радиолокационные станции, нефтебазы, склады, арсеналы, полигоны и прочие объекты. Это повлечет за собой необходимость создания военных городков, новых дорог и коммуникаций.

этапа «восстановительного роста» и должен будет решать задачи, связанные не столько с частичной компенсацией своего географического положения (за счет механизма особой экономической зоны, в том числе), сколько с достижением конкурентоспособности в ряду стран и соседних территорий, проходящих структурную перестройку и выстраивающих новую конфигурацию социально-экономических процессов. Это означает, что источник развития области перемещается на следующем шаге в сферу модернизации систем управления и формирования такой экономической политики, которая будет соразмерна масштабу складывающегося трансграничного Балтийского мегарегиона. Если до недавнего времени основной акцент делался на «особом статусе области» и получении особых преференций, то сейчас она должна включить свои ресурсы в мега- и макрорегиональные экономические процессы, придав им форму, опознаваемую рынком и обеспечивающую конкурентоспособность на всем европейском пространстве. Только таким образом Калининградская область может превратиться в эффективный плацдарм реализации российской национальной стратегии в Европе в целом и на Балтике – в частности.

Таким образом, в качестве примера практического применения выделенных подходов к макрорегиональному морехозяйственному районированию было проведено оценочное членение приморских территорий, которое продемонстрировало значительное разнообразие региональных особенностей морского хозяйства России. Оно – прямое следствие рекордной обширности нашей страны и громадной протяженности её береговой линии. Еще Б.Н. Книпович писал, что «при громадном пространстве страны суждение о ней в целом невозможно, невозможно и проектирование каких-либо мероприятий, общих для всей территории»¹. Самый эффективный путь учёта этого разнообразия, на наш взгляд, – морехозяйственное районирование.

Может быть, при дальнейшей разработке подходов к нему имеет смысл разделить на районы не только приморские территории страны, но и всю её целиком, ведь у каждого морехозяйственного комплекса страны, у каждого его центра есть свой хинтерланд, причем не в прямом смысле этого слова – лишь только те территории, для которых они потенциально или на деле служат наиболее эффективным выходом к Мировому океану, а в более широком. Как, например, экономический хинтерланд – та территория, которая заинтересована или активно участвует в процессе развития макрорегиональных морехозяйственных комплексов и мультипликатор от которого доходит и до них. Важно рационально расположить экономические хинтерланды морехозяйственных комплексов, чтобы они не конкурировали, а координировали свои действия. Как уже говорилось, морепользование обладает высоким мультиплицирующим эффектом, оно способно оказать значительное

¹ Книпович Б.Н. К методологии районирования. – М.: «Трилобит», 2003. – С. 97.

влияние на размах и характер социально-экономического развития прилегающей территории, подчас весьма обширной. Подобные исследования – обычная практика на Западе, её проведению обучают на ранних курсах университетских факультетов экономики или географии. Это так называемый «анализ воздействия» (*impact analysis*). Он строится на межотраслевых балансах экономики города или региона и позволяет с высокой точностью предсказать изменение ключевых социально-экономических параметров исследуемой территории. Увы, в нашей стране эта практика неизвестна, и не только по причине отсутствия межотраслевых балансов субнационального уровня, но в первую очередь из-за того, что в России практически нет специалистов нужного профиля (редкое исключение – коллектив СОПС) и, к тому же, принимающие решения власти не видят в этом нужды, полагаясь на пресловутое «ручное управление». Еще одним препятствием для осуществления таких исследований становится крайне слабая информационная база, начиная с отраслевого разреза¹, и заканчивая отсутствием в принципе сбора статистической информации по отраслям морехозяйственного комплекса, а уж тем более в региональном срезе.

В целом, в независимости от глубины морехозяйственного районирования, охвата им только лишь приморских территорий, или всей страны в целом, можно признать исключительную важность этого процесса для определения перспектив развития морской деятельности страны и его основных направлений для обеспечения максимального экономического и социального эффекта, повышения конкурентоспособности приморских макрорайонов, создания полифункциональных комплексных структур, перехода на устойчивое саморазвитие. И, наверное, не будет преувеличением причислить макрорегиональное морехозяйственное районирование к процессу, который должен предшествовать определению перспективных векторов долгосрочного социально-экономического роста как приморских субъектов Российской Федерации и ее макрорегионов, так и морской деятельности страны в целом.

С учетом результатов проведенного макрорегионального исследования приморских территорий, а также перспективных условий развития их экономического хиндерланда в области межрегиональных проектов особую актуальность приобретает развитие транспортно-логистических коридоров и снятие инфраструктурных ограничений росту морехозяйственных комплексов как макро-, так и регионального уровней. Именно таким подходом может объясняться примат проектов, связанных с совершенствованием транспортно-

¹ Так, например, если сведения о самих портах и их деятельности доступны для специалистов, связанных с соответствующими государственными ведомствами, то многие важнейшие показатели, собираемые другими ведомствами, остаются тайнами за семью печатями. Достаточно указать, в качестве примера, на данные о железнодорожных тарифах для разного рода грузов и на разных направлениях. Без этих данных определение базовых хинтерландов становится делом весьма приблизительным, но достать эти данные у соответствующего ведомства практически невозможно.

транзитной системы, в реализации которых в первую очередь заинтересован не один, а несколько приморских субъектов нашей страны. Иными словами, межрегиональность инвестиционного проектирования преимущественно проявляется в сфере транспорта, нежели в других видах морской деятельности. Естественно, некоторые соседние регионы заинтересованы и в совместном освоении водных биологических ресурсов и, особенно, в океаническом лове, в кооперации при разработке новых туристско-рекреационных маршрутов, распространяющихся на территории и акватории нескольких приморских субъектов России и т.д., однако подобные проекты не сравнятся по своей значимости с трансграничным развитием транспортной системы. Тем более, когда речь идет не только и не столько об общероссийской транспортной сети, подобно кровеносной системе пронизывающей отдельные регионы, сколько о трансграничных мультимодальных транспортно-транзитных коридорах, о создании новых транспортных узлов («хабов»), имеющих региональное или даже глобальное значение.

Отсутствие современных транспортных коммуникаций на значительных пространствах страны синонимично потере экономического и политического контроля за этими территориями, существенно ослабляет потенциал морехозяйственного комплекса, катастрофически сужая его экономический хинтерланд. Россия, согласно этой мысли, призвана стать страной, которой необходимо выстроить оптимальную транспортную инфраструктуру, адекватную современным требованиям и ожиданиям мировой логистики, и создать мощные Евразийские транспортные коридоры по наикратчайшим путям с Запада на Восток и с Юга на Север.

II.2. Перспективные направления международного сотрудничества в области морской деятельности с участием приморских субъектов России

II.2.1. Особенности взаимодействия субъектов глобальной морской политики в современном мире

Прежде чем приступить к выявлению перспективных направлений международного сотрудничества в области морской деятельности с участием Российской Федерации и ее приморских субъектов необходимо сделать ряд общих замечаний касательно генеральных трендов в морской политике на глобальном уровне. Среди них обращают на себя внимание несколько тенденций, которые во многом определяют как вызовы и риски, препятствующие устойчивому росту морехозяйственного комплекса России, так и открывающиеся перед ним в средне- и долгосрочном плане возможности, причем именно последние предоставляются, как правило, налаживанием широкомасштабного и многовекторного международного сотрудничества.

В первую очередь следует отметить **общую деградацию системы международных отношений в области изучения, освоения и использования пространств и ресурсов Мирового океана**. Наблюдаемое в настоящее время нарастание хаоса в мировой политике неизбежно обернется аналогично сонаправленным трендом в морской деятельности. Дело в том, что сложившиеся на протяжении последних лет и десятилетий международные институты более не отвечают вызовам времени и, по всей видимости, в среднесрочной перспективе будут недееспособными.

Сама система всемирного морепользования функционирует по собственным законам, подчиненным внутренней логике, сталкивая между собой интересы отдельных морских держав и прибрежных государств, их альянсов, транснациональных корпораций, международных объединений и организаций. От субъектов морской деятельности на глобальном уровне требуется перманентное повышение конкурентоспособности, поскольку они всегда находятся в условиях жесткой или, наоборот, щадящей конкуренции. Но эта система отличается динамическим разнообразием – она постоянно ставит страны перед новыми, часто ранее неизвестными вызовами или же, наоборот, предоставляет им шанс с выгодой для себя воспользоваться неожиданно возникшими условиями. Реакция на них, приспособление к ним, умение использовать их в собственных интересах, управление ими или участие в этом процессе – способы выживания не только ведущей морской державы, но и любого суверенного прибрежного государства, и именно они зачастую обуславливают как внутреннее развитие, так и стиль поведения участников международных отношений во всемирной морской деятельности.

На первый план в морской политике вышли вызовы и угрозы, которые требуют подлинно глобального ответа посредством возможно более широкого международного сотрудничества, – терроризм на море, пиратство, экологические и технологические ограничения эксплуатации пространств и ресурсов Мирового океана и т.д. Традиционные громоздкие наднациональные институты, отягощенные негибким бюрократическим аппаратом, равно как и всякого рода «священные союзы» против кого бы то ни было, не решают этих задач.

Ноябрьский антикризисный саммит G20, прошедший в Соединенных Штатах Америки, показал, насколько резко ослабло влияние Международного валютного фонда¹, как утрачивает позиции Всемирный банк и нарастают деструктивные попытки использовать Всемирную торговую организацию исключительно в интересах ее основателей, а не всего мирового сообщества². Реформирование международных институтов входит в качестве ключевой темы в повестку дня всех представительных форумов последнего времени, начиная с заседания Группы Восьми (G8) на острове Хоккайдо в Японии.

Не исключено, что предпринятые в последние десятилетия многочисленные институциональные инициативы Организации Объединенных Наций по линии глобального океанического управления какое-то время также будут работать на «холостом ходу», поскольку не обладают достаточной гибкостью и адаптивностью для своевременного и качественного реагирования на вызовы современности. Вообще самым неприятным последствием новой многофакторной конкуренции будет снижение интенсивности и качества международного сотрудничества по противодействию глобальным угрозам – терроризму на море, распространению оружия массового уничтожения, деградации морской среды и т.д. Конечно, такие специализированные учреждения ООН, как, например, Всемирная метеорологическая организация имеют широкую легитимность в силу универсального представительства, которое означает, что их решения принимаются всеми странами мира. Однако наряду этим всё более актуализируется проблема реструктуризации международных морских организаций и приведение их в соответствие с современными реалиями, в том числе путем усиления представительства Китая, Индии, Бразилии, ЮАР и т.д.

¹ Бывший госсекретарь США Генри Киссинджер, влиятельный и сегодня, на страницах *International Herald Tribune* (30th May 2008) называет Международный валютный фонд в его нынешнем виде «анахронизмом» и даже говорит о необходимости восстановления *нравственной (sic!)* составляющей финансово-экономической политики.

² Что особенно ярко показал Дохийский раунд торговых переговоров.

Не умаляя важности активного участия Российской Федерации в процессе реконфигурации международных отношений в области морской деятельности и становления новых институтов в рамках концепции глобального океанического управления¹, следует не упускать из виду и обратить самое пристальное внимание на те институты, в которых открывается возможность реализовывать текущие (тактические) национальные интересы нашей страны в Мировом океане, решать конкретные практические задачи и получать понятные и приемлемые результаты. Ведь одной из определяющих тенденций международного развития в обозримый период станет своего рода синтез различных глобальных, региональных и локальных моделей, идеологий и стратегий – именно как процесс, а не конечный результат.

Вместе с тем, на глобальном уровне в условиях усугубляющегося финансового кризиса представляется чрезвычайно актуальной и вполне реалистичной задачей создание пулом развитых морских держав и интенсивно развивающихся прибрежных государств Всемирной морской инвестиционной организации. Такой институт необходим для аккумуляции финансовых ресурсов на фоне повсеместного дефицита ликвидности, их перетока в интересах реализации перспективных международных морехозяйственных проектов, формирования системы мер и механизмов разрешения споров и сглаживания конфликтных интересов.

На фоне деградации глобальных, универсалистских институтов **усиливается роль региональных и субрегиональных организаций, объединений и альянсов.** «Следствием многообразия интересов и возможностей участия в разного рода международных усилиях стало развитие сетевой дипломатии как оптимального средства взаимодействия государств в двусторонних и многосторонних форматах. Логично, что дипломатия осваива-

¹ Тем более что участие России и вообще широкое представительство в компетентных международных организациях других интенсивно развивающихся государств имеет стратегический характер, поскольку лишь такой многовекторный подход способен предупредить и предотвратить создание малоэффективной глобальной системы океанического управления, в основу которой может быть положена сконструированная вполне искусственным и надуманным путем всемирная морская политика, подпитываемая разжиганием инстинктов и идеологических предрассудков, возведением непреодолимых протекционистских барьеров и социокультурных фронтиров. Несмотря на самые благие призывы к тому, что называют «ревалоризацией ресурсов», эти тенденции пока мало способствуют движению по пути снижения разрывов в уровне развития развитых морских держав и развивающихся прибрежных государств. Задача состоит в том, чтобы создать модальности и механизмы эффективного перераспределения полномочий, прав и обязанностей всех субъектов глобальной морской политики в интересах устойчивого роста всемирной морской деятельности. Даже в случае выхода России из международных морских организаций, занятых разработкой долгосрочной стратегии будущего океаноустройства, те никуда не денутся и будут продолжать свою традиционную работу, хотя, возможно, в более скромных масштабах, чем в настоящее время. При этом наша страна уже не сможет участвовать в определении глобальной морской политики и окончательно утратит рычаги влияния на процесс принятия решений. С другой стороны, издержки участия не столь уж велики и в любом случае контролируемы, поскольку уровень, масштаб и качество взаимодействия с международными институтами (характер миссий, их численность, сущность осуществляемых проектов и т.д.) определяются, прежде всего, самими государствами-участниками. Именно поэтому добровольное самоустранение российского научного сообщества от деятельности международных морских организаций системы ООН (UNEP и т.д.) и неправительственных структур (таких как, например, Глобальный Форум по океанам, побережьям и островам), включая даже нередко подвергаемую критике *Международную сеть по управлению Мировым океаном (The International Ocean Governance Network – IOGN)*, создание которой было инициировано в 2003 году японским Фондом *Nippon*, чревато самыми негативными последствиями, причем наиболее ощутимыми в долгосрочной перспективе (о необходимости полномасштабного участия Российской Федерации в формировании концепции глобального океанического управления более подробно см.: Развитие морской деятельности в условиях глобализации / «Теория и практика морской деятельности», серия научных публикаций под ред. проф. Войтоловского Г.К. – Вып. 3. – М.: СОПС, 2004. – 200 с.).

ет сетевой метод, выработанный частными корпорациями и гражданским обществом. Единство метода позволит обеспечить гармонию международной жизни во всех ее составляющих», – утверждает Министр иностранных дел Российской Федерации С.В. Лавров¹. Будущее международных отношений и взаимодействия субъектов глобальной морской политики, скорее всего, за маневрированием в поисках различных ситуативных (временных или постоянных) союзов самой нестандартной конфигурации по конкретной проблематике и при пересечении интересов сторон. Например, в отношении делимитации морских арктических пространств в Северном Ледовитом океане среди возможных межстрановых комбинаций просматриваются альянсы «Россия – Канада», «Россия – Дания» (и даже «Россия – Гренландия»), «Россия – Норвегия» за исключением всех экстерриториальных агентов. А уже применительно к развитию Северного морского пути наиболее эффективным представляется налаживание сотрудничества России с Японией, с одной стороны, и странами Евросоюза, с другой, которые в максимальной степени выигрывают от интенсификации перевозок по его трассам.

Итак, с крахом неолиберальной доктрины в международных отношениях по поводу Мирового океана следует ожидать **возникновение разнообразных коалиций ведущих морских держав и развивающихся прибрежных государств, создаваемых под определенную задачу**. Причем их состав будет постоянно переформатироваться самым причудливым образом: союзнические отношения при совпадении интересов в отношении одних проблем отнюдь не гарантируют близость взглядов по другим. Глобальная морская политика станет гораздо более динамичной и непредсказуемой.

В свою очередь, сложившиеся к настоящему времени институты во многом утратят свое значение хотя бы потому, что для них требуются предсказуемые угрозы, четкие прогнозы и обязательства, а всего этого не хватает в современном многополярном или бесполярном мире. В противном случае в своей деятельности они зачастую заходят в тупик. Отношения будут иметь более избирательный характер и строиться в зависимости от ситуации. Станет труднее позиционировать другие морские державы и прибрежные государства либо как союзников, либо как противников: по некоторым вопросам они станут сотрудничать с Россией, а по другим – выступать против. На первый план выйдут консультации и создание коалиций, а также многовекторная дипломатия.

Мощным инструментом реализации морской политики Российской Федерации способно стать международное сотрудничество и внешняя торговля. Именно они вынуждают государства избегать прямых конфликтов, поскольку нестабильность прерывает вы-

¹ Лавров С.В. Сдерживание России: назад в будущее? // Россия в глобальной политике. – 2007. – Июль-август. – Т. 5. – № 4. – С. 12.

годные коммерческие связи, которые увеличивают благосостояние и укрепляют основы внутреннего политического порядка. Расцвет внешнеэкономических деловых контактов обязан повлечь интенсификацию внешнеполитического взаимодействия.

Международное сотрудничество в современных условиях должно базироваться на совместной реализации комплексных морехозяйственных проектов, представляющих общий интерес для всех участников. Первоочередной, стратегической задачей национальной морской политики на текущем этапе становится их выбор, а затем – привлечение к ним, как минимум, трех необходимых и достаточных компонентов: (1) *инвестиций*, (2) *технологий* и (3) *человеческого капитала*. Конечно, в первую очередь следует уделять особое внимание консолидации и перераспределению этих трех потоков (аккумуляция ликвидной массы при ее дефиците в условиях финансового кризиса, диффузия технологических инноваций, накопление высококвалифицированных и мотивированных трудовых ресурсов) среди морехозяйственных комплексов заинтересованных в сотрудничестве и участвующих в нем сторон. Однако пионерные совместные проекты удобнее всего инициировать в трансграничных районах, на нейтральной территории или, точнее говоря, акватории третьих стран. При любом стечении обстоятельств к упущенным выгодам можно отнести пренебрежение такими, повсеместно открывающимися возможностями принять совместное участие в реализации морехозяйственных проектов в тех районах Мирового океана, которые относятся к ключевым с точки зрения богатства ресурсной базы, расположения стратегически важных морских транспортных артерий, обеспечения безопасности, равно как и связанных с освоением новых перспективных мировых рынков товаров и услуг морского происхождения и морского назначения. Причем следует учитывать, что в каждом конкретном случае, применительно к конкретному проекту обязательно появятся свои международные контрагенты – те, с кем целесообразно инициировать совместное участие, и те, чьи интенции будут противопоставлены национальным интересам Российской Федерации в Мировом океане.

Вообще сегодняшние глобальные центры силы и полюса технологического, финансового и интеллектуально-социокультурного притяжения, находящиеся в узловых точках всемирной системы изучения, освоения и использования пространств и ресурсов Мирового океана, представлены как ведущими морскими державами и суверенными прибрежными государствами¹, так и всё возрастающим числом надгосударственных интеграционных объединений (ЕС, НАФТА, МЕРКОСУР и др.), трансконтинентальными компаниями (в том числе лидирующими в энергетике, обрабатывающей промышленности и т.д.) и региональными

¹ Среди последних можно выделить в Восточной Азии и Океании – Австралию, Индонезию и Южную Корею, в Южной Азии – Пакистан, на Ближнем Востоке – Египет, Израиль, Иран и Саудовскую Аравию, в Латинской Америке – Бразилию и, небесспорно, Аргентину, Венесуэлу, Мексику и Чили, в Африке – Нигерию и Южно-Африканскую Республику. Именно с ними все больше предпочитают взаимодействовать по практическим вопросам изучения, освоения и использования пространств и ресурсов Мирового океана и, в частности, увеличивать оборот товаров и услуг морского происхождения и морского назначения и развивать морские державы и интенсивно развивающиеся прибрежные государства, включая Россию, Китай и Индию. Показателен тот факт, что темпы углубления трансграничных взаимосвязей с ними в значительной мере опережают прогнозы, сделанные в свое время на базе традиционных эконометрических моделей.

структурами, внутри которых, кстати, действуют субрегиональные, причем их число постоянно растет. Если, например, к моменту создания ООН существовало лишь два полноценных региональных института (Лига арабских стран и Организация американских государств), то теперь их больше полусотни. В общем списке субъектов глобальной морской политики немало разного рода организаций – всемирных (Организация Объединенных Наций, Всемирный банк, Международный валютный фонд и др.), региональных (Африканский союз, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии, Ассоциация Южной Азии по региональному сотрудничеству, Шанхайская организация сотрудничества, АТЭС, ЕвразЭС и т.д.) и функциональных (Международное агентство по атомной энергии (МАГАТЭ), ОПЕК, Всемирная метеорологическая организация (ВМО), Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), ФАО и т.д.). Международные террористические («Аль-Каида») и информационно-коммуникационные сети («Аль-Джазира», «Аль-Арабия», *BBC*, *CNN*), военизированные формирования («Талибан», ХАМАС, «Хезболла»), политические партии, конфессиональные организации и движения, наркокартели и НПО положительной направленности (фонд Билла и Мелинды Гейтс, «Врачи без границ», «Гринпис») также заслуживают внимания в этом контексте. Вполне самостоятельными субъектами глобальной морской политики становятся отдельные регионы, территории (например, штат Калифорния в США) и даже города в составе морских держав и прибрежных государств, такие как Нью-Йорк, Сан-Паулу и Шанхай. В сегодняшнем мире и «морская мощь», и морехозяйственный потенциал все более рассредотачиваются, не концентрируясь в одном-двух-трех местах.

В этой связи в интересах эффективного осуществления морской политики Российской Федерации путем реализации комплексных морехозяйственных проектов целесообразно сконцентрировать усилия всех заинтересованных субъектов – государства, общества и бизнеса – не только и не столько в рамках глобальных инициатив ООН, включая деятельность Программы развития ООН (ПРООН), Программы ООН по природной среде (ЮНЕП), Глобального экологического фонда (ГЭФ), Межправительственной океанографической комиссии ЮНЕСКО (МОК)¹, Международной гидрографической организации (МГО), Всемирной метеорологической организации (ВМО), Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (ФАО), в том числе Центра данных по рыболовству ЮНЕСКО и т.д., а также неправительственных объединений типа Международного совета научных союзов (МСНС) и Научного комитета по океаническим исследованиям (СКОР)², сколько в максимальной степени воспользоваться дву- и многосторонними возможностями, предоставляемыми региональными структурами. **Международное сотрудничество** в подобных случаях **всё чаще будет сводиться на региональный уровень**. Так, например, на Северо-Западе России, где сосредоточен самый значительный и во многом уникальный морехозяйственный потенциал нашей страны, наряду с проектами ПРООН, ЮНЕП, ГЭФ типа НПД-Арктика («Российская Федерация – Поддержка Национального плана действий по защите арктической морской среды»), где к настоящему времени подготовлена и активно обсуждается в экспертной среде Стратегическая программа действий по защите морской среды от загрязнения в Арктической зоне Российской Феде-

¹ Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года МОК объявлен компетентной международной организацией в области исследований Мирового океана.

² Естественно, перечисленные организации координируют свои действия. Так, наиболее значимыми областями кооперации МОК, ВМО и МСНС стали Всемирная программа по исследованию климата (ВПИК), Совместная комиссия по океанографии и морской метеорологии (СКОММ) и Глобальная система наблюдений за океаном (ГСНО). В последние годы международное сотрудничество получило новый импульс со стороны Организации Объединенных Наций, которая инициировала проекты по регулярному процессу Глобальной оценки состояния морской среды (ГОСМС) и созданию Глобальной системы наблюдений за Землей (ГСНЗ), включающей существенную океаническую компоненту.

рации, или же Среднесрочная стратегия МОК на 2008-2013 годы, желательно учитывать перспективные региональные механизмы сотрудничества. В первую очередь имеются в виду «Северное измерение» политики ЕС (финская инициатива)¹, а также международные организации: Совет государств Балтийского моря или СГБМ (совместное датско-немецкое предложение)², Совет Баренцева Евроарктического региона или СБЕР (норвежская идея)³, Арктический совет и «Арктическое окно» (инициатива премьер-министра Гренландии Ионатана Мотцфельдта), Совет министров северных стран и т.д. Поскольку на территории, охватываемой «Северным измерением», действуют четыре еврорегиона – Карелия (в 1999 году Правительство Республики Карелия, получив по программе ЕС ИНТЕРРЕГ транш в объеме 28 млн. евро⁴, совместно с властями трех приграничных районов восточной Финляндии разработало концепцию создания еврорегиона «Карелия», которая может стать перспективной формой сотрудничества сопредельных территорий на внешних границах Российской Федерации и Европейского Союза), Неман (между Польшей, Литвой и Беларусью), Сауле (Латвия, Литва и Швеция) и Балтика (с участием районов Калининградской области, южной Швеции, северной Польши, северной Литвы и северной Латвии), то они тоже играют определенную роль в реализации целей этой инициативы.

¹ Главная цель «Северного измерения» политики ЕС – интенсификация сотрудничества с Россией, которое позволяет расширить ресурсную базу региона, содействует поддержанию экономического роста и занятости, благодаря реализации совместных промышленных, транспортных и иных инфраструктурных проектов, притоку инвестиций (Northern Dimension, Sectors, Projects and Financing Requirement. Working Paper. 1998. Lar Con Oy & Paakkary Consulting Oy. – P. 16-17; Financing of Projects in North-West Russia. 2006. Ministry of Trade and Industry. Finland. N 30. – P. 18-21, 130-131).

² В сфере экономики основными приоритетами для СГБМ выступают содействие взаимным инвестициям, поддержание благоприятного инвестиционного климата, устранение препятствий дальнейшему развитию торговли. Значительное внимание уделяется созданию современной транспортной, коммуникационной и информационной инфраструктуры как залого успешного перехода на инновационную траекторию социально-экономического роста.

³ Отличительной особенностью СБЕР стало то, что в его руководящих органах представлены заполярные провинции, губернии, лены, фюльке, области и округа Норвегии (Финнмарк, Трюмсё и Нурланд), Швеции (Нурботтен и Вестботтен), Финляндии (Лапланд и Оулу) и России (Мурманская и Архангельская области, Ненецкий автономный округ) – всего 10 административно-территориальных единиц. Среди учредителей помимо перечисленных государств находятся Исландия, Дания и также Комиссия ЕС (КЕС). Еще 7 государств, окаймляющих регион по периметру – Польша, Германия, Канада, Нидерланды, Франция, Великобритания, США – сочли необходимым принять участие в этой инициативе на правах наблюдателей. Аналогичный статус получили еще две страны – Япония и Италия, которые, несмотря на свою удаленность, проявили заинтересованность в освоении Арктического региона, особенно Северного морского пути. Среди целей этой организации особо выделяются определение перспективных направлений сотрудничества, отбор для реализации конкретных проектов, их представление и рекомендация к получению финансирования через международные кредитные учреждения типа ЕБРР, финансовые институты и программы ЕС и других финансовых организаций, а также содействие развитию связей между деловыми кругами, включая финансовое взаимодействие. Еще одна специфическая особенность СБЕР – это стремление наладить сотрудничество в сфере инноваций. С этой целью был создан региональный Фонд венчурного капитала для Северо-Запада России, деятельность которого концентрируется на долгосрочных наукоемких проектах, в том числе повышенного риска, связанного с технологической новизной.

⁴ Шлямин А. Россия в «Северном измерении». – Петрозаводск, 2002. – С. 98.

Перечисленные региональные инициативы, кстати, в совокупности могут способствовать наряду с реализацией морехозяйственных мегапроектов созданию нового трансграничного Балтийско-Баренцева макрорегиона¹ (от Исландии на западе до Ненецкого автономного округа на востоке и от Шпицбергена на севере до южного побережья Балтийского моря) на внеинтеграционной основе через конкретные программы и проекты, поскольку интересы стран Северной Европы, включая Россию, совпадают по множеству параметров, среди которых достижение регионального энергобаланса, уменьшение техногенной и антропогенной нагрузки на морскую среду, регулирование трансграничного перетекания человеческого капитала, инновационные подходы к решению не только технологических, но и социальных проблем, рациональное управление водными биоресурсами, содействие уменьшению безработицы в приморских районах, благодаря осуществлению комплексных проектов, освоение новых нефтегазовых месторождений континентального шельфа, развитие научных обменов, образовательных контактов и морского туристского бизнеса, поддержка коренных народов Севера и т.д. Этот сценарий повышает и политический, и экономический вес стран Фенно-Скандинавии, помогает ей в какой-то мере проявить самостоятельную роль в глобальной морской политике, позиционировать себя в качестве общности, равноудаленной от других центров силы и полюсов технологического, финансового и интеллектуально-социокультурного притяжения, а значит, таким образом, сохранить свою цивилизационную самобытность. Альтернативой такому развитию событий может выступить полное растворение западной части североевропейского региона в Евросоюзе, превращение региональных структур в безынициативные инструменты ЕС, действиями которых дирижируют брюссельские коммунитарные институты.

Почти каждая из североевропейских стран – Швеция, Финляндия, Норвегия, Дания и даже отчасти Исландия – проявила стремление к тому, чтобы стать своеобразным центром либо Балтийского, либо Баренцева Евроарктического пространства, для чего государства макрорегиона предоставляют ресурсы по линии Северного Совета и по межгосударственным каналам. Однако, как показал действительный ход событий, единственным лидером может стать только более крупный и влиятельный субъект глобальной морской политики – или Россия, или Европейский Союз в целом. Среди особенностей современной Северной Европы на первый план выходит тот факт, что большинство проявляющихся здесь проблем требуют для своего решения надрегionalного и даже общеевропейского

¹ Более подробно см.: Северная Европа. Регион нового развития / Под ред. Ю.С. Дерябина, Н.М. Антюшиной. – М.: Из-во «Весь мир», 2008. – 512 с.

формата. Комплексные морские энергетические, транспортные¹, рыбохозяйственные проекты с участием Российской Федерации и ее приморских субъектов Северо-Запада сразу же высвечивают ограничения их реализации исключительно на двусторонней основе, а также показывают, как баренцевоморское сотрудничество смыкается с интербалтийской системой кооперации с обязательным привлечением Германии и общей поддержкой со стороны Евросоюза. В современном мире субрегиональные системы типа «Волгобалт», имеющий выход и в Белое море через Сайменскую сеть каналов, помимо регионального значения приобретают и общеевропейское. Переход на модель, характеризующуюся кооперационной культурой, партнерством, отсутствием конфронтационности, контуры которой начинают обозначаться в отношениях между интегрирующимся европейским центром и окружающей его периферией, наиболее возможен именно в североевропейском измерении.

Совместный региональный потенциал не без успеха способен применяться для решения высокоприоритетных и в том числе внерегиональных задач: противодействие опасным формам международной преступности, перепрофилирование инвестиционных потоков, включая средства таких финансовых институтов, как Европейский банк реконструкции и развития, Европейский инвестиционный банк, НЕФКО, Северный инвестиционный банк, Проектный фонд стран Северной Европы², а также, собственно говоря, реализации морехозяйственных проектов в третьих странах, не входящих в Балтийско-Баренцево пространство. К тому же опыт североевропейского экономического и научно-технического сотрудничества по линии морской деятельности содействует формированию особой макрорегиональной культуры межгосударственных отношений, базирующейся на уважении суверенитета, суверенных прав, национальных интересов, социокультурной самобытности партнеров и резко контрастирующей повсеместно распространяющимся силовым методам решения актуальных проблем.

Полномасштабное и равноправное участие России в проектах «Северного измерения», СГБМ, СБЕР, «Арктического окна» и т.д. осложняет тот факт, что в ходе поспешных рыночных реформ в нашей стране резко упало значение стратегического прогнозирования, долгосрочного планирования, в том числе территориального, практически пропала региональная политика. Такое положение вещей сделало беспредметным вопрос о критериальной оценке тех или иных региональных морехозяйственных проектов, выполнение

¹ Включая как собственно морские перевозки, дополняемые континентальными железнодорожными маршрутами типа Белкомур и Баренцкомур, так и развитие трубопроводной системы транспортировки углеводородов.

² The European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), The European Investment Bank (EIB), The Nordic Environment Finance Corporation (NEFCO), The Nordic Investment Bank (NIB), The Nordic Project Fund (NOPEF).

которых связано с участием России и ее приморских субъектов в международном сотрудничестве, включая двустороннее. В настоящее время в Российской Федерации фактически отсутствуют органы государственного управления, в функции которых входила бы экономическая оценка проектов и ранжирование предложений (в том числе инвестиционных) по развитию межгосударственной кооперации. В этих условиях федеральные органы исполнительной власти оказались не готовы к тому, чтобы предоставлять в ЕС всесторонне взвешенные, научно обоснованные и базирующиеся на экономических расчетах инициативы по привлечению России, например, к реализации политики «Северного измерения»¹. В результате портфель инвестиционных предложений, поступивших от нашей страны в адрес Евросоюза и направленных на ее участие в «Северном измерении», который был представлен на рассмотрение Комиссии ЕС (КЕС) в период подготовки Первого плана действий, был составлен как простое, механическое сведение вместе в один документ соображений (в описательной форме) отдельных приморских субъектов Российской Федерации. Сейчас ситуация исправляется, и открывается перспектива более эффективного использования потенциала названных региональных структур. Техничко-экономическая составляющая, бизнес-планы и согласование проектов отсутствовали, что затруднило их оценку со стороны КЕС.

Разрабатываемые СОПС в содружестве с заинтересованными участниками морской деятельности Российской Федерации (администрациями приморских субъектов Российской Федерации, научными, промышленно-производственными и бизнес-структурами, как федеральными, так и региональными) комплексные морехозяйственные проекты в большинстве своем будут отвечать требованиям, предъявляемым к инвестиционному проектированию. Для них уже определены объемы и намечены источники финансирования, проведена оценка экономической и бюджетной эффективности, разработаны технико-экономические и финансово-экономические обоснования, бизнес-планы, уточнены права собственности, осуществлен анализ возможностей участия в процессе реализации потенциально заинтересованных производственных предприятий и финансовых структур, выполнена их агрегация до уровня компетенции, соответственно, Министерства экономического развития Российской Федерации, Министерства регионального развития Российской Федерации или Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации путем группировки в стратегические направления и т.д.

¹ Кстати, аналогичная проблема постигла и реализацию новой стратегии ЕС – «Широкая Европа – политика по отношению к новым соседям», а также практическое продвижение разработанных на саммите Россия–ЕС в мае 2005 года дорожных карт, предназначенных для достижения четырех общих пространств. У всех перечисленных и, безусловно, позитивных инициатив есть один существенный изъян – отсутствуют ясные критерии, по которым следует расставлять приоритеты и устанавливать очередность осуществления конкретных проектов.

Эти морехозяйственные проекты в полной мере удовлетворяют требованию количественной интерпретации и обладают возможностью при их реализации назначать математически обоснованные интегральные показатели и индикаторы. Большинство из них в принципе не могут быть осуществлены без программно-целевого метода и комплексного, надведомственного интегрального подхода с выделением и достижением агрегированных целей, решением долго-, средне- и краткосрочных задач, определением целевых показателей и индикаторов. Иными словами, они вполне могут рассчитывать при реализации на возможности ФЦП «Мировой океан», равно как других федеральных и региональных целевых, а также ведомственных программ.

При этом встает вопрос о перспективных путях расширения и диверсификации финансовых потоков, идущих на их практическое воплощение, поскольку средства, выделяемые в рамках упомянутой федеральной целевой программы наравне с другими ФЦП, весьма ограничены. В этой связи становятся особенно востребованными бюджеты приморских субъектов Российской Федерации, так как некоторые из выделенных проектов региональной направленности хорошо корреспондируются с программными документами, утвержденными на республиканском, краевом или областном уровнях, и по всем критериям удовлетворяют их формальным и неформальным требованиям. Со своей стороны региональные администрации Ненецкого автономного округа, Мурманской области, Камчатского края, Сахалинской области и т.д. готовы привлекать с этой целью средства региональных бюджетов, а также внебюджетные источники за счет хозяйствующих субъектов региона, так как при разработке проектов СОПС руководствовался не только требованиями, изложенными в Концепции ФЦП «Мировой океан» и самой Программе, равно как и положениями других документов (включая нормативные и правовые) федерального уровня, но прогнозными параметрами региональных стратегий, концепций и программ. В результате проекты увязывают общегосударственную и региональную проблематику воедино, и потому поддержаны на уровне приморских субъектов Российской Федерации.

Наверное, единственной лакуной, «белым пятном» среди широкого спектра потенциальных источников инвестирования в конкретные морехозяйственные проекты в дополнение к федеральным и региональным целевым, а также ведомственным программам, как ни странно, остаются иностранные инвестиции. Здесь потенциал огромен и, наверное, до конца не будет реализован никогда. Не секрет, что к морской деятельности Российской Федерации, к российским региональным морехозяйственным комплексам (а в их рамках – к инфраструктурным объектам) проявляется интерес со стороны не только соседних зарубежных стран, но и государств, расположенных на значительном отдалении от России. Представляется нецелесообразным пренебрегать зарубежными капиталовложениями про-

веренных временем, ответственных иностранных партнеров в отдельные виды морепользования российских регионов и во вполне определенные инфраструктуры или проекты, если только они не относятся к критическим. В количественном плане это дополнительный источник финансирования масштабных рискованных нововведений и определенные гарантии доступа к «длинным» инвестиционным ресурсам на региональном кредитном рынке не только для финансово-промышленных групп, но и для малого и среднего бизнеса. При этом в случае удачного вложения капитала иностранные или совместные компании зачастую реинвестируют полученную прибыль, направляя в эти проекты дополнительные финансы в виде связанных кредитов, займов и т.д. С качественной точки зрения – это современный менеджмент, новая корпоративная культура, знакомство с передовыми технологиями и приобретение ноу-хау, постепенное замещение импорта и расширение экспорта, гарантированные рабочие места в приморских субъектах Российской Федерации, последовательное обучение персонала, корректная, цивилизованная конкуренция, постепенная интернационализация морского сектора экономики и вовлечение его в формирующееся глобальное экономическое пространство.

Таким образом, к реализации перспективных инфраструктурных, социальных, инновационных проектов целесообразно также привлечь средства иностранных инвесторов в первую очередь в рамках упомянутых финансовых структур (Европейский банк реконструкции и развития, Европейский инвестиционный банк, НЕФКО, Северный инвестиционный банк, Проектный фонд стран Северной Европы и т.д.). Применительно к выделенным в работе инвестиционным предложениям СОПС не только выявил иностранных инвесторов и международные фонды, потенциально заинтересованные в реализации стратегических направлений и конкретных инвестиционных проектов, но и провел с некоторыми из них предварительные переговоры. В ответ на наши обращения были получены положительные ответы – выяснилось, что иностранные инвесторы, финансовые структуры и международные фонды готовы осуществлять капиталовложения в реализацию интересующих их мероприятий и инициатив.

«Северное измерение» политики ЕС¹ на деле способно привести к качественным изменениям как в экономике северо-западных российских регионов (значительно усту-

¹ Следует отметить вклад Финляндии в этот процесс. Именно финны вдохнули жизнь в «Северное измерение» политики ЕС, придавая ему исключительно субрегиональное измерение. По многим причинам, среди которых не на последнем месте многолетний опыт (как позитивный, так и негативный) общения и сотрудничества с Россией, а также амбициозное желание повысить свой «внешнеполитический профиль». Впервые это предложение было озвучено в речи премьер-министра Пааво Липпонена в Рованиеми в сентябре 1997 года. Несмотря на скепсис со стороны Средиземноморья, справедливо усматривающего в финской инициативе опасного финансового и институционального конкурента Барселонскому процессу, сдержанную оценку скандинавских стран, озабоченных тем, как эта инновация скажется на деятельности Совета государств Балтийского моря, и недовольство самого Брюсселя, опасующегося втягивания в очередные авантюры

пающих по уровню своего развития Центру), так и приграничных районов Финляндии, Норвегии и отчасти Швеции: например, губернии (ляни) восточной Финляндии по объёму ВВП на душу населения на 20% уступают среднему показателю в Евросоюзе, в то время как в стране в целом ВВП близок к 100% уровню ЕС. Нейтрализовать угрожающе растущие диспропорции призвано развитие еврорегионов «Карелия», «Ливония», «Баренц-регион», «Колтак» (северо-западный регион России), Программа соседства «Коларктик» и т.д., созданные по образу и подобию старших собратьев: «Саар – Лот (Лотарингия) – Люкс (Люксембург)», «Альпийская дуга», куда входят 7 районов Испании и Франции. Именно еврорегионы сегодня наряду с Иль-де-Франсом, Гамбургом, Баварией, Северным Рейном-Вестфалией демонстрируют беспрецедентные показатели экономического роста. Российская Федерация объективно заинтересована в том, чтобы создать условия на территории Северо-Западного федерального округа, используя его транспортную, технико-технологическую и таможенную инфраструктуры, способствующие продвижению российских товаров морского происхождения и морского назначения из глубинных субрегионов на европейский рынок, а также взаимодополнения ресурсной базы с приграничными районами Евросоюза и Норвегии. Неофициальная концепция создания еврорегионов «Карелия», «Ливония», «Баренц-регион», «Колтак», Программа соседства «Коларктик» и т.д. основывается на таких программах ЕС, как PHARE, TACIS, INTERREG-IIIА, SAPARD, ISPA и т.д., а реализуется совместно с союзами городов Кольского полуострова, муниципалитетами, союзами коммун, торговыми палатами, университетами, неправительственными объединениями и организациями Финляндии и скандинавских стран. К тому же подобные программы единственно способны решать специфические региональные проблемы.

При рациональном пространственном развитии морской деятельности в среднесрочной перспективе не исключена возможность выравнивание макроэкономических показателей, в частности, Баренц-региона, включающего северные провинции Норвегии, Швеции, Финляндии и России, а также другие государства и Европейский Союз, которые выступают в качестве наблюдателей, с наиболее процветающими внутриевропейскими

расходы, упорным финнам удалось «протолкнуть» свое предложение. Среди региональной элиты российского Северо-Запада оно, в свою очередь, было воспринято с большим энтузиазмом. Однако выработка и реализация политики «Северного измерения» на первых этапах вплоть до 2004 года приносила успехи скорее в дипломатической и политической сферах (со значительным креном в экологию), чем в экономике, вследствие ограничений по инвестиционным возможностям. Сейчас ситуация изменяется коренным образом, что открывает перспективы осуществления в рамках этой инициативы конкретных морехозяйственных проектов.

образованиями, а может быть даже с крупнейшими агломерациями в рамках Европейского Союза¹.

В целом в современной типологии Евросоюза выделяются разнообразные еврорегионы, которые можно рассматривать как аналоги российских «полюсов роста» или «зон опережающего развития». Среди них можно выделить некоторые классификационные специфические черты и комплексные направления становления инновационной экономики:

- координаторы инновационной активности (Астурия, Мурсия, Аквитания, Аахен, Иль-де-Франс, Восточная Ломбардия, Бранденбург, Центральная Швеция, Западная Швеция, Восточная Англия, Утрехт, Южный Лондон, Западная Норвегия, Осло, Исландия, Зальцбург, Милан, Лиссабон, Гамбург и т.д.);
- сети и кластеры (Силезия, Тарту, Восточная Македония, Рейнланд-Пфальц, Каталония, Восточная Финляндия, Андалусия, Галисия, Берлин, Йоркшир, Оксфордшир, Уэльс, Кент, Лейпциг, Овернь, Тоскана, Роттердам и т.д.);
- экономическое и технологическое прогнозирование (Валенсия и Галисия);
- вложение иностранных инвестиций (Западная Румыния и Каталония);
- научно-технологическое предвидение (Лимбург);
- информационно-телекоммуникационные технологии (Валенсия, Каталония, Страна Басков, Южный Бранденбург и т.д.);
- инкубаторы и технопарки (Словения, Тарту, Каталония и т.д.);
- инновационная культура (Силезия, Астурия, Валенсия, Утрехт, Уэльс, Центральная Македония, Северная Голландия и т.д.);
- финансирование инноваций (Силезия, Словения, Тарту, Иль-де-Франс, Аахен, Каталония, Роттердам, Бремен, Лиссабон и т.д.);
- моделирование управления инновационной политикой (Силезия, Милан, Западная Норвегия и т.д.);
- поддержка инновационной инфраструктуры (Силезия, Словения, Иль-де-Франс, Стокгольм, Андалусия, Уэльс, Фландрия, Ирландия, Канарские острова, Страна Басков и т.д.);
- инновационные веб-порталы (Иль-де-Франс, Салоники и т.д.);
- интернационализация компаний (Тарту, Валенсия, Зальцбург, Роттердам, Лиссабон и т.д.);
- маркетинг регионального инновационного профиля (Иль-де-Франс, Стокгольм и т.д.);
- мониторинг инновационной стратегии (Силезия, Словения, Астурия, Аахен, Берлин, Бремен и т.д.);
- качественный менеджмент (Тарту, Зальцбург, Лейпциг и т.д.);
- региональные инновационные сети (Утрехт, Аквитания, Мадрид, Фландрия и т.д.);
- стартовые компании (Бранденбург, Мурсия, Осло, Андалусия, Тоскана, Роттердам и т.д.);
- аудит технологий (Эстремадура, Галисия и т.д.);
- трансфер технологий (Словения, Андалусия, Милан и т.д.).

Аналогичные перспективы открываются перед морской деятельностью и на Дальнем Востоке, естественно, со своей спецификой², среди которой, например, менее развитая институциональная база субрегионального сотрудничества. В первую очередь, здесь представляет интерес укрепление трансконтинентальных связей таких приморских субъектов Дальневосточного федерального округа Российской Федерации, как Камчатский край, Чукотский автономный округ и Магаданская область с Аляской и Канадой. Как и на

¹ Например, «центральный полюс роста» на стыке Германии, Бельгии, Франции и Люксембурга, в котором сосредоточено до 30% ВВП Евросоюза и выделяются три основных района: северный – на стыке границ Бельгии, Нидерландов и немецкой земли Северный Рейн-Вестфалия (это индустриально-технический треугольник Маастрихт – Аахен – Льеж), южный – «Саар – Лот – Люкс», объединяющий Саар, Лотарингию и Люксембург, и, наконец, промышленно-транспортный узел на западе – «Па-де-Кале», объединяющий Брюссель, Фландрию, английское графство Кент и французский департамент Нор-Па-де-Кале.

² Вообще учет региональной, субрегиональной и даже локальной специфики становится центральной темой исследований на современном этапе развития всемирной морской деятельности.

Северо-Западе России, пусковым механизмом интенсификации международного сотрудничества может стать начало реализации мегапроектов освоения углеводородных месторождений континентального шельфа. Из других традиционных видов морской деятельности также по аналогии с западными приарктическими регионами перспективным направлением сотрудничества с Аляской может стать и рыбоперерабатывающий комплекс. Этот штат располагает богатыми запасами водных биоресурсов, в первую очередь за счет того, что выходит к высокопродуктивным водам Мирового океана, а также омывается с юга теплым Аляскинским течением, увеличивающим период навигации. Добыча и переработка ВБР, помимо обеспечения занятости и привлечения в экономику Аляски значительных инвестиций, занимает второе после нефтедобычи место в доходах регионального бюджета. На штат приходится более 50% общего объема уловов США. В настоящее время долгосрочной тенденцией развития этого вида морской деятельности становится сокращение объема вылова при относительно стабильных объемах выпуска продукции – это связано с тем, что основную массу улова здесь составлял лосось, который легче других видов ВБР подвергается генетической модификации и теперь искусственно разводится на рыбных фермах некоторых стран, создание которых на Аляске законодательно запрещено. В этой связи особое внимание уделяется разработке и внедрению технологий безотходной рыбопереработки, позволяющих расширить спектр производимой продукции до биотоплива, удобрений, медицинских препаратов, экологически чистых продуктов питания как для животных, так и для человека.

На российском побережье Тихого океана некоторым аналогом Аляски можно назвать Камчатский край, для которого рыбное хозяйство имеет даже большее значение. Учитывая это обстоятельство, представляется целесообразным наладить тесное сотрудничество между этими регионами. В сфере разработки и внедрения современных технологий рыбопереработки возможно учреждение международного центра трансфера рыбохозяйственных технологий, объединяющего научный потенциал как российских, так и американских научно-исследовательских институтов, а также реализация проектов по строительству совместных высокотехнологичных рыбоперерабатывающих предприятий. Кроме того, актуально учреждение на паритетной основе северотихоокеанской рыбной биржи и совместной комиссии по устойчивому развитию и повышению эффективности рыбопромышленного комплекса Берингова моря.

Следующим перспективным направлением может стать морской туристско-рекреационный бизнес. Продление трансальяскинских маршрутов круизных лайнеров до побережья Российской Федерации может способствовать как перенятию прогрессивного опыта в этой сфере, так и диверсификации морской деятельности Российской Федерации

в совокупности с наполняемостью бюджетов приморских субъектов Дальневосточного федерального округа.

Аляска вообще располагает уникальными природными ресурсами и может предложить путешественнику множество интереснейших и красивых мест. Здесь можно полюбоваться фьордами Пэнхэндела с борта круизного лайнера, проделать экскурсию по местам золотой лихорадки, посетить самую экологически чистую разработку нефти, или лежать в теплой воде термального источника, при температуре воздуха - 40°, полюбоваться красотами северного сияния. Но большинство едет сюда наслаждаться природой штата, провести с ней наедине несколько дней, поохотиться или порыбачить, съездить на экскурсию в период нереста лосося и полюбоваться на одного из самых больших хищников на земле – медведей гризли (кадьякских), либо в полярный день побывать на лежбище котиков или птичьем базаре. Из большого числа природоохранных территорий, особо выделяются 9 национальных парков, крупнейший из них – Тонгесский лес – самый большой по площади в США. Также представляют значительный интерес национальные парки Вранглера – Святого Ильи, Кенайские фьорды и Ворота в Арктику. Нельзя не отметить и то, что на территории с экстремальными природными условиями не могли не возникнуть экстремальные виды спорта – фрирайдеры (горнолыжники и сноубордисты) стремятся покорить склоны хребта Брукса и Аляскинского хребта, где расположена высшая точка континента – гора Мак-Кинли. Еще один, но уже менее экстремальный, вид спорта здесь – это гонки на собачьих упряжках, имеющие колоссальную популярность. Наиболее престижной считается трасса из Анкориджа в Ном, однако существует и множество других маршрутов. Сегодня туризм для штата – наиболее динамично развивающийся сегмент экономики, так как для этого есть все необходимые предпосылки: большое количество аттрактивных и привлекательных объектов, развитая инфраструктура, в том числе легкая авиация, наличие квалифицированных трудовых ресурсов и инвестиций.

Наконец, весьма в приарктических субъектах Российской Федерации весьма востребован опыт Аляски в области поддержки коренных народов Севера. Дело в том, что среди ареалов их компактного проживания можно выделить те, где преобладающая часть населения неразрывно связана с морем посредством своих традиций и хозяйственной деятельности. В отличие от коренных народов, ведущих кочевой образ жизни и традиционно занимающихся оленеводством или собирательством, воспринимающих море как один из возможных источников для выживания, на приморских территориях Дальнего Востока и Севера России достаточно компактно проживают девять народностей (см. табл. 5), жизнь которых полностью зависит от моря. Их традиционные виды деятельности – рыболовство и охота на морского зверя, которые дают им все необходимые ресурсы.

Перед этими народностями остро стоит проблема использования биоресурсов прибрежных вод – оно котируется государством, а полученные квоты у коренного населения выкупают за бесценок. Это ставит под угрозу возможность ведения традиционного образа жизни коренных народов, равно как и сохранение их самобытности. Решением этой проблемы вполне может стать учреждение общин коренного населения, наделенных правами на эксплуатацию прибрежной зоны путем выделения им в пользование части акватории, как это происходит в США и Канаде.

Размещение и численность коренного населения, традиционно занимающегося преимущественно морехозяйственной деятельностью¹

Народность	Субъект Российской Федерации	Число населенных пунктов	Общая численность (чел.)
Алеуты			
Ительмены	Корякский автономный округ	1	263
Коряки	Корякский автономный округ	6	2447
	Магаданская область	1	168
Ненцы	Ямало-Ненецкий автономный округ	15	13886
	Долгано-Ненецкий автономный округ	6	1762
	Ненецкий автономный округ	5	986
Нивхи	Сахалинская область	6	138
	Хабаровский край	5	184
Орочи	Магаданская область	1	27
Поморы	Архангельская область	5	533
Чукчи	Чукотский автономный округ	17	6607
Эвены	Магаданская область	3	634
Эскимосы	Чукотский автономный округ	3	676

Так, например, в качестве одной из мер помощи и обеспечения прав коренных народов Аляски в 1974 году была принята программа лицензирования коммерческого рыболовства, согласно которой каждый житель, собирающийся ловить рыбу на массовую продажу, должен был получить лицензию, причем для местных жителей она была почти бесплатна. Мало того, что многие представители коренных народов решили не связываться с оформлением бумаг, но те, кто все-таки ее получил, начали продавать лицензии пришлому населению. В тяжелые времена она стала единственным источником денег, и искушение продать ее было очень велико. За десять лет число лицензий в руках коренных жителей сократилось на 14%, а в коммерчески выгодных районах – на 20%. Сейчас чуть ли не все лицензии перекочевали к новым владельцам из приезжих.

Для стабилизации ситуации была запущена программа квотирования национальных сел Аляски. Ее прототипом послужили модели гарантированной сельской квоты, применяемые в Исландии, Гренландии, Новой Зеландии. Основная цель этой программы – выдача сельских рыболовных квот² под гарантированное последующее создание партнерских предприятий. В таких предприятиях кампании-партнеры покупали права на рыбу, при этом обязуясь нанимать местных жителей на всех этапах технологического процесса и обеспечивать полное участие групп коренного населения в рыбопромышленном комплексе. Кроме того, одним из условий получения квот было предоставление четкого бизнес-плана планируемых к созданию предприятий с четким указанием уровня местной занятости, который должен быть достигнут в результате его реализации, а также конкретную схему движения от опоры на сельские квоты к саморазвитию уже без их помощи. Правительство штата строго следило за исполнением всех обязательств по этим договорам, поэтому простая перепродажа квот стала уже невозможной.

Таким образом, предоставление новообразованным сельским предприятиям квот выступило лишь как стартовый импульс, а их дальнейшее развитие всецело зависит от комплексного учета социальных, экономических и культурных факторов. Но уже сейчас можно с уверенностью утверждать, что это весьма успешный опыт партнерства государства, общества и бизнеса в целях устойчивого социального развития прибрежных регионов, который заслуживает внимания и может быть применен и в России. Кроме того, учитывая как непосредственную физическую, так и социокультурную близость Аляски и северного района Даль-

¹ Численность и размещение населения. Итоги всероссийской переписи населения 2002 г. Официальное издание Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации. Т. 1 (на CD-носителе), 2003 г.

² Губернатор штата вместе с Департаментом муниципальных образований были ответственными за корректность рекомендаций по получению соответствующих квот. В 1992 году региональные и федеральные органы власти установили критерии, процедуры и нормы регулирования по сельским квотам развития, а затем обратились за предложениями-заявками к селам западной Аляски, определив требования к соискателям следующим образом: 1) чтобы село отвечало статусу национального по федеральному Акту 1971 г.; 2) чтобы местоположение села было в пределах 50 миль от побережья Берингова моря ил размещено на островах. Предложения поступили от 62 национальных сел Аляски, каждое из которых имело партнера, ведущего лов рыбы в Беринговом море.

него Востока вполне возможно совместное развитие таких предприятий как на территории Камчатского края (в первую очередь, Командорских островов) и Чукотского автономного округа, так и на территории Аляски.

Катализатором международного сотрудничества северных приморских субъектов Дальневосточного федерального округа с Аляской и Канадой способно выступить строительство транспортного перехода между Америкой и Россией через Берингов пролив. Разработанные еще в 1995 г. международным консорциумом «Трансконтиненталь» «Основные положения концепции проекта системы транспортно-энергетических коммуникаций Америка – Евразия с тоннелем через Берингов пролив» сохранили свою ценность и значимость до настоящего времени. Вот уже более века эта идея получает все новые и новые варианты технического и социально-экономического обоснования, вплотную приближаясь к началу своей практической реализации. Актуальность проекта за истекший период времени во многом возросла в связи с намечающимися позитивными изменениями в экономической и социально-политической ситуации на российском Дальнем Востоке. Проведение современной государственной политики экономического развития этого региона невозможно без разработки и скорейшего выполнения программы строительства транспортной инфраструктуры. Осуществление Проекта трансконтинентальной топливно-энергетической магистрали (ТТЭМ) неизбежно создаст естественный и мощный импульс для масштабного освоения природных ресурсов Сибири и Дальнего Востока, откроет доступ к огромным месторождениям сырья, не освоенным из-за отсутствия коммуникаций.

Один из последних российских вариантов ТТЭМ, предложенный разработчиками СОПС, был представлен на рассмотрение отечественных и зарубежных потенциальных инвесторов в апреле 2007 г. в рамках ежегодной международной конференции «Мегапроекты Востока России». По этому проекту скоростная железная дорога должна пройти по единому транспортному коридору Якутск–Магадан–Анадырь–Уэлен–Ном–Фэйрбенкс–Нельсон, протяженностью свыше 6 тыс. км и включающему подземный тоннель под Беринговым проливом длиной 102 км. Необходимые строительные работы, как ожидается, обойдутся в не менее чем в \$115-130 млрд.

По инициативе Федерального агентства по управлению особыми экономическими зонами для ускоренного освоения прилегающих к трассе земель предлагается придать льготный инвестиционный и налоговый статус. При использовании государственно-частного партнерства, концессионного или особого режима отдельных участков трассы, ожидаемый срок окупаемости первичных затрат при проектируемом среднем грузопотоке в 70 млн. т/год может составить 13-15 лет. Важность скорейшего начала согласования принципов организации, деталей строительства и его финансирования столь велика, что

эти вопросы достойны стать предметом рассмотрения глав государств на планируемом саммите АТЭС на острове Русский в 2012 г.

На юге российского Дальнего Востока заслуживает внимания мегапроект сооружения транспортного тоннеля или моста, связывающего Сахалин с материком. С технической точки зрения он аналогичен недавно введенному в строй мосту через Эресунн между Данией и Швецией, который, кстати, послужил катализатором формирования новой зоны притяжения ЕС – европейского макрорегиона (еврорегиона), состоящего из датского Хельсингера и шведских Хельсинборга и Мальмё. С другой стороны можно связать Сахалин с японским Хоккайдо, тогда кардинальным образом изменилось бы направление трансграничных потоков, идущих вовне и извне России, – товарных, финансовых, информационно-коммуникационных, миграционных, инновационных и т.д. В случае соединения о. Сахалин посредством тоннелей с материком и Японией, а также организации прямого железнодорожного доступа к северной и южной частям Корейского полуострова, североευропейские и транссибирские звенья транспортно-транзитной инфраструктуры превратились бы в компоненты мощной трансконтинентальной коммуникационной системы. Строительство Северо-Сибирской и Приполярной магистралей, дополнительных соединительных железных дорог в меридиональных направлениях, а также последующее перераспределение внутренних грузовых потоков так, чтобы электрифицированная и модернизированная Транссибирская магистраль выполняла преимущественные функции скоростного международного транспортного коридора, создадут реальную возможность успешно конкурировать с морскими перевозками через Суэцкий канал. А развитие российского судостроения и судоремонта способно придать дополнительный импульс внутрирегиональным интеграционным процессам вокруг реализации комплексных морехозяйственных проектов на Дальнем Востоке.

Между тем, географическая близость отнюдь не может рассматриваться в качестве гаранта успешного налаживания международного сотрудничества. Скорее даже наоборот, однако этот тезис нуждается в дополнительном обосновании.

II.2.2. Оценка перспектив трансграничного сотрудничества приморских субъектов Российской Федерации

В теории международных экономических отношений непонятно почему, но сравнительно редко и избирательно используется гравитационная модель, широко распространенная, например, в региональных исследованиях. Вместе с тем, она представляется весьма востребованной при определении перспективных направлений дву- и многостороннего трансграничного сотрудничества приморских субъектов Российской Федерации

с зарубежными странами, причем при исследовании подобной проблематики следует учитывать ряд принципиально важных факторов.

Во-первых, морепользование как вид деятельности, который зачастую осуществляется за пределами национальной юрисдикции какого-либо из государств, в силу множества причин особо чувствителен к резким, непредсказуемым изменениям надсистемных факторов. Следовательно, в этой сфере для стабилизации (хотя бы относительной) высококонкурентных внешних условий, требуется повышенное внимание к целевому, проблемно-ориентированному международному сотрудничеству в дву- или многостороннем формате. *Во-вторых*, раз деятельность в Мировом океане находится вне юрисдикции того или иного прибрежного государства и более других видов производственной деятельности способна принимать трансграничные формы, то она в свою очередь должна играть первостепенную роль в формировании новой архитектуры международных отношений. *В-третьих*, приняв за аксиому тезис о том, что полноценным субъектом глобальной морской политики может выступать только суверенное государство, следует учитывать активное влияние на процессы ее формирования и развития других участников – надгосударственных институтов и международных объединений, транснациональных корпораций, негосударственных некоммерческих организаций. *В-четвертых*, в международных экономических отношениях взаимодействие государств усложняется стремительным возникновением разного рода трансграничных потоков – товарных, финансовых, информационно-коммуникационных, миграционных, инновационных и т.д. *В-пятых*, в современных международных условиях реализация глобальной морской политики способна эффективно осуществляться лишь посредством комплексных морехозяйственных мегапроектов, к которым должны быть привлечены, как минимум, три основных потока – инвестиций, технологий и человеческого капитала. *В-шестых*, дееспособный и эффективный участник всемирной морской деятельности должен обладать глобальными конкурентными преимуществами и значительным (сопоставимым и даже превосходящим суммарные возможности конкурентов) морехозяйственным потенциалом для наращивания которого необходимо опираться на объединение усилий, средств и ресурсов всех предрасположенных к сотрудничеству сторон. *В-седьмых*, подобного рода межгосударственное взаимодействие целесообразно осуществлять на базе формирующихся особых глобальных центров технологического, финансового и интеллектуально-социокультурного притяжения. *В-восьмых*, в этой связи необходима кластеризация морехозяйственного пространства с выделением наиболее адаптированных к конкуренции макрорегиональных центров и превращение макрорегионов в трансграничные зоны опережающего развития и устойчивого роста морехозяйственного потенциала путем расширения их экономического хинтерланда за счет притягивания все тех же трех основных составляющих: финансов, технологий и высококвалифицированных трудовых ресурсов. *В-девятых*, выделенные зоны имеют жесткую региональную привязку через реализацию конкретных комплексных морехозяйственных проектов.

Поставив перед собой целью стремление превратить региональные морехозяйственные комплексы Российской Федерации в полюса технологического, финансового и социокультурного притяжения, образующих орбиту для территорий сопредельных стран и государств «дальнего зарубежья», желательно подкрепить ее научно обоснованной методологической базой. Здесь-то на помощь и может придти гравитационная модель, трансформированная под специфику морской деятельности.¹ Промежуточные результаты, полученные при ее применении в совокупности с качественным анализом позволяют отметить два принципиальных момента.

Во-первых, к наиболее перспективным партнерам России в морской деятельности относятся две страновые группы: СНГ² и ЕС, причем среди государств – членов Европейского Союза самую тесную двустороннюю (а значит – наиболее плодотворную и

¹ См.: Приложение.

² Самое короткое плечо притяжения в мире демонстрируют следующие пары стран «Сингапур – Малайзия», «Бельгия – Нидерланды» и «США – Канада». Наиболее интегрированные между собой Россия и Беларусь значительно отстают от них, однако степень российско-белорусской кооперации довольно значительна и сравнима с парой «Испания – Португалия». Как показывают поверочные расчеты, чтобы достичь силы взаимопритяжения, сопоставимой с лидерами, необходимо поднять уровень торговли между нашими союзными государствами приблизительно в 6-30 раз.

взаимовыгодную) связь с отечественным морехозяйственным комплексом обнаруживает Финляндия, тогда как Германия, Нидерланды и Италия быстро приближаются к уровню российско-финской интеграции. При этом Финляндия способна стать связующим звеном в отношениях с морехозяйственными комплексами Северных стран, а Германия – обеспечить прочные контакты со всей частью еврозоны, которая отличается деловой активностью.

В то же самое время структура российско-немецкой (как, кстати, и российско-финской) торговли асимметрична – со стороны России преобладают энергоносители, а европейских партнеров – высокотехнологичное оборудование, а значит, интеграционное ядро размыто и для координации кооперационных процессов вокруг реализации крупных российских морехозяйственных проектов потребуется государственное вмешательство, в том числе используя влияние, которым обладает российское энергетическое лобби («Газпром» и «Роснефть»).

Усиление российско-германских и российско-финских связей по линии морской деятельности связей будет способствовать формированию упомянутых трансграничных зон опережающего развития с центрами притяжения ресурсов на территории Северо-Западного федерального округа нашей страны. В конечном счете такой подход приведет к увеличению суммарных двусторонних выгод, особенно в условиях все обостряющейся глобальной конкуренции, нарастающего дефицита материковых ресурсов, необходимости объединения интеллектуального и технико-технологического потенциала в обретении глобальных конкурентных преимуществ трансграничного макрорегиона.

Что касается стран СНГ, то сила притяжения морской деятельности России слабее по сравнению с ведущими морскими державами, однако ее «масса» (морехозяйственный потенциал) достаточна, чтобы привлекать евразийские государства. Помимо Беларуси, магнетическое воздействие со стороны морепромышленного комплекса может частично распространяться на прикаспийские бывшие республики СССР – Казахстан и Туркмению, которые в свою очередь способны стать центрами «гравитации» для неморских Узбекистана, Киргизии и Таджикистана. Таким образом, морская деятельность будет решать глобальную задачу формирования Евразийского союза. Его долголетие и жизнеспособность зависят от суммарных выгод и глобальных конкурентных преимуществ, которые он принесет своим членам. Чтобы с выгодой для себя утвердиться в качестве трансграничной зоны опережающего развития, перечисленным странами в поисках обретения глобальной эффективности целесообразно координировать свои действия в отношении с внешними потребителями и производителями товаров и услуг морского происхождения и морского назначения, нежели вступать в конкурентную борьбу между собой.

Во-вторых, опуская громоздкие вычисления, следует выделить четыре перспективных трансграничных макрорегиона, обладающих глобальными конкурентными преимуществами, условно говоря, «Северо-Запад» (или баренцевоморско-балтийский), «Северо-Восток», «Юго-Восток» и «Юг» (Каспий + азово-черноморский бассейн) (рис. 2).

В первую очередь в Западной Арктике обращает на себя внимание тот факт, что в течение последнего десятилетия заметно выросла концентрация торговли северо-западных приморских областей Российской Федерации с Евросоюзом. Например, доля ЕС в импорте Республики Карелия и Мурманской области значительно превышает соответствующий показатель для России в целом¹. Северо-Запад нашей страны уже реально играет роль связующего звена между морехозяйственными комплексами, да и экономиками России и Европейского Союза.

Что касается потоков человеческого капитала, которые способны притянуть масштабные морехозяйственные проекты на Северо-Западе России (такие как освоение углеводородных месторождений континентального шельфа, развитие марикультуры и туристско-рекреационного бизнеса), то здесь в первую очередь следует обратить внимание на Швецию и Финляндию. С их стороны действуют дополнительные факторы заинтересованности в углублении сотрудничества с нашей страной, поскольку в настоящее время оба этих государства, хотя и по разным причинам, но вступили в такую полосу социально-экономического развития, которая сопровождается резким увеличением безработицы. Если в период 1960-1980-х гг. в Шведском Королевстве норма этого показателя едва ли достигала 2% (в Финляндии – около 3%), то на протяжении 1990-2000-х гг. она колебалась в диапазоне 5-9% (в Финляндии – 10-17%). В настоящее время она составляет 7,7% в Финляндии и 7,0% в Швеции². Особенно высоких отметок достигает безработица среди молодежи до 25 лет (здесь она подскакивает в отдельные годы до 21-25%), причем ее пик наблюдается именно в восточных провинциях Финляндии и северных ленах Швеции, которые близко подходят к российским границам.

¹ Financing of Projects in North-West Russia. 2006. Ministry of Trade and Industry. Finland. N 30. – P. 144-152; Российский статистический ежегодник. 2006. Росстат. – С. 790-792.

² Nordic Statistical Yearbook. 2007. – Vol. 45. – P. 187.



Рис. 2. Схема трансграничных морехозяйственных макрорайонов с участием приморских субъектов Российской Федерации

Более независимый от регионального аспекта характер носят экономики Дании и Норвегии: их промышленность выигрывает, благодаря сочетанию двух благоприятных факторов – инновационной ориентации и обладанию нефтяными ресурсами Северного моря, которые помогают поддерживать экономическую и социальную безопасность, включая относительно высокий уровень занятости. В свою очередь такие особенности создают предпосылки привлечению технологических инноваций в реализацию российских морехозяйственных проектов.

Такой подход позволяет нормализовать парадоксальную и асимметричную в пользу западных партнеров ситуацию, которая сложилась сегодня, например, в отношении рыболовства и переработки водных биоресурсов в Мурманской области. Дело в том, что неблагоприятный инвестиционный и промышленный климат, который сложился в России в 1990-е годы, ведет к массовому оттоку за рубеж финансовых ресурсов, в том числе предпринимательских капиталов. Существующие экономические условия заставляют мурманских рыбаков продавать выловленные гидробионты в Норвегию для глубокой переработки на рыбоконсервных заводах (на которые, кстати говоря, привлекается рабочая сила из той же Мурманской области), причем в последующем готовая продукция импортируется обратно в Россию. Иными словами, из нашей страны утекает не только денежный, но и предпринимательский капитал, а морепромышленный бизнес, включая ту его стадию, которая дает наибольшую часть добавленной стоимости, с Северо-Запада Российской Федерации уходит в соседнюю Норвегию. Такая ненормальная ситуация, увеличивающая трансграничные социально-экономические контрасты и способствующая переносу за рубеж наиболее эффективных морепромышленных производств, должна быть исправлена, и чем скорее, тем лучше.

Если говорить об инвестиционной составляющей, то планируемые к реализации на Северо-Западе России долгосрочные двусторонние и многосторонние морехозяйственные проекты, имеющие конкретную проблемную, а значит – региональную ориентацию, способны притянуть к себе значительные финансовые ресурсы извне. К ним можно отнести (1) освоение месторождений континентального шельфа Северного Ледовитого океана и глубокую переработку добытых минеральных и энергетических ресурсов; (2) использование альтернативных и возобновляемых источников энергии, а также мобильных, надежных, безопасных экономически эффективных энергосистем для удаленных и изолированных районов с децентрализованной энергосистемой на базе Плавающих атомных теплоэлектростанций (ПАТЭС); (3) развитие океанического лова, марикультуры (например, совместно с Норвегией) и промысла недоиспользуемых нетрадиционных видов гидробионтов (сайка, песчанка, пинагор, полярная акула, мольва, морской петух, кукума-

рия, морской ёж, звёздчатый или колючий скат, а также водоросли); (4) совершенствование транспортной системы, в частности модернизацию портовой инфраструктуры вдоль трассы Северного морского пути, а также развитие трубопроводного транспорта; (5) туристско-рекреационный бизнес, в том числе на Шпицбергене и вдоль трассы СМП (маршрут «Мурманск – Шпицберген (Баренцбург, Пирамида) – Земля Франца-Иосифа (гидрометобсерватория им. Э.Т. Кренкеля) – Северная Земля и остров Большевик (научная станция Прима) – остров Врангеля» и т.д.); (6) создание экологически совместимых транспортных схем с применением высокоскоростного флота многоцелевого назначения на базе судов, использующих экранный эффект (экранопланов), и паромов скегового типа на воздушной подушке для осуществления Северного завоза, транспортного сообщения по крупным рекам с отдаленными труднодоступными населенными пунктами, обеспечения потребностей разведки и разработки углеводородных месторождений на континентальном шельфе, оперативного оказания помощи в антропогенных авариях и природных катастрофах; (7) формирование стратегий адаптации региональных морехозяйственных комплексов к климатическим изменениям; (8) совместные научные (к примеру, на Шпицбергене) и экологические проекты, в частности разработку комплекса мер по предупреждению негативных последствий трансграничного переноса в Арктическую зону Российской Федерации нефтегазовых поллютантов (в том числе в российский сектор Баренцева моря со стороны норвежского комплекса «Белоснежка»), биотической инвазии и интродукции чужеродных видов, особенно в связи с вероятными изменениями климата, становление и развертывание международной системы превентивного управления экологическими рисками и угрозами и т.д.

Так, на западе Арктической зоны России район Кольского залива будет играть значительную роль в процессе разработки нефтегазовых морских месторождений, наращивать использование своих рыбохозяйственных возможностей, а также производственных мощностей военного и гражданского судоремонта. Незамерзающие акватории Кольского залива и западной части Баренцева моря, свободный выход в Атлантический океан обеспечивают круглогодичную проводку внешнеторговых грузопотоков, повышают перспективную потребность в развитии услуг портового комплекса для экономики России. Экспорт кузбасского и печорского угля, тимано-печорской нефти, предполагаемый транзит контейнеров из Китая и США в Европу практически невозможны без выхода на океанические пути, свободные от экологических и политических проблем Балтики и Чёрного моря. *Мурманская область*, например, наиболее пригодна для формирования подобного узла, «хаба», и уже сейчас нужно развивать соответствующие производственные и инфраструктурные объекты, прежде всего в *Кольском и Кандалакиском заливах*. Тем более что процессы перевалки угля нуждаются в технологической модернизации, контейнерные терминалы в современном понимании попросту отсутствуют, а рейдовую перегрузку нефти с челночных на крупнотоннажные танкеры нельзя считать полностью современной, исходя хотя бы из экологических соображений. Транспортный, инфраструктурный и производственный потенциалы Западной Арктики, как и характер их использования, становятся без преувеличения определяющими факторами эволюции многогранной хозяйственной, в том числе морехозяйственной деятельности России и всего макрорегиона.

Уникальный потенциал военно-промышленного комплекса практически безальтернативно определяет характер морской деятельности *Двинской губы* и судостроительную ориентацию субрегиона. В рамках конверсии огромные перспективы открываются с освоением уникального Штокмановского газоконденсатного месторождения. Огромное значение для Двинской губы будут играть морские перевозки, а также рыбохозяйственный комплекс.

Кроме того, если говорить о Северо-Западном федеральном округе Российской Федерации, то здесь представляется целесообразным создание в основных транспортно-транзитных узлах особых экономических зон (портовых), которые будут способствовать их превращению в «полюса роста» – синонимы «полюсов технологического притяжения» для соседних территорий. Последние в свою очередь будут ориентированы на расширение отечественного экспорта и рационализацию импорта при лидирующем транспортном виде использования морских пространств (для Калининградского залива – при определяющей роли промышленного рыболовства и смежных производств), как источника нововведений и прогресса. В этих рамках можно убедительнее говорить о перспективах искусственного формирования инновационно привлекательного климата. Здесь сконцентрирован значительный морской научный потенциал, не растрочены технологические возможности судостроительных, судоремонтных, шлейфовых предприятий, высококвалифицированные трудовые ресурсы, а прогнозируемая интенсификация приграничных связей служит своего рода гарантом успеха инновационных преобразований. Здесь возможно поэтапное совершенствование инфраструктуры малого предпринимательства, формирование инжиниринговых фирм и организаций микро-, посевного и стартового финансирования (инновационно-технологические центры, бизнес-инкубаторы, центры трансфера технологий и т.п.), институтов ГЧП, а также рынка инновационного капитала путем создания финансовых институтов, страхующих риски и обеспечивающих непрерывность финансирования бизнес-проектов на всех стадиях цикла. Здесь можно было бы разместить и ряд смежных, а также обрабатывающих производств, способствующих диверсификации экспорта: нефте- и рыбопереработка, предприятия по сжижению природного газа и т.д.

В районе *Финского залива* в первую очередь имеет смысл консолидировать усилия на поиске и реализации «прорывного проекта» в гражданском судостроении в кооперации с ведущими иностранными фирмами при сохранении за Россией функции системного интегратора. С этой целью под Санкт-Петербургом возможно создание российского морского «центра совершенства», аккумулирующего, трансформирующего под российскую специфику и распространяющего прогрессивные морехозяйственные технологии, – аналога знаменитой «Силиконовой долины», но в области морской деятельности. Наконец, в *Калининградском заливе* перспективным направлением становится организация особой туристско-рекреационной зоны, способствующей диверсификации способов вовлечения в экономическую деятельность рекреационного потенциала российского эксклава в Евросоюзе.

Таким образом, развитие баренцевоморско-балтийского макрорегиона «Северо-Запад» будет в первую очередь опираться на субрегион Западной Арктики с двумя крупными центрами «Мурманск – Архангельск», причем каждый из них в свою очередь также образован из двудерных агломераций «Мурманск (с ярко выраженной морепромышленной составляющей и трудовыми ресурсами) – Апатиты (научно-интеллектуальный центр)» и «Архангельск (также морепромышленное производство и кадры) – Северодвинск (специализирующийся на перспективных технологиях и инновациях)». Если присовокупить к ним мощнейший морепромышленный балтийский потенциал Санкт-Петербурга, то в результате будет сформирован регион-лидер, способный притянуть к себе беспрецедентные трансграничные потоки финансов, технологий и трудовых ресурсов.

С учетом складывающихся благоприятных условий процессу формирования, вторым по значимости центром трансграничного притяжения может стать макрорегион «Северо-Восток», включающий в себя Камчатский край, Чукотский автономный округ и Магаданскую область, тесно взаимодействующий с Аляской и Канадой. Катализатором этого процесса способно выступить опять-таки освоение минеральных и энергетических ресурсов континентального шельфа вкупе со строительством транспортного перехода между Америкой и Россией через Берингов пролив и объединения российской транспортной инфраструктуры с североамериканской. Кроме того, мощнейший, ориентированный на

экспорт, бюджетоформирующий для северных приморских субъектов Дальневосточного федерального округа Российской Федерации потенциал рыбной промышленности предполагает использование схемы реализации ГЧП, ориентирующей частные рыболовецкие компании на поставку свежевывловленных водных биоресурсов рыбоперерабатывающим предприятиям Авачинской губы, которые в свою очередь предстоит активно развивать. Для повышения конкурентоспособности туристических услуг, предлагаемых регионом, возможно создание особой экономической зоны туристско-рекреационного типа и крупного туробъединения, защищающего интересы местных туристических фирм и координирующего их деятельность.

Транспортный комплекс района, уже сегодня определяющий морехозяйственную ориентацию *Залива Петра Великого*, будет ее определять и в будущем. Существенное увеличение грузовой базы требует скорейшего ввода в эксплуатацию новых терминалов и модернизации существующих портовых мощностей. Для рационализации развития портовой инфраструктуры целесообразно создавать здесь особую экономическую зону (портовую), которая будет способствовать развитию двуядерной агломерации «Владивосток – Находка». В перспективе, с учетом прогнозируемого резкого роста грузооборота, возможно ее пространственное расширение, а также вовлечение в сферу своих экономических связей портовых, судостроительных и судоремонтных мощностей остальной части Приморского и Хабаровского краев с сильной инновационно-технологической компонентой.

Нефтяные компании приступили к освоению месторождений Сахалина и прилегающего шельфа. Уже в ближайшие годы объемы добываемого сырья будут исчисляться миллионами тонн. Для оптимизации процесса реализации нефтегазовых проектов на юге о. Сахалин (заливы Анива и Невельского) целесообразно создать промышленно-производственную особую зону, а в ее рамках региональный морехозяйственный кластер с опорой на транспортный и нефтеперерабатывающий комплексы. Более взвешанный подход к соглашению о разделе продукции – одному из механизмов ГЧП, реализованных для шельфовых сахалинских проектов, – позволит обеспечить решение основных социально-экономических проблем острова.

С учетом этих обстоятельств может быть сформирован третий по значимости макрорегион – «Юго-Восток». Его перспективы, конечно, не так ясны, как для первых двух, поскольку в непосредственной близости от него уже активно действуют мощнейшие центры финансового и технологического притяжения в Японии, Китае, Южной Корее и других государствах АТР. Тем не менее, в случае соединения о. Сахалин посредством тоннелей с материком и Японией, а также организации прямого железнодорожного доступа к северной и южной частям Корейского полуострова, специализация макрорегиона может измениться в лучшую сторону.

Наконец, четвертый макрорегион – «Юг» – может быть образован вокруг центра – двуядерной агломерации «Астрахань – Махачкала¹». Даже без учета канала, связывающего Каспийское море с азово-черноморской акваторией, чему есть ряд существенных экологических ограничений, предлагаемые схемы транспортировки каспийских углеводородов вовлекают в орбиту его притяжения азово-черноморский бассейн.

¹ Несмотря на низкий уровень развития морехозяйственного потенциала в Республике Дагестан, ее огромное социокультурное значение для прилегающих территорий вполне компенсирует этот недостаток и способно послужить своего рода «магнитом» для населения соседних стран, трансграничных инвестиций и даже технологий.

В целях активизации морских перевозок, развития марикультуры, промышленного освоения нефтегазовых запасов континентального шельфа в *дельте Волги* целесообразно создать особую экономическую зону промышленно-производственного типа.

Для *Таганрогского залива* приоритетным представляется развитие судоходства и искусственное разведение осетровых видов водных биоресурсов. Достижению первой цели будут способствовать формирование портовой особой экономической зоны, увеличение численности судов «река-море», а также введение в эксплуатацию новых гидротехнических сооружений. На базе портов залива целесообразно создание региональных логистических центров с использованием современных информационных технологий. Стимулирование развития предприятий марикультуры может достигаться путем активного использования концессионных механизмов и других форм государственно-частного партнерства в сочетании с механизмами поддержки малого и среднего бизнеса. Для полномасштабного использования рекреационного потенциала уникальных бальнеологических ресурсов залива необходимо создание сети туроператоров или крупного туробъединения.

Основная тенденция развития морского потенциала района «*Цемесская бухта – Туапсе*» – агломерационные процессы, которые наблюдаются в развитии портовых и транспортно-логистических узлов. Вполне возможно создание здесь единой портовой зоны, включающей Новороссийск, Туапсе и Геленджик, с внутренней специализацией, которая позволит диверсифицировать грузопотоки в целях увеличения их объемов. Катализатором этого процесса способно стать создание баз Черноморского флота с их единой инфраструктурой. Значительный рекреационный потенциал региона может быть реализован за счет проведения активной рекламной кампании, но лишь в том случае, если его развитие не будет мешать военно-стратегическим интересам.

Выделенные макрорегионы покрывают прилегающие к Российской Федерации районы Мирового океана, ключевые с точки зрения обеспечения национальных интересов нашей страны. Однако при этом встает вопрос о тех акваториях открытого моря, которые не попадают в их «зону ответственности». В этой связи следует обратить внимание на более общие проблемы, определяющих саму возможность осуществления морской деятельности в тех или иных районах, которые могут оказаться под юрисдикцией прибрежного государства или воды, получившие статус конвенционного района, зоны регуляционных действий международных организаций, договоров, соглашений. Именно здесь наиболее чувствительны ограничения морепользованию: (1) международно-правовые, (2) экологические, (3) технологические и, как правило, (4) комбинированные, включающие все вышеперечисленные, но одновременно появляются дополнительные стимулы наращиванию международного сотрудничества.

В первую очередь желательно идентифицировать перспективные районы добычи водных биоресурсов, а именно иностранные 200-мильные зоны и открытые воды. К ним относятся: Северо-Восточная (СВА) и Северо-Западная (СЗА) Атлантика (Конвенционные районы НЕАФК, НАФО, ИЭЗ Норвегии, воды в районе Архипелага Шпицберген); Центрально-Восточная (ЦВА) и Юго-Восточная (ЮВА) Атлантика (ИЭЗ Марокко, Мавритания, Намибия, Ангола и др.); Юго-Западная Атлантика (ЮЗА) и Конвенционный район АНТКОМа (Южный океан, воды Антарктики); Юго-Восточная (ЮВТО) и Юго-Западная (ЮЗТО) части Тихого океана; Северо-Западная и Северо-Восточная части Тихого океана (СЗТО, СВТО); Индийский океан; Атлантический океан (ИККАТ).

Российские суда могут работать в освоенных еще во времена СССР прибрежных зонах Анголы, Мавритании, Марокко, Мозамбика. Сотрудничество может вестись и с та-

кими странами как Аргентина, Чили, Перу. В свое время Россия освоила в открытых водах запасы ставриды и скумбрии (юго-восточная часть Тихого океана), приантарктических видов рыб и криля. Эксплуатация огромного биопотенциала последнего открывает значительные перспективы в случае перехода на его глубокую обработку и сотрудничество с близлежащими государствами в налаживании производства хитина и хитозана. Целесообразно организовать промысел кальмаров и антарктического криля в приостровных районах Юго-Западной Атлантики (ЮЗА) и антарктической части Атлантики (АЧА). Одним из рыбопродуктивных районов Индийского океана, где Россия (СССР) обладала безусловным приоритетом в исследовании ВБР, был Бенгальский залив. Этот район и в настоящее время может рассматриваться как один из перспективных в Индийском океане, где у нашей страны есть свои конкурентные преимущества как у пионера в области изучения и освоения биоресурсов.

Высокоширотные районы Мирового океана (Арктика и Антарктика) традиционно находятся в сфере национальных интересов нашей страны. Сворачивание деятельности России в Антарктике с позиций сегодняшней, конъюнктурной выгоды может обернуться значительным ущербом для будущего, пусть оно сейчас отчетливо и не просматривается. Представляется очевидным, что при вынужденном сворачивании комплексных научных исследований в регионе, нельзя отказываться от обоснования масштабного освоения биоресурсов. С учетом того, что мораторий на разведку и разработку полезных ископаемых может быть и не продлен, действующие станции в Антарктике в таком случае послужат своеобразными «заявочными столбами» на возможную в будущем эксплуатационную деятельность. Особое беспокойство вызывает прекращение промысла криля – богатейшего пищевого ресурса, который со временем может стать стратегическим сырьем.

Что касается освоения минеральных и энергетических ресурсов Мирового океана, то здесь следует обратить особое внимание на Выделенный участок Международного района дна. Кроме того, повсеместно в мире интенсифицируются работы по освоению шельфовых месторождений твердых полезных ископаемых: золота, алмазов, олова (касситерита), янтаря и других ценных и высоколиквидных видов минерального сырья. В наиболее изученном оловоносном поясе протяженных Бирманско-Малайско-Индонезийских прибрежных зон развиты россыпи касситерита различного генезиса (аллювиальные, делювиальные, элювиальные и др.). Другими крупными производителями олова из морских россыпей стали Таиланд и Малайзия. В настоящее время на аляскинском шельфе Берингова моря эксплуатируются шельфовые россыпные месторождения золота и платины, в том числе известное месторождение близ Нома. Сходство геолого-

геоморфологического строения восточной и западной частей беринговоморского шельфа позволяет предположить наличие россыпей и в российском секторе моря.

II.2.3. Резервы и направления международного, регионального и субрегионального сотрудничества в высокотехнологических сферах морской деятельности с участием Российской Федерации

Морская деятельность – это сложная динамическая система, постоянно находящаяся в условиях неопределенности, источником которой выступают глобальные и локальные внешние и внутренние факторы, а точнее сверхбыстрый, ультрастремительный темп их изменения.

Анализируя вероятные последствия развития международных отношений по поводу морепользования, российскому морскому сообществу уместно занять позицию, схожую с мнением руководства корпорации *Siemens*, еще десять лет назад рассматривающего глобализацию как вызов, при котором «шансы на успех более высоки, чем риск»¹. Примечательно, что ее полностью разделяют практически все ведущие субъекты глобальной политики.

Небезынтересно в этой связи выявить некие общие закономерности, посвященные перспективам развития морской деятельности и, прежде всего, **внедрению в морехозяйственный комплекс передовых технологий**, которые можно отнести к позитивным тенденциям, а также идентификации рисков и угроз. Предварительный анализ высвечивает в первую очередь тот факт, что будущее, безусловно, за технологиями на стыке наук, за междисциплинарными исследованиями.

Согласно, Шестому японскому прогнозу развития мировой науки, техники и технологии до 2025 г., построенному под патронажем Национального института политики в области науки и техники (*NISTEP*, Япония) на основании экспертных оценок (по методу Дельфи) 4196 специалистов из разных стран², к 2009 году в области транспорта начнется практическое создание плавучих аэропортов, а урбанизации – использование альтернативных источников энергии. В прогнозе одна из агрегированных областей посвящена наукам о море наряду со связью, информацией, электроникой, сельским хозяйством (включая рыбное), окружающей средой, здравоохранением, материалами, космосом, производством, ресурсами, науками о жизни и уже упоминавшимся транспортом и урбанизацией. В этой области комплексных морских научных исследований (а именно так, скорее всего, следует понимать науки о море) к 2010 году прогнозируется внедрение технологий прогнозирования изменений в Мировом океане, основанных на многочисленных крупномасштабных моделях, к 2013 году – разработка цифровой модели взаимозависимости климатических изменений и состояния популяций водных биологических ресурсов, к 2014 году – создание научных методов для долгосрочных предсказаний погоды (на 16 месяцев вперед), к 2020 году – практическое использование технологий управления климатом, включая смягчения сильных ливней с применением методов нефологии (науки об облаках), а к 2023 году – внедрения технологий прогнозирования землетрясений (7 баллов и выше) за несколько дней. В сельском хозяйстве к 2016 году считается достижимой разработка систем регулирования производства и управления водными биоресурсами, а к 2018 году – практическое использование систем удаления загрязнения акваторий. В области окружающей среды к 2012 году предполагается разработка механизма оценки социально-экономического ущерба и потерь от разрушения морской среды. В науках о жизни к 2015 году вероятно широкое (до 10% в мировом энергообеспечении) производство в промышленном

¹ *Internationale Politik*, 1998. – № 5. – S. 4. См. также: Долгов С. Глобализация экономики: новое слово или новое явление? – М., 1998. – С. 3-4, 174-175 и др.

² См., например: Фатхутдинов Р.А. Стратегическая конкурентоспособность. – М.: Экономика, 2005. – С. 450-457. Предыдущие пять прогнозов, начиная с 1971 года, имели высокую степень достоверности (по большинству тем совпадение с реальными превышало 40-60%, по ряду из них достигало 70-80%). Интересно, что среди общего числа тем, равного 1072, на США приходится 41,3%, Японии – 32,3%, страны Евросоюза – 15,7%, государства бывшего СССР – от 1 до 17% (!). Такой разброс свидетельствует в частности о коридоре открывающихся возможностей высокотехнологическому развитию экономики России.

масштабе спирта и нефтяного топлива с использованием микроорганизмов и морских водорослей. В области материалов к 2017 году возможно практическое использование процессов разложения морской воды с помощью солнечного света, а в сфере производства к 2018 году – широкое применение неископаемых источников энергии во всех сферах жизнедеятельности, включая быт, промышленность, транспорт и т.д.

В принципе, в этой связи уместно вспомнить, что в наиболее динамично развивающейся технологической сфере отмечают: (1) всё возрастающий темп технологических изменений; (2) увеличивающаяся междисциплинарность технологий; (3) соревнование за лидерство в области их развития; (4) скрытое косвенное распространение технологий в развивающемся мире. Такими обстоятельствами обусловлены повышенные требования к технологическому развитию любого прибрежного государства, стремящегося занять достойную нишу в системе международного разделения труда. Отечественный морехозяйственный комплекс новейшими наукоемкими технологиями обладает. Это предоставляет ему как дополнительные глобальные конкурентные преимущества, так и новые возможности перехода к инновационной траектории развития морской деятельности и наращивания международного сотрудничества в этой области. Достаточно привести три примера.

В первую очередь следует выделить экраноплано- и гидросамолетостроение. Требования к высокой технологичности обработки грузов, к увеличению скорости и регулярности доставок, к сокращению издержек на транспортных операциях на фоне возрастающих объемов перевозок диктуют необходимость обновления как парка транспортных средств, так и всей системы организации и управления транспортными потоками. В то же время низкие скорости речного и морского транспорта, ограниченная проникающая способность, многоступенчатость перевалки грузов, большие затраты на искусственное поддержание требуемых глубин для обеспечения судоходства, поддержание навигационного состояния судоходных путей, отсутствие амфибийности, невозможность работы на мелководье ведут к низкой эффективности использования традиционных транспортных средств. Кроме того, на внутреннем водном транспорте агрессивный характер волн, образующихся при движении судов, способен нанести ущерб естественным природным руслам и берегам и неблагоприятно влиять на экологический баланс рек и озер.

Одним из направлений развития транспортных сетей в разных странах может стать применение современных всепогодных и скоростных транспортных средств – экранопланов и их разновидности – амфибийных судов на газодинамической подушке, что позволит существенным и положительным образом повлиять на такие ключевые параметры транспортных систем как повышение оперативности перевозок, расширение видов и качества транспортных услуг, обеспечение круглогодичной навигации, сокращение эксплуатационных затрат, рост экономических показателей и др.

Накопленный в России научно-технический потенциал в области проектирования и строительства экранопланов создает реальные предпосылки к реализации этого пути. Наиболее пригодным видом амфибийного судна, особенно для эксплуатации в тяжелых климатических условиях, становится экраноплан с компоновочной схемой на базе транспортной платформы. Он способен осуществлять круглогодичные перевозки по рекам, озерам, искусственным водохранилищам, а в зимний период или в условиях вечной мерзлоты – по относительно ровной покрытой льдом поверхности или заснеженной тундре.

В советское время при создании экранопланов специального назначения были решены сложные научно-технические проблемы, что позволило построить, провести испытания и передать в эксплуатацию ВМФ практические образцы взлетной массой до 500 тонн и скоростями движения около 600 км/час. Сейчас эти решения используются при создании транспортных экранопланов гражданского назначения. Целесообразность их создания и применения основывается на таких технико-экономических характеристиках, как аэродинамическое качество, расход топлива, полезная нагрузка, скорость движения, мореходность, амфибийность и т.д.

Важными качествами экраноплана, определяющими экологическую безопасность его применения, стало отсутствие волнообразования, разрушающего береговую полосу, передачи шума под воду и вредного воздействия на растительный покров, что важно при эксплуатации в условиях мелководья, на болотистой местности и т.п. Их внедрение в транспортные схемы в большей степени, по сравнению с традиционными средствами, отвечает требованиям экологической безопасности, сохранению окружающей среды и биоресурсов.

Что касается гидросамолетостроения, то, например, многофункциональный самолет-амфибия Бе-200, предназначенный для борьбы с лесными пожарами, пассажирских и грузо-почтовых перевозок, проведения поисково-спасательных работ, патрулирования 200-мильной исключительной экономической зоны, промысловой и ледовой разведки на море, оснащен современной авионикой, обеспечивающей навигацию и управление полетом в любых метеоусловиях. Патрульный Бе-200П может решать задачи ведения поиска в заданном районе кораблей и судов, их классификацию и определение координат, ведения визуальной разведки орудий лова, документирования фактов нарушения установленного порядка промысла ВБР, высадки при приводнении самолета досмотровых групп на суда-нарушители, не вызывая пограничные корабли, а в случае необходимости и поражения нарушителей границы. Кроме того, амфибия была способна вести контроль за окружающей средой, загрязнением водной поверхности, метеорологическими условиями

и радиационной обстановкой, а также проводить ледовую разведку, участвовать в ликвидации разливов нефти, перевозить личный состав и грузы, десантировать небольшие группы парашютистов.

Не случайно, к этим высокотехническим средствам проявлен значительный интерес со стороны зарубежных партнеров: в отношении экранопланов – Индонезии, а гидросамолетов – Греции, а также Израиля, Швейцарии, Малайзии, Франции и множества других стран, готовых участвовать в их производстве и сервисном обслуживании.

Следующей перспективной отечественной высокотехнологической разработкой может рассматриваться создание мобильных, надежных, безопасных экономически эффективных энергосистем для удаленных и изолированных регионов, а также регионов с децентрализованной энергосистемой на базе Плавающих атомных теплоэлектростанций (ПАТЭС). Условия максимальной эффективности их применения заключаются в наличии или перспективе строительства энергоемких производств; отсутствии централизованного энергоснабжения, а также промышленно разрабатываемых месторождений газа, нефти или угля, и удаленности от магистральных ЛЭП на расстояние свыше 400 км; возможности размещения в непосредственной близости от потребителя.

К сегодняшнему дню ФГУП концерн «Росэнергоатом» закончил этап сбора и анализа исходной информации с целью строительства ПАТЭС с опреснительным комплексом для энергообеспечения острова Сантьяго Республики Кабо-Верде (в районе города Прая), проведены предварительные переговоры по строительству аналогичных станций для энергообеспечения Республики Намибия и Австралии. Повышенный интерес к ПАТЭС российского производства проявлен в Индонезии.

Еще одной перспективной отечественной разработкой, ориентированной не только на внутренний, но и на внешний рынок, могут выступить приливные электростанции (ПЭС). В 2006 году ОАО «ГидроОГК» совместно с заводом «Севмаш» создали ортогональную турбину, которая способна открыть новую страницу в использовании таких технических средств. Основная её особенность в том, что как во время приливов, так и во время отливов направление вращения турбины не меняется. Благодаря этому коэффициент полезного действия электростанции повышается до 60-70 процентов, а также снижаются затраты на её возведение.

Наибольшей величины приливы достигают в заливе Фанди (Атлантическое побережье Канады), в Великобритании, в устье реки Северн, впадающей в Бристольский залив, на Атлантическом побережье Франции, у Гранвиля и в районе Сен-Мало. В Индийском океане наибольшую величину имеют приливы у северных берегов Австралии, в заливе Колпер, у южных берегов Африки и Австралии. На некоторых реках (Северн и Трент в

Англии, Сена и Орне во Франции, Амазонка в Бразилии) приливное течение создает крутую волну высотой 2-5 м, которая распространяется вверх по реке со скоростью 7 м/сек. В большинстве случаев волны бора заходят вверх по реке на 70-80 км, а на Амазонке – даже до 300 км. В настоящее время приливная энергия в основном превращается в электрическую на приливных электростанциях и в отличие от гидроэнергии рек ее средняя величина мало меняется от сезона к сезону, что позволяет более равномерно обеспечивать промышленные предприятия и целые приморские регионы. К тому же ПЭС не загрязняют атмосферу вредными выбросами в отличие от тепловых станций, не затапливают земель в отличие от гидроэлектростанций и не представляют потенциальной опасности в отличие от атомных станций, а капитальные вложения на их сооружение не превышают затрат на ГЭС, и, благодаря апробированному в России наплавному способу строительства (без перемычек) и применению нового технологичного ортогонального гидроагрегата, стоимость вырабатываемой электроэнергии становится самой дешевой в энергосистеме. Поскольку ее запасы на Планете значительно превосходят полную величину гидроэнергии, можно полагать, что приливная энергетика будет играть заметную роль в дальнейшем прогрессе человеческого общества. В бассейнах ПЭС фиксируются и другие факторы, благоприятствующие морской деятельности. Среди них смягчение (выравнивание) климатических условий на примыкающих территориях и акваториях, защита берегов от штормовых явлений, расширение возможностей хозяйств марикультуры в связи с увеличением почти вдвое биомассы морепродуктов, улучшение транспортной системы района, исключительные условия развитию туризма.

Другой способ получения альтернативной электроэнергии – использовать разницу в температурах между морской водой и холодным воздухом арктических (антарктических) районов Земного шара, для чего предназначены океанические тепловые электростанции (ОТЭС). По сравнению с традиционными тепловыми и атомными электростанциями ОТЭС оцениваются как более экономически эффективные и практически не загрязняющие морскую среду. Недавнее открытие гидротермальных источников на дне Тихого океана рождает привлекательную идею создания подводных ОТЭС, работающих на разности температур источников и окружающих вод.

Существуют также разработки электростанций, использующих энергию морских течений, которые называют также «подводными мельницами». Для энергетики представляют интерес течения в проливах Гибралтарском, Ла-Манш, Курильских. Однако создание электростанций на этом виде неисчерпаемой энергии связано пока с рядом технических сложностей, прежде всего с проектированием энергетических установок больших размеров, представляющих угрозу судоходству.

Волноэнергетические установки используются для энергопитания автономных буев, маяков, научных приборов. Попутно крупные волновые станции могут быть использованы для волнозащиты морских буровых платформ, открытых рейдов, марикультурных хозяйств.

Промышленное использование волновой энергии, равно как и других перечисленных видов альтернативных ее источников, уже повсюду развернуто. В мире более 400 маяков и навигационных буев получают питание от волновых установок. В Индии от волновой энергии работает плавучий маяк порта Мадрас, а в Норвегии с 1985 года действует первая в мире промышленная волновая станция мощностью 850 кВт. Кстати, в 2003 году именно в электросеть Норвегии возле Хаммерфеста была подключена первая в истории подводная электростанция, генерирующая электроэнергию за счёт приливно-отливных движений воды. Летом 2008 года компания Marine Current Technologies построила первую в мире коммерческую приливную электростанцию SeaGen у побережья Северной Ирландии. К концу 2009 года южнокорейская корпорация Kogea Water Resources (KOWACO) планирует закончить строительство Sihwa Lake Tidal Power Plant – самой мощной в мире приливной электростанции, которая расположится на озере Сихва. Существует много пока не реализованных проектов строительства крупных ПЭС в Китае (в устье реки Ялуцзян), Индии (в Камбейском заливе), Великобритании (на реке Северн). Ещё большие потенциальные мощности могут быть получены на французском полуострове Котантен и в российских Мезенской и Пенжинской губах.

Максимально эффективно использовать энергию приливно-отливных явлений, а соответственно, развернуть международное сотрудничество с участием Российской Федерации и ее технологий, можно (с учетом предрасположенности к взаимодействию) в Исландии, Дании (в первую очередь Гренландии), Норвегии (во фьордовых заливах), а также на севере Австралии. Аналогичные совместные дву- и многосторонние проекты в сфере использования энергии скорости течений перспективны в Норвегии, Японии (в проливе Лаперуза между Сахалином и Хоккайдо, в результате которого возможно удовлетворение энергопотребностей и российской, и японской стороны), Йемене (в районе к югу от острова Сокотра), в нешироких и мелководных проливах Алеутских островов, где наблюдаются значительные приливные течения (совместный российско-американский проект также может быть направлен на обеспечение энергопотребления населения России и Аляски), в Юкатанском проливе между Кубой и Мексикой, в Гибралтарском проливе между Марокко и Испанией, в Ормузском проливе (ОАЭ, Оман, Иран), в Баб-эль-Мандебском проливе (Йемен, Эритрея, Джибути), в проливах Босфор и Дарданеллы, в Сомали, между Мозамбиком и Мадагаскаром, в ЮАР (течение Мыса Игольного), на побережье Аравийского моря (Индия, Шри-Ланка, Иран), в Гренландии. Целесообразно также отдельно проработать вопрос о перспективах российского участия в подобных проектах в Чили и Аргентине.

Разработки, аналогичные представленным, способны вывести морехозяйственный комплекс Российской Федерации на инновационную траекторию развития при условии научно-обоснованного сопровождения и грамотной интенсификации международного (дву- и многостороннего) сотрудничества в интересах реализации подобных высокотехнологичных проектов. Особенно в новых условиях взаимозависимого мира и диверсификации внешнеполитических и внешнеэкономических рисков.

Морская деятельность в условиях глобального финансового и экономического кризиса (вместо заключения)

Мировой финансовый и экономический кризис, случившийся в 2008 году и разворачивающийся в настоящее время, высветил все слабости современной морской деятельности. Его главные уроки, например, для отечественного морехозяйственного комплекса заключаются в необходимости учета новых явлений, которые налагаются на события, происходящие под воздействием формирования международных условий после вступления в силу Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Иными словами, кризис и международный фон, на котором он происходит, заставляет мобилизовать все ресурсы (и главным образом интеллектуальные) не только на поиске путей его преодоления, но и на построении новой, можно сказать, антикризисной парадигмы, которая должна войти в стратегию долгосрочного развития отечественного морепользования.

В основе системных кризисов, как правило, лежит неадекватность сформировавшихся представлений о любой сложной, гетерогенной системе, к которым относится и морехозяйственный комплекс, о реально складывающихся взаимоотношениях между ее отдельными элементами. К тому же, как правило, система управления попросту запаздывает по отношению к самому ритму жизни, к всё ускоряющемуся темпу изменений окружающей действительности. Они не успевают не то, чтобы адекватно отреагировать на события экономической, политической, социальной жизни, но даже осмыслить их специфику и возможные последствия. Как следствие, предпринимаемые наспех антикризисные меры во многом становятся заложниками инерционного мышления, устаревших догм, стереотипов, клише и, соответственно, не приводят к желаемым результатам.

В настоящее время все большему числу заинтересованных специалистов, влияющих на формирование и реализацию морской политики России, становится понятен тот факт, что настало время принятия совсем иных решений, опирающихся на другую идеологию и новую парадигму анализа морехозяйственной материи, в корне отличную от доминирующих неолиберальных взглядов. В противном случае морскую деятельность нашей страны ожидает малоутешительная перспектива.

Общеизвестно, что любые сложные, комплексные системы, к которым относится и морская деятельность, в процессе своего жизненного цикла проходят несколько обязательных фаз:

- происходит нарастание противоречий и конфликтов внутри системы;

- отдельные подсистемы перестают вести себя как часть целого, между ними возникает «конфликт интересов», эффективность каждой из них, равно как и системы в целом, начинает падать;
- всплывают реликты, вновь проявляются признаки и отношения, ранее эволюционно вытесненные (например, появляются старомодные пираты, угоняющие супертанкеры, донельзя примитивизированный принцип прямой спекулятивной доходности начинает торжествовать над более сложными экономическими моделями, имеющими эффект в долгосрочной перспективе, и т.д.);
- деградация системы сопровождается падением разнообразия внутри нее;
- система маргинализируется: происходит разрушение высших, сложных, управляющих уровней и их вытеснение примитивными звеньями цепи управления¹.

Перечисленные особенности все сильнее проявляются в морской деятельности нашей страны, а некоторые из них, например, рост конфликтности между видами морской деятельности за одни и те же акватории, уже заметны. Во избежание дальнейшей пролонгации такого рода трендов нужны принципиально иные организационные решения, предполагающие выбор адекватной техники принятия решений по дальнейшему развитию в условиях сложнейшей оперативной неопределенности². При таком подходе наша страна имеет все шансы первой среди ведущих морских держав и активно развивающихся прибрежных государств вывести свою морскую деятельность из кризисного пике и поставить ее на путь деформированного кризисом устойчивого развития, найдя свою, признанную всеми нишу в глобальной системе разделения труда.

Между тем, с методологической точки зрения выработка такой, можно сказать, инновационной парадигмы, несмотря на кажущуюся отработанность понятийного и категориального аппаратов, на многочисленные теоретические наработки в области маринистики, далеко не проста и представляет собой совершенно особую научную проблему фундаментального характера. Дело в том, что говоря, например, о пространственном развитии морепользования России, следует понимать ряд ее принципиальных особенностей. В первую очередь необходимо различать два не совсем эквивалентных (а точнее – совсем не эквивалентных) понятия – собственно морская деятельность и морехозяйственный комплекс. И если в отношении последнего элементы традиционно используемых в регионалистике методов, эконометрических расчетов и моделей, равно как и приемов экономической географии, еще как-то работают, то к системному анализу самой морской деятельности, про-

¹ См., например: Еськов К. Фэнтези как Science Fiction Нового Средневековья // Доклад на V Международной конференции «Форум Будущего». 23 ноября. 2006.

² Ютанов Н.Ю. Время конструкторов / В книге: Переслегин С.Б. Новые карты будущего. – М.: АСТ, 2009. – С. 8.

исходящей за пределами юрисдикции какого-либо государства, они практически неприменимы. Здесь необходим совершенно другой методологический аппарат, совсем иной взгляд на проблему, требующий междисциплинарного синтеза и учитывающий специфику международных отношений, которые с трудом поддаются формализации, вследствие слабоструктурированности и недостаточного развития понятийного аппарата их теории.

Именно к подобному переосмыслению, можно сказать, к инвентаризации закономерностей развития морской деятельности СОПС призывает морское научное сообщество России вот уже на протяжении почти десяти лет. И если раньше такие вопросы, как соотношение государства и рынка в морской деятельности, оптимизация пространственного развития отечественного морепользования, определение путей повышения конкурентоспособности российского морехозяйственного комплекса и т.д., равно как и предпринимаемый специалистами нашего института поиск ответов на них, интересовали крайне ограниченный круг специалистов, то сегодня кризис, сформировавший своим разрушительным действием интеллектуальный вызов для всей российской элиты, катализировал и резко актуализировал поиски ответов на них. Главным образом речь идет об эффективном государственном управлении и оптимальном пространственном развитии российской морской деятельности.

В течение почти десяти лет СОПС последовательно и четко ставил и решал вопрос о государственном управлении морской деятельностью, еще недавно казавшийся оппонентам совсем не модным и не современным. Доминировала довольно эклектичная и во многом анархичная система взглядов, которая низводила государство до уровня не выше простого статиста сложных взаимоотношений в морской деятельности – дескать, рынок сам наведет порядок. Однако ориентированной по своей природе на получение краткосрочных эффектов и достижение тактических результатов, он априори плохо справляется с аллокативной функцией управления, которая отвечает за рациональное размещение производительных сил, особенно в долгосрочной перспективе, в стратегическом плане. Успех рыночных агентов довольно быстро перестал оцениваться долгосрочными показателями, соответственно, финансовые институты перешли к оценке объектов своих инвестиций по краткосрочным индикаторам. А морепользование в силу своей природы нуждается в субъектах, которые заинтересованы в чем-то большем, чем итоги ближайшего квартала, в людях, способных брать на себя ответственность на перспективу. Именно поэтому всё перечисленное губительно сказывалось на морской деятельности, обладающей отложенным экономическим эффектом, отличающейся длительными сроками окупаемости, а также наличием временного лага между моментами осуществления затрат и сроками наступления их отдачи. В результате денежные потоки шли не в реальную экономику, не в конкретные

морехозяйственные проекты, а переливались в спекулятивные биржевые операции с деривативами¹, «плохими» ценными бумагами и т.д., то есть с получением мгновенной прибыли, что мешало реализации еще одного предназначения любой системы управления – содействовать инновационному развитию и росту производительности труда. Одни обязательства – акции и облигации – порождали возникновение других, а именно банковских займов.

Формирование новых, не подтвержденных реальными активами ценных бумаг шло по принципу Птолемеевских эпициклов, которые, как известно, превратили навигацию в невероятно переусложненную практику, заниматься которой осмысленно могли только единицы. Уделом же остальных стало действие, что называется, «на глазок», превращая мореплавание в операцию предельного риска.

Одновременно за счет дерегулирования и децентрализации систем управления и контроля, что стало неотъемлемыми атрибутами глобализации по неолиберальному образцу, способность государства планировать, действовать и определять стратегические направления развития в средне- и долгосрочной перспективе заметно снизилась. Проблема усугублялась тем, что во многом был утрачен накопленный отечественной научной школой уникальный опыт прогностической деятельности. С другой стороны, по законам той же глобализации суверенитет прибрежных государств размывается, суверенные права в акваториях под их юрисдикцией слабеют под действием внешнеполитических, международно-правовых, экологических, технологических, климатических и других факторов и ограничений.

Понятно, что управление морской деятельностью вообще в своем нынешнем понимании превращается в специально организованный при широком участии всех заинтересованных субъектов морепользования антиэнтропийный процесс, сводящий воедино их усилия и консолидирующий их интенции в интересах эффективной реализации разделяемых ими идеологических установок, стратегических и тактических целей и задач морской политики. Естественно, определяющее значение в системе и координации развития морепользования имеет прогностическая проблематика, а именно способность строить научно обоснованные прогнозы и на этой основе выработать стратегическое видение приоритетов и перспектив, определять эшелонированные во времени цели и задачи, намечать пути их достижения или решения и тем самым конструировать будущее.

В том числе и для обогащения отечественной школы прогностики новыми знаниями в настоящей работе изучен, проанализирован, обобщен опыт организации и проведения форсайт-исследований в странах Европейского Союза, пренебрегать которым в морехозяйственной практике России, по нашему мнению, было бы опрометчиво. Полученные путем систематизации заделов двух направлений научно-прогностической мысли (рос-

¹ Производные финансовые инструменты, с помощью которых инвесторы страховались от невозврата кредитов или изменения рыночных цен на товарных и фондовых рынках.

сийского и европейского) результаты позволили сформулировать базовые положения и уточнить методологические основы стратегического прогнозирования морской деятельности и отдельных ее видов, а также обосновать необходимость становления российской системы научно-прогностического обеспечения морепользования. В работе представлены рекомендации по созданию и развертыванию такой сети, причем не только в области морской деятельности, но и вообще в сфере внутренней политики Российской Федерации, включая пространственное социально-экономическое развитие нашей страны. Кроме того, выработаны предложения по ее сопряжению с Сетью поддержки европейской политики в области технического и экономического развития¹ и другими зарубежными аналогами. Кстати сказать, интерес европейских партнеров к интеграции с российским научно-прогностическим пространством более чем значительный.

Среди вышеназванных принципов стратегического прогнозирования в дополнение к постулатам, обозначенным в предыдущих изданиях Морского отделения СОПС², авторами было выделено несколько принципиальных положений.

1. Использование целостного, комплексного, интегрального подхода при разработке стратегии.
2. Признание общественной значимости стратегических решений.
3. Сосредоточение на приоритетах.
4. Необходимость преодоления агрессивной внешней среды, жесткого сопротивления со стороны действий конкурентов, чем обусловлены выбор временных горизонтов, эшелонирование, последовательность, этапность, стадийность стратегических решений.
5. Потребность адекватной оценки открывающихся возможностей и сопутствующих рисков в условиях неопределенности.
6. Увязка стратегии с системой доктринальных, концептуальных, программных и иных документов стратегического характера.
7. Учет особенностей государственной статистики, что чрезвычайно актуально для последующего мониторинга.
8. Разработка сценариев, а также системы компенсаторов и альтернативных путей достижения стратегических целей и т.д.

Руководствуясь этими принципами, СОПС неоднократно инициировал обсуждение рекомендаций по определению стратегических направлений развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и в более отдаленной перспективе. Начало общественной и профессиональной дискуссии было положено проведением в феврале 2008 года Ситуационного анализа. В дальнейшем постоянно происходило уточнение и доработка представленного материала. Сознвая тот факт, что эффективное продвижение идей немисливо без их активной популяризации, разработчики стремились использовать любую представившуюся возможность, каждую площадку для профессионального и публичного обсуждения выдвигаемых ими взглядов.

Характерной чертой современных форсайт-исследований становится широкое использование информационно-коммуникационных технологий. Они позволяют осуществлять панорамное видение и выбирать наилучшее решение из множества альтернатив в условиях ресурсной ограниченности, в сугубо вероятностной, неопределенной, недетерминированной, стохастичной и быстротекучей среде. Причем каждый из предпочтительных вариантов будущего фактически конструируется как результат совместных, консолидиро-

¹ Сеть *ETEPS (European Techno Economic Policy Support Network)*.

² В первую очередь имеются в виду выпуски серии «Теория и практика морской деятельности» № 9 (Войтоловский Г.К., Косолапов Н.А., Синецкий В.П. Стратегия: импульсы к разработке. – М.: СОПС, 2006. – 220 с.) и № 16 (Подходы к стратегическому прогнозированию. – М.: СОПС, 2008. – 320 с.).

ванных действий, предпринимаемых уже сегодня всеми субъектами морской политики – государством, обществом, наукой и бизнесом.

Авторам настоящего выпуска ТПМД еще при анализе случайных рисков или, как их называют, «джокеров», которых вычислить практически невозможно, стало понятно, что болевые точки морехозяйственного комплекса находятся на линиях системообразующих связей, армирующих его как по горизонтали (в функциональном и пространственном разрезах, то есть между сферами морской деятельности и приморскими субъектами России, например, диффузия инноваций и инвестиций, межотраслевые и межрегиональные потоки: товарные, информационные, финансовые и т.д., а также субрегиональные взаимоотношения и пр.), так и по межуровневой вертикали¹. Основной удар кризиса пришелся именно на эти каналы – проявилась угроза парализации процесса распространения инноваций, свертывания инвестиционных потоков, усугубились межрегиональные диспропорции и т.д. Именно поэтому в настоящей работе основной упор был сделан на поиск возможностей укрепления таких связей (диверсификация, диффузия инноваций, укрепление межотраслевых и межрегиональных связей и т.п. – вот лучшие лекарства и рецепты защиты от кризисов). Кроме того, особая роль при таком подходе отводится совокупности компенсаторов и альтернативным путям конструирования будущего, различным траекториям достижения стратегических целеустановок. Во многом поэтому авторы пришли к выводу о необходимости детального учета именно внешних факторов, способных «сломасть» самую совершенную стратегию, о важности идентификации роли и места отечественной морской деятельности в глобализирующемся мире и позиционирования нашей страны в происходящих процессах освоения и эксплуатации Мирового океана, о целесообразности постоянного изучения того, в какой международной обстановке и среде России предстоит осуществлять свои стратегические решения.

Беспрецедентно высокий темп нарастания негативных изменений в морехозяйственном комплексе Российской Федерации, во многом обусловлен низким уровнем его диверсификации и конкурентоспособности, которая становится сегодня практически единственным основанием права присутствия на рынке. Еще до кризиса было заметно, что точки роста конкурентоспособности лежат в инновационно-технологических кластерах, представляющих собой сквозные технологии, которые благодаря универсальности и мультипликативному эффекту, воздействуют на весь производственный процесс. Понят-

¹ К ним, как было показано в предыдущих работах Морского отделения СОПС, могут быть отнесены «совершенствование эффективности и качества государственного управления развитием морской деятельности», «повышение социальной мотивации к развитию морской деятельности» и «возрастание инвестиционной привлекательности и совершенствование экономических механизмов управления морской деятельностью». См., например: Подходы к стратегическому прогнозированию / В серии «Теория и практика морской деятельности», вып. 16. – М.: СОПС, 2008. – С. 112.

но, что богатая ресурсная обеспеченность подталкивает морскую деятельность России к своеобразному бартеру: ресурсы в обмен на такие организационно-технологические инновации. Ничего страшного в этом, конечно, нет – достаточно вспомнить о роли нефти в Норвегии или леса в Финляндии, которые позволили этим странам перейти от индустриальной фазы к траектории устойчивого постиндустриального развития. Однако наша страна уже сейчас занимает лидирующие позиции в мире по целому ряду перспективных технологических направлений, обладая поистине уникальными наработками. Именно поэтому в настоящей работе определены проблемы и конкурентные преимущества морехозяйственного комплекса России, причем связанные не только с добывающими отраслями и оборонной промышленностью. Ведь самые интересные и перспективные технологические инновации, как им и положено, находятся на стыке нескольких отраслей морехозяйственного комплекса или их сопряжения с неморскими видами деятельности («морской старт» и ГЛОНАСС, экраноплано- и гидросамолетостроение, ПАТЭС и ПЭС и т.д.), что требует меж- и мультидисциплинарных НИОКР. Некоторые из них страна не утратила со времен Советского Союза, другие – обрела уже в постперестроечное время. Большинство из них вполне наукоемки и высокотехнологичны, а значит – конкурентоспособны на мировых рынках гражданской продукции морского назначения.

Проведенный анализ перспектив внедрения в морехозяйственный комплекс России новых технологий и инноваций показал, что практически все виды морской деятельности восприимчивы к технологическим нововведениям, хотя и в разной степени. В этой связи было выделено несколько стратегически важных направлений инновационного развития морепользования, в рамках которых открываются возможности реализации ряда первоочередных инвестиционных предложений и проектов, возводящих, на наш взгляд, и отечественный морехозяйственный комплекс в целом, и региональные морехозяйственные комплексы на качественно новые ступени устойчивого роста, повышения конкурентоспособности и эффективности:

- разработка экологически совместимых транспортных схем для приморских регионов Арктической зоны России и Дальнего Востока с применением высокоскоростного флота многоцелевого назначения на базе судов, использующих экранный эффект (экранопланов);
- создание высокоскоростных судов многоцелевого назначения скегового типа;
- развитие технологий в области энергоэффективности и использования альтернативных источников энергии, главным образом возобновляемых;
- комплексный инновационный проект в рыбопромышленном комплексе и марикультуре, включающий разработку мер по предупреждению последствий неадекватного управления водными биоресурсами, использование морских генетических ресурсов, развитие марикультуры водорослей-макрофитов, глубокую переработку гидробионтов, в том числе недоиспользуемых и нетрадиционных видов, получение из водных биоресурсов биоактивных веществ и биоактивных добавок и т.д.;
- развитие элементов сервисной экономики морепользования и морского туристско-рекреационного бизнеса;
- создание мобильных, надежных, безопасных экономически эффективных энергосистем для удаленных и изолированных районов с децентрализованной энергосистемой на базе Плавающих атомных теплоэлектростанций (ПАТЭС);
- применение волоконно-оптической измерительной технологии для поиска и освоения морских нефтегазовых месторождений;
- внедрение нанотехнологий и высокотехнологичных материалов в морехозяйственный комплекс Российской Федерации и т.д.

Сегодня многие эксперты считают, что в скором времени противопоставление Запада и Востока потеряет экономический смысл, а внешнеполитические мотивы в решении проблем развития национальных экономик уступят место сигналам макрорегиональных

общих рынков, обеспечивающих скоординированное развитие¹. Появившиеся же сейчас предложения о создании наднациональных органов регулирования, если они даже и будут реализованы в том или ином виде, вряд ли дадут ожидаемый эффект – скорее можно рассчитывать на определенного рода деглобализацию и интеграционные связи региональных систем регулирования социально-экономических отношений². В этом русле в предлежащей работе обоснованы подходы к макрорегиональному районированию приморских территорий России на основе социально-экономического взаимодействия и межрегионального сотрудничества приморских субъектов Российской Федерации.

Известно, что в современных международных условиях реализация глобальной морской политики способна эффективно осуществляется лишь посредством комплексных, а не отраслевых³ морехозяйственных мегапроектов, к которым должны быть привлечены, как минимум, три основных потока – инвестиций, технологий и человеческого капитала. Кроме того, дееспособный и эффективный субъект всемирной морской политики должен обладать глобальными конкурентными преимуществами и значительным (сопоставимым и даже превосходящим суммарные возможности конкурентов) морехозяйственным потенциалом для наращивания которого необходимо опираться на объединение усилий, средств и ресурсов (финансовых, технологических, интеллектуальных, трудовых и т.д.) всех расположенных к сотрудничеству сторон. Подобного рода межгосударственное взаимодействие целесообразно осуществлять на базе формирующихся особых глобальных центров технологического, финансового и интеллектуально-социокультурного притяжения. В этой связи необходима кластеризация морехозяйственного пространства с выделением наиболее адаптированных к конкуренции макрорегиональных центров и превращение макрорегионов в трансграничные зоны опережающего развития и устойчивого роста морехозяйственного потенциала путем расширения их экономического хинтерланда за счет притягивания трех основных составляющих: финансов, технологий и высококвалифицированных трудовых ресурсов. Именно перечисленные макрорегионы обладают всеми необходимыми предпосылками для формирования на их базе (при грамотной социально-экономической политике развития) подобных зон и полюсов притяжения для сопредельных территорий и дальнего зарубежья.

Наконец, именно глобальный финансовый и экономический кризис позволяет сформулировать и основной вывод: перед научным сообществом возник новый интеллек-

¹ Евтушенков В.П. Глобальному вызову – глобальный ответ // Россия в глобальной политике. – 2009. – Январь-февраль. – Т. 7. – № 1. – С. 124.

² Там же. – С. 122.

³ Ведь если отрасль получает импульсы к развитию исключительно внутри самой себя, значит, как говорил Фридрих Август фон Хайек, что-то с ней не в порядке, во всяком случае, рано или поздно, но ее ждут неприятности.

туальный вызов, имеющий комплексный характер. Кризис, как уже отмечалось, продемонстрировал явную нехватку знаний о важных процессах и взаимодействиях в сложных системах, к которым относится морская деятельность – это в глобальном плане. А в локальном – ощущается дефицит теоретических наработок в отношении частных задач, связанных, например, с ограниченностью применимости к описанию и моделированию морепользования исключительно эконометрического инструментария, пусть даже самого современного. Оказывается, многие макропоказатели становятся непрогнозируемыми, что резко повышает риски проектов со значительными сроками окупаемости, а следовательно, заставляет даже долговременных инвесторов переходить на краткосрочные позиции в стремлении компенсировать свои потери (фактические либо возможные). К тому же разработанные в самое последнее время и повсеместно введенные в практику многочисленные стресс-тесты и так называемые инновационные финансовые продукты, которые были основаны на сложных математических моделях, претендующих на способность вычислить все возможные риски, провалились, поскольку не учитывают социально-психологических особенностей (факторов) и вообще феномена массовой психологии. Может быть, имеет смысл пересмотреть систему количественных показателей и индикаторов или вообще отказаться от квантифицируемости и перейти к качественному анализу? От того, насколько оперативно и глубоко отечественная мореведческая наука сможет найти ответы на эти и подобные им вызовы и интеллектуальные провокации (главным образом глобального характера), зависит не только устойчивый рост в будущем морской деятельности, но и – без преувеличения – сама возможность нашей страны изучать, осваивать и эксплуатировать пространства и ресурсы Мирового океана уже в ближайшей перспективе.

Сейчас ясно одно: в условиях нестабильности мировой финансовой системы сама организация морепользования претерпит существенные изменения. Генеральными трендами, по всей видимости, станут:

- возросший, хотя и в разной степени, государственный контроль;
- кредитование, ориентированное на получение конечных результатов и больше основанное на государственных приоритетах, чем на оценке рисков;
- стирание граней между государственным и частным секторами в рамках дальнейшего развития государственно-частного партнерства.

Следует ожидать, что от предпринятых правительствами большинства стран стимулирующих пакетов больше всего выиграет инфраструктура, в том числе и морехозяйственная. Когда другие, как правило, виртуальные активы оказываются неприбыльными, инвесторы, скорее всего, обратят внимание на крупные, осязаемые, стабильные, имеющие отложенный эффект и достаточно предсказуемые инфраструктурные проекты.

Первые шаги в этом направлении государственного ренессанса уже сделаны, причем именно развитыми морскими державами, в недалеком прошлом апологетами неоллиберальной модели, навязываемой ими остальному миру. В Соединенных Штатах Америки предложены гигантские стимулирующие пакеты для поддержания либо увеличения занятости населения. В идеале эти программы, построенные на реализации крупномасштабных инфраструктурных и социальных проектов, в первую очередь связанных с морской деятельностью, удовлетворяют трем критериям:

- представляют собой инвестиции в инфраструктуру, социальную сферу или другие долгосрочные проекты, повышающие эффективность и конкурентоспособность экономики и ее морского сектора;
- сразу создают новые рабочие места внутри страны;
- не влекут за собой дальнейшего увеличения долговых обязательств и, следовательно, не ложатся тяжелым бременем на будущие поколения.

Аналогичный стимулирующий пакет в размере 8% ВВП утвердил в 2009 году и Китай. Еще осенью 2008 года китайское правительство объявило, что в течение двух лет потратит на антикризисные меры 4 трлн. юаней (около 586 млрд. долларов). Эти средства пойдут на ускоренное развитие инфраструктуры, в том числе портов и подъездных путей, а также социальной сферы: здравоохранение, образование, жилищные субсидии, выплаты социальных пособий и т.д. Началась реализация соответствующих инфраструктурных и социальных проектов, обладающих стратегическим (комплексформирующим и мультипликативным) эффектом в первую очередь в приморских провинциях.

Если же специально задаться целью поиска каких-либо положительных последствий кризиса для российской морской деятельности, то можно отметить, что он перевернул экономику морепользования с головы, на которой она стояла, на ноги, вернув ей нормальное состояние и первоначальный смысл – обращение материальных ресурсов. Гипертрофированное развитие финансовых институтов привело к представлению о них как самостоятельных инструментах устойчивого развития. Кризис развенчал это заблуждение и напомнил, что фундаментальным фактором устойчивого функционирования и развития любого сегмента социально-экономической жизни могут выступать в первую очередь материальные ресурсы, а не виртуальные операции.

Естественно, изложенные в настоящей работе направления совершенствования системы государственного управления и пространственного размещения морехозяйственного потенциала представляют собой лишь первые шаги на трудном пути формирования принципиально новой парадигмы устойчивого развития морской деятельности Российской Федерации. Сама постановка такой задачи, как уже отмечалось, была резко актуали-

зирована глобальным финансовым и экономическим кризисом. Безусловно, предложенные вниманию читателя наработки нуждаются в дальнейшем развитии.

В современных условиях задачей первостепенной важности становится разработка системы мер по адаптации морской деятельности России и региональных морехозяйственных комплексов к возможным негативным последствиям изменения глобальной финансовой конъюнктуры. Естественно, в условиях нестабильности мировой финансовой системы и катастрофического дефицита ликвидности резко актуализируется проблематика, связанная с разработкой перечня приоритетных комплексных морехозяйственных направлений и проектов, а также с диверсификацией источников их финансирования. В первую очередь за счет интенсификации дву- и многостороннего межрегионального и международного сотрудничества, привлечения к процессу их реализации недоиспользуемых ресурсов федеральных целевых программ, а также расширения возможностей ФЦП, уже задействованных в осуществлении морской политики. Иными словами, особую важность приобретает вопрос о перспективных путях расширения финансовых потоков, идущих на практическое воплощение конкретных проектов. В этой связи также становятся чрезвычайно востребованными бюджеты приморских субъектов Российской Федерации, так как общегосударственные проекты федерального уровня всегда имеют региональную направленность, а значит хорошо корреспондируются с программными документами, утвержденными на республиканском, краевом или областном уровнях, и по всем критериям удовлетворяют их формальным и неформальным требованиям. Помимо региональных бюджетов представляется целесообразным активнее вовлекать в морскую деятельность России механизмы государственно-частного партнерства: концессии, риск-сервисные контракты и т.д., предполагающие объективный симбиоз государственных и частных интересов, с использованием Инвестиционного и Венчурного фондов, а также иностранных инвестиций.

В качестве первого шага на этом пути необходимо безотлагательно разработать проект Плана реализации Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу, в котором провести эшелонирование перспективных инвестиционных мероприятий и морехозяйственных проектов (включая инфраструктурные, социальные, инновационные, межведомственные, межрегиональные и международные) по срокам и временным горизонтам в соответствии с базовыми сценариями Стратегии. Кроме того, желательно рассмотреть конкретные практические механизмы использования глобальных и субрегиональных конкурентных преимуществ в морской деятельности приморских субъектов Российской Федерации, особенно возни-

кающих в результате сопряжения их морехозяйственных комплексов в рамках макрорегионов, в том числе трансграничных.

В связи с проявившимися негативными последствиями изменения глобальной финансовой конъюнктуры в самое ближайшее резко актуализируется построение двух предельных («кризисный» и «антикризисный») сценариев долгосрочного развития отечественного морепользования, разработка промежуточных вариантов, уточнение и корректировка базовых сценариев проекта Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу. «Кризисный» (инерционный) сценарий проявится в постепенном свертывании морской деятельности, деградации составляющих морехозяйственного комплекса, качественно-количественные показатели которого будут стремиться к нулю. Сценарий антикризисного развития морской деятельности России (инновационный путь) будет характеризоваться ростом основных показателей морепользования за счет повышения эффективности человеческого капитала, развития наукоемких производств, внедрения технологических и организационных инноваций. При реализации третьего, промежуточного, энерго-сырьевого сценария развития, корреспондирующего с аналогичным, рассмотренным в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, в кратко- и среднесрочной перспективе отечественное морепользование будет развиваться относительно поступательными, стабильными темпами с небольшим приращением целевых показателей.

Для формирования методологических основ прогнозирования отечественной морской деятельности и отдельных ее видов, а также для выработки рекомендаций по становлению российской сети форсайт-прогнозирования был обобщен и актуализирован мировой опыт (прежде всего, на примере стран Европейского союза и ЕС в целом) создания научно-прогностических систем поддержки принятия государственных решений в области инновационного развития морской деятельности, проведен анализ его применимости к специфике российского морехозяйственного комплекса. На этой основе разработаны представленные выше методические подходы к созданию и функционированию российского аналога (со временем способного превратиться в отечественный сегмент всемирной сети форсайт-исследований) с использованием существующих и разрабатываемых информационных систем поддержки принятия решений в этой области. Однако в последнее время в процессе ускоренного формирования и модернизации собственного прогностического обеспечения морской деятельности и Япония, и США, и КНР создали свои научно-практические заделы, пренебрегать которыми в отечественной морехозяйственной практике также было бы недальновидно. Именно поэтому на последующем этапе выполнения работы планируется рассмотреть опыт организации и проведения форсайт-проектов и в

перечисленных странах, а на этой базе научно обосновать перспективы совершенствования российской научно-прогностической системы поддержки принятия решений в области морепользования. Кроме того, в интересах ее эффективного развития необходимо выявить приоритетные направления использования информационных технологий при ее развертывании, определить возможный перечень услуг «электронного правительства», в том числе предоставляемых ею при регулировании морской деятельности Российской Федерации.

В развитие положений настоящей работы будут также предложены конкретные механизмы использования принципов бюджетирования, ориентированного на результат, в морской деятельности Российской Федерации, а для этого – разработан перечень конечных результатов предлагаемых мер и конкретных морехозяйственных проектов, нацеленных на комплексное развитие всего отечественного морепользования. Предполагается также построение математической модели долгосрочного развития морской деятельности России (включая определение детерминированных и вероятностных параметров модели, доверительных интервалов и т.д.), а также ее реализация программными средствами.

Кроме того, назрел анализ возможностей, открывающихся на этом пути под действием процессов глобализации, включая изучение мирового опыта повышения конкурентоспособности видов морской деятельности, внедрения перспективных форм ее организации и использования преимуществ географического положения приморских регионов как приграничных территорий. Иными словами, необходимо провести детальное исследование практики совершенствования механизмов государственно-частного партнерства в ведущих морских державах, зарубежного опыта создания особых экономических зон, в том числе трансграничных, как специфических форм эффективного взаимодействия заинтересованных участников. На этой базе предполагается определить основные направления внедрения перспективных форм пространственной организации морской деятельности в интересах повышения конкурентоспособности региональных морехозяйственных комплексов Российской Федерации на субрегиональных и мировых рынках товаров и услуг морского происхождения и назначения. Их неотъемлемой частью станет оценка случайных, непредвиденных рисков и возможностей, способных препятствовать или содействовать интенсификации морской деятельности Российской Федерации, а также нелинейных нестабильных стратегий и венчурных морехозяйственных проектов с точки зрения анализа открывающихся возможностей и упущенных выгод в условиях неопределенности.

В порядке гармонизации интересов трех субъектов морской политики России – государства, общества и бизнеса – в развитии нуждается система страхования в морской деятельности и ее институты, которая во многом тормозит приток прямых инвестиций в

морехозяйственный комплекс Российской Федерации, отпугивает иностранного инвестора. Подобная тематика открывает путь к осознанию необходимости решения более общей задачи, связанной с определением перспектив совершенствования и повышения конкурентоспособности элементов сервисной экономики в морепользовании, включая логистику, информационное обеспечение морепользования, гидрографию, гидрометеорологию.

В интересах формирования и реализации инновационного сценария развития морской деятельности повышенное внимание будет уделяться ее человеческому капиталу и интеллектуальному потенциалу – основе «экономики знаний» в морском секторе, самой системе подготовки кадров морских профессий, где основная роль отводится высшей школе, а также многочисленным новым формам получения высшего и среднего образования, поскольку с потерей перспективного видения в этой сфере, комплексности и интеллектуального лидерства любая стратегия высшего государственного уровня теряет актуальность, чувствительность, долгосрочность, становится невостребованной временем и отвергается им.

При определении и диверсификации перспективных направлений международного сотрудничества Российской Федерации в области морской деятельности предполагается разработка и публикация Консолидированного информационного банка перспективных совместных (дву- и многосторонних) морехозяйственных проектов. В этом русле целесообразно выработать рекомендации по налаживанию и диверсификации международного и субрегионального сотрудничества с участием приморских субъектов Российской Федерации, в том числе в рамках макрорегионов, а также в содружестве с континентальными районами, тяготеющими к тому или иному субрегиону.

Предполагается также разработать предложения к стратегиям адаптации морской деятельности к возможным глобальным климатическим изменениям. По мнению авторов, такие адаптационные блоки (включая ряд конкретных модельных инфраструктурных и социальных проектов в рамках адаптационной политики, направленных на повышение энергоэффективности и развитие альтернативных видов энергетики морского происхождения как механизма приспособления морехозяйственного комплекса к глобальным климатическим изменениям) должны составлять неотъемлемую часть долгосрочных стратегий социально-экономического развития приморских субъектов России. В этой связи представляется целесообразным уяснить перспективы повышения энергоэффективности видов морской деятельности, построить долгосрочный прогноз возможного влияния глобальных климатических трансформаций на отечественное морепользование, а также сформировать методику оценки их последствий. Кроме того, в современных условиях возрастает актуальность разработки механизмов стимулирования внедрения достижений

НТП в морехозяйственный комплекс Российской Федерации и определения основных направлений повышения его конкурентоспособности как в региональном, так и в государственном масштабе, основанной на применении новых и энергоэффективных технологий.

Что касается изучения конкурентоспособности региональных морехозяйственных комплексов России, то здесь обращает на себя внимание достаточно широкий спектр вопросов. Краеугольным камнем таких исследований призван стать сравнительный (компаративный) анализ распределения морехозяйственного потенциала, в том числе с позиций инновационного роста и развития человеческого капитала, играющих роль катализаторов усиления конкурентных преимуществ приморских субъектов России. Такой методический прием позволяет выявить в них наиболее перспективные морехозяйственные комплексы, а также те, которые имеют потенциал стать таковыми. Он призван стать базисом для разработки рекомендаций по совершенствованию государственной региональной политики применительно к приморским регионам нашей страны. А кроме того, предложений по формированию перспективных зон опережающего развития и их пространственной организации на основе использования агломерационного потенциала и конкурентных преимуществ морехозяйственного комплекса как локомотива роста региональной экономики (прежде всего в Мурманской, Архангельской, Калининградской, Ростовской, Астраханской, Сахалинской областях, Камчатском и Приморском краях). Подобный подход обуславливает необходимость перехода в ближайшей перспективе к разработке долгосрочных планов развития приморских субъектов Российской Федерации¹, основанных на доминирующей роли региональных морехозяйственных полюсов роста, имеющих ярко выраженную инновационную и социальную ориентацию. Однако их формирование нуждается в выработке четких методических подходов, которые включают в себя оценку перспектив роста конкурентоспособности приморских субъектов Российской Федерации и построение прогнозов их устойчивого развития, а также инструменты реализации, методику расчета эффективности и результативности программно-плановых мероприятий, учитывающую отложенный экономический эффект в морепользовании. Наконец, такие программно-плановые решения должны содержать в себе рекомендации по созданию благоприятного предпринимательского климата в зонах опережающего развития и обеспечению повышения качества жизни населения (как стимуляторов их экономического роста).

В целях устойчивого роста всего морехозяйственного комплекса России при сопряжении долгосрочных планов развития приморских субъектов Российской Федерации

¹ Они могут стать как составной частью проекта Плана реализации Стратегии развития морской деятельности до 2020 года и на более отдаленную перспективу, так и идеологической основой для создания региональных целевых программ по развитию морехозяйственного комплекса, способных претендовать на финансирование из специального некоммерческого Государственного фонда развития морской деятельности, вопрос о целесообразности создания которого, как было указано выше, требует дополнительной проработки.

становится востребованным изучение силы и характера их социально-экономического взаимодействия для выявления перспектив отраслевого, социального и комплексного межрегионального сотрудничества в области морской деятельности. При этом целесообразно обратиться к анализу соответствия сложившейся сетки административно-территориального деления страны целям и задачам комплексного развития морепользования, экономико-производственной взаимодополняемости приморских субъектов Российской Федерации, а также перспектив построения диагональных экономических структур, межрегиональных кластеров различного типа, мультимодальных транспортных комплексов. На логико-интуитивном уровне уже сейчас понятно, что одним из путей становления конкурентоспособного морепользования России станет формирование саморазвивающихся межрегиональных научно-производственных морехозяйственных комплексов, включающих в себя весь спектр видов морской деятельности, начиная от переработки ресурсов и заканчивая созданием, внедрением и распространением высоких технологий, а также реализацией конечной продукции. Однако обоснование этой парадигмы требует выработки методологических подходов к определению величины мультипликативных эффектов от интенсификации морской деятельности на региональном и межрегиональном уровнях, а кроме того – применимости различных форм пространственной организации для повышения конкурентоспособности макрорегиональных научно-производственных морехозяйственных комплексов/кластеров.

В исследованиях возможностей структурно-институциональных сдвигов в системе регулировании морской деятельности Российской Федерации на первый план выходит выявление основных направлений повышения её эффективности, результативности и качества. На этой основе открывается возможность оптимизации системы принятия решений с использованием информационных технологий в рамках идентификации оказания услуг «электронного правительства». Кроме того, не менее востребованным видится анализ перспектив процесса перераспределения полномочий и ответственности между уровнями государственной власти, укрепление горизонтальных управленческих связей в морехозяйственном комплексе России. Полученные результаты могут лечь в основу механизмов согласования уже проявившихся конфликтных интересов отдельных субъектов морской политики России и способствовать подготовке рекомендаций по организации их бесконфликтного взаимодействия в дальнейшем. Следствием такого подхода может стать выработка конкретных предложений по совершенствованию системы регулирования морской деятельности на региональном и местном уровнях. Еще одной основополагающей составляющей её модернизации будет поиск основных направлений повышения мотивации в реализации морской политики на принципах соучастия среди различных слоев со-

циума, научного сообщества и деловых кругов с выходом на необходимые рекомендации по укреплению партнерских отношений между всеми заинтересованными субъектами отечественного морепользования.

Для формирования современной, отвечающей реалиям сегодняшнего времени системы координации морской деятельности Российской Федерации целесообразно сначала наметить пути повышения ее оперативности, своевременности и гибкости реагирования на возникающие риски, вызовы и неблагоприятные тенденции. Следующим шагом станет разработка полицентричной модели морехозяйственного комплекса, обеспечивающей устойчивость его развития, а также внедрение прогрессивных форм пространственной организации морепользования и механизмов согласования ведомственных интересов на региональном и местном уровнях, равно как и определение путей совершенствования стратегического менеджмента, открытости, коммуникации, кооперации, координации, широкого общественного участия в процессе принятия решений.

Выше освещены лишь некоторые (преимущественно частные) пути становления конкурентоспособного, инновационно-ориентированного отечественного морехозяйственного комплекса. Современные условия, – как ни парадоксально это звучит, – крайне благоприятны для смены превалирующей в настоящее время точки зрения о континентальной судьбе России и побочной роли Мирового океана в ее развитии. Подобная система взглядов провоцирует в лучшем случае лишь бурный рост идей о перспективах морской деятельности сугубо в отраслевом срезе, фрагментируя ее и сохраняя при этом исключительно инерционные тренды. В условиях кризиса перед простым человеком, государством, а теперь и мировым сообществом встает вопрос о смене существующей парадигмы. При этом скорее выиграет тот, кто способен изменить ход вещей, самостоятельно сконструировать и реализовать лучшую модель своего будущего. Кризис – это сигнал, тревожный звонок том, что нерешенные (и хронически нерешаемые) проблемы обрели новое качество, и только глобально мыслящий стратег способен адекватно трактовать новые условия, понимая, что возврата к прежнему уже не будет. Видимо, пришло время действовать и превратиться из страны с дрейфующей экономикой в такого сильного конкурентного мирового игрока. А для России своеобразным джокером может стать морская деятельность, инновационный рост которой в долгосрочной перспективе способен обеспечить ей долгожданный успех. Разумеется, ее развитие в тактическом плане может сулить для страны трудности, а порой и поражения. Но ведь стратегическое видение в этом и заключается, что в то время, когда ведущие державы заняты конструированием завтрашнего дня, переиграть их можно, лишь заглянув в послезавтра и выстроив оттуда алгоритм конкретных сегодняшних действий. И все условия, все предпосылки для такого гло-

бального подхода созданы – дорабатывается проект Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу, формируется План ее реализации, стоит вопрос об определении инструментов достижения ее целевых установок. И именно сейчас решается вопрос о будущем морехозяйственного комплекса России – сохранится ли его стагнация или инерционное развитие, свидетельствующее о том, что лица, принимающие решения, стали заложниками ситуации и выбрали путь наименьшего сопротивления, или же он перейдет на путь инновационного сценария, который, пусть и в долгосрочной перспективе, но выведет Российскую Федерацию в число мировых морских держав...

А. Коновалов

июнь 2009 г.

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

АСМП	– Администрация Северного морского пути
АТР	– Азиатско-Тихоокеанский регион
АТС	– арктическая транспортная система
АТЭС	– Организация Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества
ББК	– Беломорско-Балтийский канал
БОР	– бюджетирование, ориентированное на результат
БРИК	– «Бразилия–Россия–Индия–Китай»
БТС	– Балтийская трубопроводная система
БЭМ	– большая морская экосистема
ВБР	– водные биологические ресурсы
ВВП	– валовой внутренний продукт
ВИНК	– вертикально-интегрированная нефтяная компания
ВМФ	– Военно-Морской Флот
ВНП	– валовой национальный продукт
ВПК	– военно-промышленный комплекс
ВРП	– валовой региональный продукт
ВТО	– Всемирная торговая организация
ВЭС	– внешнеэкономические связи
ГПС	– глубоководные полиметаллические сульфиды
ГСМОС	– Глобальная система мониторинга окружающей среды
ГСНК	– Глобальной системы наблюдений за климатом
ГПС	– гибкая производственная сеть
ГЧП	– государственно-частное партнерство
ГЭФ	– Глобальный экологический фонд
ДВФО	– Дальневосточный федеральный округ
ЕБРР	– Европейский банк реконструкции и развития
ЕС	– Европейский Союз
ЖМК	– железо-марганцевые конкреции
ИЭЗ	– исключительная экономическая зона
КЛИВАР	– Программа по изучению изменчивости климата
КМК	– кобальто-марганцевые корки
КНЦ РАН	– Кольский научный центр Российской Академии наук
КТК	– Каспийский трубопроводный консорциум
КТМ	– Кодекс торгового мореплавания
КУПЗ	– комплексное управление прибрежными зонами
МБРР	– Международный банк реконструкции и развития
МВК	– Межведомственная комиссия
МВФ	– Международный валютный фонд
МОД	– Международный орган по морскому дну
МОК ЮНЕСКО	– Межправительственная океанографическая комиссия ЮНЕСКО

МПГ	– Международный полярный год
МПК	– многопрофильный перегрузочный комплекс
МПЭ	– морской пассажирский экраноплан
НАО	– Ненецкий автономный округ
НАСА	– Национальное космическое агентство США
НАФТА	– Североамериканская ассоциация свободной торговли
НГО	– негосударственных организаций
НДС	– налог на добавленную стоимость
НИОКР	– научно-исследовательская и опытно-конструкторская работа
НИР	– научно-исследовательская работа
НТП	– научно-технический прогресс
НЭС	– Научно-экспертный совет Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации
ОДУ	– общий допустимый улов
ОПЕК	– Организация стран-экспортеров нефти
ОПК	– оборонно-промышленный комплекс
ОСК	– Объединенная судостроительная корпорация
ОЭЗ	– особая экономическая зона
ОЭСР	– Организация экономического сотрудничества и развития
ПАТЭС	– плавучая атомная теплоэлектростанция
ПРООН	– Программа развития ООН
ПЭС	– приливная электростанция
РГГМУ	– Российский государственный гидрометеорологический университет
РМХК/К	– региональный морехозяйственных комплекс/кластер
РСПП	– Российский союз промышленников и предпринимателей
РЦТТ	– региональный центр трансфера технологий
СЛО	– Северный Ледовитый океан
СМД	– Совет по морской деятельности
СМП	– Северный морской путь
СРП	– соглашение о разделе продукции
ТНК	– транснациональная корпорация
ТЭК	– топливно-энергетический комплекс
ФЦП	– федеральная целевая программа
ШОС	– Шанхайская организация сотрудничества
ЭП	– экраноплан
ESTO	– European Science and Technology Observatory
FOREN Network	– Foresight for Regional Development
IFAW	– Международный фонд защиты животных
INVEMAR	– Национальный экологический совет
IPTS	– Institute for Prospective Technological Studies
MCSD	– Средиземноморская комиссия по устойчивому развитию

Список источников

1. Адамеску А., Кистанов В. Региональные программы: перспективные вопросы // Экономист. – 1997 – № 3.
2. Азарова С. Лед экспорту не помеха// Нефть и капитал. – 1997. – № 3.
3. Айбулатов Н.И. Деятельность России в прибрежной зоне моря и проблемы экологии. – М., 2005.
4. Алаев Э.Б. Социально-экономическая география. Понятийно-терминологический словарь. – М: Мысль, 1983.
5. Алхименко А.П. Морехозяйственный комплекс России: тенденции развития и проблемы // Морехозяйственный комплекс России. Под ред. А.П. Алхименко. – СПб.: РГО СЗНИИ Наследия, 2005.
6. Алхименко А.П., Цветков В.Ю. Некоторые теоретические вопросы геополитики океана / Региональная организация и управление морехозяйственными комплексами страны. Тез. докл. V конференции по географии и картографированию океана. Отв. ред. А.П. Алхименко. – СПб.: Русское географическое общество, 1992.
7. Анчишкин А.И. Прогнозирование роста социалистической экономики. – М.: Экономика, 1973;
8. Арбатов А.А. О проекте транспортировки нефти «терминал «Северные ворота»// Минеральные ресурсы России. – 1997. – № 6.
9. Арбатов А.А., Мухин А.В. Природно-ресурсный потенциал // В кн.: Системные проблемы России. Путь в XXI век. – М.: Экономика. 1999.
10. Балацкий Е.В., Гусев А.Б. Железная логика. Ключевые технологические индикаторы экономики России // Независимая газета. – 2008. – 23 января.
11. Башмакова Е. Оценка возможностей использования морского побережья на основе кластерного подхода / Тезисы доклада на I Всероссийской научно-практической конференции «Национальная морская политика и экономическая деятельность в Арктике». – Апатиты: КНЦ РАН, 2007.
12. Белл Д. Грядущее постиндустриальное общество: опыт социального прогнозирования. – М.: Academia, 1999.
13. Белов В.Б. Немецкие прямые инвестиции в России. //ДИЕ РАН № 109. М.: «Квадрат С», 2002.
14. Белоусов А.Р. Сценарии социально-экономического развития России на пятнадцатилетнюю перспективу // Проблемы прогнозирования, 2006, № 1.

15. Белоусов А.Р. Экономика России в обозримом будущем // Экономист. – 2007. – № 7.
16. Бестужев-Лада И., Ермоленко Д. Научное прогнозирование международных отношений в свете ленинских идей // Международная жизнь. – 1970. – № 2.
17. Бизнес. Оксфордский толковый словарь. – М.: Прогресс-Академия, 2004.
18. Биоэкономические исследования рационального освоения живых ресурсов гидросферы (под. ред. В.В. Ивченко). – Калининград: АтлантНИРО. 1990. – 189 с.
19. Боже-Гарнье Ж., Шабо Ж. Очерки по географии городов. – М.: Иностранная литература, 1967. – 85 с.
20. Борисов В.А. Стоимостная оценка водных биоресурсов // Рыбное хозяйство. – 2005, № 2.
21. Браун Л.Р. Экоэкономика. Как создать экономику, оберегающую планету. – М.: Изд-во «ВЕСЬ МИР». 2003.
22. Валентей С. Контринновационная среда российской экономики // Вопросы экономики. – 2005. – № 10.
23. Василенко В.И., Василенко Л.А., Рыбакова И.Н. и др. Информационная среда государственного управления: проблема формирования и использования. Отчет о НИР. № государственной регистрации 0120ю05000553. – М.: ИНИОН РАН, 2004.
24. Василенко Л.А. Аутсорсинг – инновационная кадровая технология государственной службы. – М.: Наука, 2007.
25. Васильев В.С. Американская политика в области науки // США – Канада: экономика, политика, культура. – 2005. – № 7.
26. Вебер А.Б. Глобализация и устойчивое развитие: проблемное поле и возможные сценарии / Клуб ученых «Глобальный мир». 2001 г. Выпуск 11. Глобализация и устойчивое развитие: проблемное поле и возможные сценарии. Материалы семинара. – М.: ИМЭМО РАН, 2001.
27. Великая топливная революция // Новые известия. – 2008. – 19 марта.
28. Витковский О.В. Политическая география и геополитика. Новый рецидив американской геополитики // Вестник Московского университета. Сер. 5. География. – 1980. – № 6.
29. Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900-1902 годах. – М., 1997.
30. Воздействие изменения климата на российскую Арктику: анализ и пути решения проблемы. WWF России. – М., 2008. – 28 с.
31. Войтоловский Г.К. Динамика развития // Серия «Теория и практика морской деятельности». Вып. 5. – М.: СОПС, 2005 г.

32. Войтоловский Г.К. Об эволюции госуправления морской деятельности – «Морской сборник», № 5, 2008.
33. Войтоловский Г.К. По разные стороны Берингова пролива // Мировая экономика и международные отношения. – 1986. – № 6.
34. Войтоловский Ф.Г. Единство и разобщенность Запада: идеологическое отражение в сознании элит США и Западной Европы трансформаций политического миропорядка 1940-200-е гг. – М.: Крафт+, 2007.
35. Волшаник В.В., Зубарев В.В., Франкфурт М.О. Использование энергии ветра, океанских волн и течений. – М.: ВИНТИ, 1983. – 100 с.
36. География Мирового океана (в 6-ти томах «Экономическая география», «Физическая география», «Тихий океан», «Индийский океан», «Атлантический океан», «Северный Ледовитый и Южный океаны», «Мировой океан. Дополнения. Понятия. Термины»). – Л.: Наука, 1979-1987.
37. Голубчик М.М., Евдокимов С.П., Максимов Г.Н., Носонов А.М. Теория и методология географической науки. – М.: Владос, 2005. – 464 с.
38. Голубчик М.М., Файбусович Э.Л., Носонов А.М., Макара С.В. Экономическая и социальная география. – М.: Владос, 2004. – 400 с.
39. Горшков С.Г. Морская мощь государства. – М.: Воениздат, 1976.
40. Гохберг Л. Национальная инновационная система России в условиях «новой экономики» // Вопросы экономики. – 2003. – № 3.
41. Гранберг А.Г. За лучшее будущее России // Forum International. – 2007. – № 7.
42. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. – М.: Изд. дом ГУ Высшая школа экономики, 2006. – 495 с.
43. Грановская Р.М. Элементы практической психологии. – 2-е изд., испр. и доп. – Л.: Изд-во Ленинградского университета, 1988. – 480 с.
44. Гринберг Р.С. Нелепо зависеть от заграницы // «Известия», 15 февраля 2008 г.
45. Гусейнов Р. Россия – срединная ось транспортной системы мира // Нефть России. – 2007. – Январь. – № 1.
46. Давыдов А. Преодолевая стереотипы // Россия в глобальной политике. № 4, июль-август 2007 г.
47. Давыдов В.М. Латинская Америка на пороге перемен / В сб. «Мир вокруг России: 2017. Контуры недалекого будущего». – М.: Культурная революция, 2007.
48. Даниел Дрезнер. Новый «новый мировой порядок» // Россия в глобальной политике. № 2, март-апрель 2007 г.

49. Дарькин С.М. Тихоокеанская Россия. Стратегия, экономика, безопасность. – М.: Дело, 2007
50. Диксон Д.А, Скура Л.Ф., Карпентер Р.А., Шерман П.Б. Экономический анализ воздействий на окружающую среду. – М.: ВИТА. 2000. – 272 с.
51. Дмитриевский Ю.Д. Зональные и региональные особенности природопользования в океане. – Л.: Географическое общество СССР, 1985.
52. Добролюбова Ю.С., Жуков Б.Б. «10 самых популярных заблуждений о глобальном потеплении и Киотском протоколе». – М.: РРЭЦ, 2008.
53. Додин Д.А. Устойчивое развитие Арктики. Проблемы и перспективы. – М.: Наука, 2005. – 283 с.
54. Доклад об особенностях климата на территории Российской Федерации за 2007 год. – М.: Росгидромет, 2008.
55. Доклады научно-практической конференции «Экономическая оценка водных биологических ресурсов». – М.: ВНИРО. 2004. – 169 с.
56. Долгосрочное прогнозирование территориального экономического развития России. Методологические основы и прогноз на период до 2015 года / Колл. авт., под ред. Б.М. Штульберга. – М.: СОПС, 2002.
57. Долгосрочный прогноз развития экономики России на 2007-2030 гг. (по вариантам). – М: ИНП РАН, 2007.
58. Ершов А.М., Кибиткин А.И., Гроховский В.А. Экономическое освоение новых видов продукции рыболовства при реализации Морской стратегии России в Арктике / Тезисы доклада на II Всероссийской научно-практической конференции «Морская стратегия России и экономическая деятельность в Арктике» (Мурманск, 1-3 июня 2008 года). – Апатиты: КНЦ РАН, 2008.
59. Жан К., Савона П. Геоэкономика. Господство экономического пространства. – М.: Изд. Ad Marginem, 1997. – 207 с.
60. Зельднер А.Г. Концептуальные подходы к стратегии и тактике государственного регулирования экономики.– М.: ИЭ РАН, 2007.
61. Иванов М., Иванова Р. Становление института интеллектуальной собственности – необходимое условие сохранения научно-технического потенциала России // Науковедение. – 2002. – № 2.
62. Ивченко В.В. Очерки инновационной экономики приморских регионов России. – Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2006.
63. Ивченко В.В. Сетевое программирование развития приморских регионов России: теория, методология, практика. – Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2008.

64. Изменение климата, 2007: Научная Физическая основа. Вклад Рабочей группы I в Четвертый оценочный доклад МГЭИК. – МГЭИК, Женева, Швейцария.
65. ИМЭМО. Мировая экономика: прогноз до 2020 г. – М.: Магистр, 2007. – 430 с.
66. Инструментарий целевого ориентирования // Инвестиции в России. – 2005. – № 3.
67. Иойрыш А.И. Атомная энергия. Правовые проблемы. – М. 1975. С. 207.
68. Исаков Н.А., Силин А.В. В Арктике порты и причалы – жизни начало. Для надежного освоения шельфовых и береговых нефтегазовых месторождений России нужны базовые порты // Нефтегазовая вертикаль. – 1998. – № 7-8.
69. Ишмуратов Б.М. Региональные системы производительных сил: методологические основы географического анализа. – Новосибирск, 1979.
70. Каганский В.Л. Парадигмы районирования // Региональные исследования. – 2003. – № 2.
71. Каледин Н.В. Политическая география: к формированию понятийного аппарата / В сб.: География, политика и культура. Отв. ред. В.С. Ягья. – Л.: Наука, 1990.
72. Карпенко М.П. Дистанционное образование: опыт становления и развития // Социологические исследования № 3, Март 2007.
73. Киссинджер Г. Нужна ли Америке внешняя политика? К дипломатии для XXI века. – М.: Ладомир, 2002.
74. Книпович Б.Н. К методологии районирования. – М.: «Трилобит», 2003.
75. Кокошин А.А. О стратегическом планировании в политике / Науч. ред. проф. д.п.н. А.А. Савельев. – М.: КомКнига, 2007.
76. Кокошин А.А. Прогнозирование и политика (методология, организация и использование прогнозирования международных отношений во внешней политике США). – М.: Международные отношения, 1975.
77. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. – М.: Статут, 2007.
78. Колосов В.А. Политическая география и глобальные проблемы: диалектика независимости и взаимозависимости / Политическая география и современность: тенденции становления научных направлений (Межвузовский сборник). Отв. ред. С.Б. Лавров. – Л., 1989.
79. Комаров М.П. Инфраструктура регионов мира. – СПб, Издательство Михайлова В.А., 2000. – 347 с.
80. Кондратьева Н.Б. Иностранные инвестиции: угроза или ресурс? / Серия «Доклады Института Европы РАН». Вып. № 180. «Ответы России и Евросоюза на вызовы XXI века. Часть I. Экономические аспекты». – М., 2006.

81. Коновалов А.М., Федоренко Н.М., Батурова Г.В. Рейтингование федеральных целевых программ / Федеративные отношения и региональная социально-экономическая политика. – 2008. – № 10. – С. 32-45.
82. Концепция использования ветровой энергии в России. Под. Ред. П.П. Безруких. – М.: 2005. – 128 с.
83. Корельский В.Ф. Современный биржевой словарь. – М.: Крафт+, 2006.
84. Корнеев А. Материалы экспертизы общей концепции обоснования целесообразности строительства «Трансконтинентальной транспортно-энергетической магистрали Азия – Северная Америка» (ТТЭМ). – М.: Институт США и Канады РАН, 2007.
85. Косолапов Н.А. Идеология устойчивого развития и международные отношения (Идейно-политический спектр глобализирующегося мира) // Дипломатический ежегодник – 2001. – М.: ДипАкадемия МИД РФ, 2001 г.
86. Косолапов Н.А. Круговорот «света» и «тени» как механизм общественного развития // Теневая экономика и политическая коррупция в обществах переходного типа (афроазиатские страны и Россия) / Под ред. Наумкина В.Н. – М., ЦСПИ-Институт востоковедения РАН, 2001.
87. Кочетов Э.Г. Геоэкономика и стратегия России. Истоки и принципы построения внешнеполитической доктрины. – М.: МНФ, 1997. – 141 с.
88. Кочетов Э.Г. Геоэкономика: освоение мирового экономического пространства. – М.: Бек, 2002. – 480 с.
89. Крашенинникова В. Война на аутсорсинге // Россия в глобальной политике. – 2008. – Январь-февраль. – Т. 6. – № 1.
90. Кукулка Ю. Проблемы теории международных отношений. – М.: Прогресс, 1980.
91. Культура и наука Санкт-Петербурга и Ленинградской области – важнейшие факторы развития туризма на Северо-Западе России. Сборник тезисов и докладов / Под ред. Власовой Т.И. – С.-Пб.: БМИТ, 2003.
92. Лавров С.В. Россия и мир в XXI веке // Россия в глобальной политике. – 2008. – Июль-август. – Том 6. – № 4.
93. Лавров С.В. Сдерживание России: назад в будущее? // Россия в глобальной политике. – 2007. – Июль-август. – Т. 5. – № 4.
94. Лепский В.Е. (ИП РАН). Тезисы доклада «Целостность представления мира и концепция человека – основа интеграции наук в XXI веке (роль рефлексивного подхода)» на симпозиуме «Исследование рефлексивных процессов – основа интеграции наук в XXI веке» в рамках Всероссийской конференции Российского психологического общества «Психология и ее приложения». – М.: МГУ им. М.В. Ломоносова, 2002 г.

95. Ли В.Ф. Теория международного прогнозирования. – М.: ДА МИД России, 2002.
96. Лиделл-Гарт Б. Энциклопедия военного искусства. – М.-СПб., 1999.
97. Лунев С. Индийский марш // Россия в глобальной политике. № 4, июль-август 2007 г.
98. Львов Д.С. Россия: рамки реальности и контуры будущего. – М.: Институт экономических стратегий, 2007.
99. Магомедов А.М. Нетрадиционные возобновляемые источники энергии. – Махачкала: Юпитер, 2006.
100. Малахов В.С. Государство в условиях глобализации. – М.: КДУ, 2007.
101. Малая гидроэнергетика. Под ред. Л.П. Михайлова. – М.: Энергоатомиздат, 1989. – 180 с.
102. Маскулов М.Ф. Региональная экономика и оборонно-промышленный комплекс. – С.-Пб.: ООО «Агентство “ВиТ-принт”», 2007. – С. 111.
103. Матвеева Л.В. Категория границы информационной безопасности / В сборнике «Глобальное информационное общество и проблемы информационной безопасности». – М.: «Экслибрис-пресс», 2001 г.
104. Материалы Всероссийской конференции «Морская деятельность России: ключевые проблемы развития» // Серия «Теория и практика морской деятельности» под ред. проф. Г.К. Войтоловского. Вып. 14 (специальное электронное издание). – М.: СОПС, 2007.
105. Матишов Г.Г., Денисов В.В., Дженюк С.Л. Оптимизация арктического морского природопользования на основе концепции больших морских экосистем (БМЭ) / Тезисы доклада на II Всероссийской научно-практической конференции «Морская стратегия России и экономическая деятельность в Арктике» (Мурманск, 1-3 июня 2008 года). – Апатиты: КНЦ РАН, 2008.
106. Машлыкин В.Г., Коновалов А.М. Реалии «информационного Апокалипсиса»: киберпреступность, кибертерроризм, кибероружие. – М.: ДИЕ РАН, 2002 г.
107. Метод Ситуационного анализа. Методические указания. – М.: ИМЭМО, 1985.
108. Методы народнохозяйственного прогнозирования // Под ред. Н.П. Федоренко, А.И. Анчишкина, Ю.В. Яременко. – М.: Наука, 1985.
109. Мехди Санаи. Ирано-российские связи: проблемы и перспективы // Россия в глобальной политике. № 2, март-апрель 2007 г.
110. Минин В.А., Дмитриев Г.С. Перспективы освоения нетрадиционных и возобновляемых источников энергии на Кольском полуострове. Доклад объединения BELLONA. – Мурманск: Беллона, 2007.
111. Могилевкин И.М. Морское судоходство в мировой экономике и международных отношениях. – М.: Наука, 1993 – 223 с.

112. Могилевкин И.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. – М.: Наука, 2005. – 357 с.
113. Море проблем. Опыт системного исследования Каспийского региона. – М.: СОПС РАН, 2001. – 183 с.
114. Морехозяйственный комплекс / Под ред. Б.В. Буркинского. – Киев, 1991.
115. Морская деятельность Российской Федерации. Ежегодник. – М.: ВНИРО, 2005.
116. Морское законодательство Российской Федерации, адмиралтейский № 9055.1. Книга 1. – СПб.: ГУН и О МО, 1994. – 336 с.
117. На пороге экономики знаний (мировая практика научно-инновационного развития) / Под ред. А.А. Дынкина и А.А. Дагаева. – М.: ИМЭМО РАН, 2004.
118. Назаров В.П. Стратегическое планирование развития Российской Федерации с учетом задач обеспечения национальной безопасности – важнейший компонент государственного управления. – В кн. : «Научные проблемы национальной безопасности Российской Федерации». вып. 4 – М.: изд-во «Известия»; 2007.
119. Негативная конкуренция // Транспорт России. 2008. – 25 сентября. – № 39 (355).
120. Незнаев А.М. Роль межрегиональной интеграции в социальном развитии Российского Севера. В сб. «Урало-Сибирский Север в развитии российской цивилизации». – Екатеринбург: Банк культурной информации, ИИиА УрО РАН, 2005.
121. Необходим рост на основе высоких технологий // Экономист. – 2005. – № 6.
122. О ходе выполнения федеральных целевых программ и реализации федеральной адресной инвестиционной программы за 2007 год. / Заседание Правительства Российской Федерации от 13 марта 2008 г – <http://www.government.ru>.
123. Об особых экономических зонах в Российской Федерации: Федеральный закон от 22 июля 2005 №116-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации – 2005. – №30 (часть II). – Ст. 3127.
124. Оболенский В.П. Внешняя торговля России: темпы сверхвысокие, товарное наполнение прежнее // Мировая экономика и международные отношения. – 2006. – № 1.
125. Обрезков Н.Н. Проблемы повышения конкурентоспособности России в процессе обеспечения ее экономической безопасности при интеграции в мировое хозяйство / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – М.: ВНИИВС, 2006.
126. Общероссийский классификатор видов экономической деятельности (ОКВЭД) [Электронный ресурс]. – М.: Russian Information Network, 2003-2008. – okved.pbnet.ru.
127. Овчинский Владимир. Пакистанская рулетка // Россия в глобальной политике. № 4, июль-август 2007 г.

128. Оранжевые сети: от Белграда до Бишкека. – С.-Пб.: Алетейя, 2008.
129. Орешкин В.А. Производственный потенциал и конкурентоспособность / В кн. Конкурентоспособность России в глобальной экономике. Научн. рук. А.А. Дынкин, Ю.В. Куренков. – М., 2003.
130. Отчёт о НИР «Разработка документов для развития туризма в Арктике». – Апатиты: Институт экономических проблем Кольского научного центра РАН, 2000. – 83 с.
131. Отчет о НИР «Разработка предложений по эффективной реализации межведомственных мероприятий третьего этапа ФЦП “Мировой океан”, направленных на обеспечение единой организационно-методической деятельности в рамках Программы» (№ темы 1811-17-07), выполненной СОПС по заказу Минэкономразвития России в 2007 году.
132. Отчет о НИР «Разработка теоретико-методологических аспектов сетевого моделирования инновационно-стратегического развития приморских регионов России», выполненной РГУ им. И. Канта по заказу Минобрнауки России в 2006 году.
133. Плэтт В. Стратегическая разведка. Основные принципы. – М.: Издательский Дом «Форум», 1997.
134. Подходы к стратегическому прогнозированию // Серия «Теория и практика морской деятельности». Вып. 16. – М.: СОПС, 2008.
135. Польшнев А.О. Межрегиональная экономическая дифференциация: методология анализа и государственного регулирования. – М.: СОПС, 2003. – 208 с.
136. Поташко А.Е. Нефть и газ арктического шельфа России / Мировой океан на пороге XXI века: Сб. научн. тр. Отв. ред. А.П. Алхименко. – СПб.: Русское географическое общество, 1999.
137. Потенциал, который мы не реализуем // Транспорт России. 2008. – 25 сентября. – № 39 (355).
138. Праздничных А.Н. Региональная конкурентоспособность как феномен глобализации / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата политических наук. – М.: РАГС, 1999.
139. Приливные электростанции. Под ред. Бернштейна Л.Б. – М.: Энергиздат, 1987. – 296 с.
140. Примаков Е.М., Хрусталева М.А. Ситуационные анализы: методика проведения / Очерки текущей политики. Вып. 1. – М.: МГИМО МИД России, НОФМО, 2006.
141. Проблемные регионы ресурсного типа: экономическая интеграция европейского Северо-востока, Урала и Сибири / Под ред. Алексева В.В., Бандмана М.К., Кулешова В.В. – Новосибирск. ИОЭПП СО РАН 2002.

142. Проблемы биоэкономики Мирового океана. Библиографический указатель основной отечественной литературы за 1962-1974 годы. / Сост. В.В. Ивченко и Л.С. Шеховцева. – Калининград: АтлантНИРО. 1975. – 18 с.
143. Проект Стратегии – 2000. – Токио: ISEES, 1990. – 319 с.
144. Прокудин Д.Е. Технологии образования информационного общества / Философия образования, № 3, 2007.
145. Развитие и повышение конкурентоспособности рыбной промышленности России (Доклад Госсовету России). – М.: Госсовет России. 2004. – 320 с.
146. Разумовский Д.В. Трансформация государственных инструментов поддержки транспортных ГЧП-проектов // Транспорт Российской Федерации № 3-4 (16017) 2008 г.
147. Ревенков Владимир, Фейгин Владимир. «Газовая ОПЕК» или другие формы взаимодействия? // Россия в глобальной политике. № 4, июль-август 2007 г.
148. Регентов Д. Экранопланы в Китае // Проект «Абирус». – http://www.abirus.ru/o/d_eplan.htm.
149. Ришар Жан-Франсуа. На переломе: двадцать глобальных проблем – двадцать лет на их решение. – М.: Ладомир, 2006.
150. Романенко А. Мировой круизный рынок: особенности и перспективы спроса / «Терминал», 2003, № 6.
151. Романенко А. Мировой круизный флот / «Терминал», 2004, № 1.
152. Романенко А. Морской туризм в России и рекреационные ресурсы приморских районов. – С.-Пб.: Русское географическое общество, 2005.
153. Романенко А. Развитие паромных сообщений в Балтийском море / «Транзит», 2003, № 1.
154. Романенко А.А. Морские порты, транспортный флот и судостроение России // Морехозяйственный комплекс России. Под ред. А.П. Алхименко. – СПб.: РГО СЗНИИ Наследия, 2005.
155. Российское экономическое чудо: сделаем сами. Прогноз развития экономики России до 2020 г. Центр макроэкономического анализа и краткосрочного прогнозирования. – М.: Деловая литература, 2007.
156. Савельева С.Б. Методология организации регионального морехозяйственного комплекса / Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук. – Мурманск: МГТУ, 2006.
157. Садков В., Кузнецова О.О модели социального партнёрства в регионах России / Общество и экономика, № 4, Апрель 2007.
158. Самуэльсон П. Экономика. – М.: МГП АЛГОН ВНИИСИ, 1992..

159. Саркисянц А. Текущие тенденции развития российского банковского сектора // Вопросы экономики. – 2006. – № 10.
160. Сафаров Р.А. Прогнозирование и юридическая наука // Советское государство и право. – 1969. – № 3.
161. Сафаров Р.А. Юридическое прогнозирование / Право и социология. Отв. ред. Ю.А. Тихомиров и В.П. Казимирчук. – М.: Наука, 1973.
162. Северная Европа. Регион нового развития / Под ред. Ю.С. Дерябина, Н.М. Антюшиной. – М.: Из-во «Весь мир», 2008. – 512 с.
163. Селезнев А. Условия активизации инвестиционного процесса // Экономист. – 2006. – № 4.
164. Семенова Е. Возможности инновационного типа развития // Экономист. – 2006. – № 3.
165. Сенчагов В. Бюджетная политика и ее роль в обеспечении экономического роста // Вопросы экономики. – 2007. – №5.
166. Сидорина Т.Ю., Алексеева А.Т. Два века социальной политики. – М.: РГГУ, 2005.
167. Синецкий В.П. Поиск закономерностей // Серия «Теория и практика морской деятельности». Выпуск 12. – М.: СОПС, 2007. – 304 с.
168. Сичкарев В.И., Акуличев В.А. Волновые энергетические станции в океане. – М.: Наука, 1987. – 296 с.
169. Смирнягин Л.В. Безграничное районирование / в сб. Теоретические вопросы географии. – Тарту, 1977.
170. Смирнягин Л.В. Общественная география. Федерализм. Регионализм. Публикации 1989-2005 годов. – М.: КомКнига, 2005.
171. Совет по изучению производительных сил. Этапы становления и развития. 1915-2005. – М.: ЛЕНАНД, 2005. – 176 с.
172. Стенографический отчет о совместном заседании президиума Государственного совета и Морской коллегии при Правительстве России о развитии инфраструктуры морского транспорта в Российской Федерации (2 мая 2007 г.) // http://www.kremlin.ru/appears/2007/05/02/0040_type63378type63381_126705.shtml
173. Столбов А.Г. Хозяйственный механизм формирования и развития территориальных социально-экономических комплексов в районах нового освоения // Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук. 08.00.05. – Л.: ЛФЭИ, 1991.
174. Страны Северной Европы ставят вопрос об изменении статуса Северного морского пути // Российская газета. – 2006. – 28 июня.

175. Стратегический прогноз изменений климата Российской Федерации на период до 2010-2015 г. и их влияния на отрасли экономики России. – М.: Росгидромет, 2006.
176. Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2015 года. – М.: Федеральное агентство по туризму, 2008. – С. 15.
177. Стратегия социально-экономического развития Приморского края на 2004-2010 гг. – Владивосток: Изд-во ТЦСР, 2004. – 315 с.
178. Судоходство и судостроение. – Вып. 3. (30). – СПб.: ЦНИИ им. академика А. Н. Крылова, 2007.
179. Такей Рэй. Время для разрядки в отношениях с Ираном // Россия в глобальной политике. № 2, март-апрель 2007 г.
180. Тебин Н.П. Водоросли для электроснабжения // Независимая газета. – 2008. – 11 ноября.
181. Теория и практика морской деятельности. Вып. 2. Реферативный очерк // Под ред.: Войтоловского Г.К. – М.: СОПС, 2004. – 168 с.
182. Теория и практика морской деятельности. Вып. 3. Развитие морской деятельности в условиях глобализации (материалы научной конференции). Под ред.: Войтоловского Г.К. – М.: СОПС, 2004.
183. Теория и практика морской деятельности. Вып. 4. «Системный подход» // Под ред. Войтоловского Г.К. – М.: СОПС, 2005. – 256 с.
184. Теория и практика морской деятельности. Вып. 8. «Факторы развития» // Под ред. Войтоловского Г.К. – М.: СОПС, 2006. – 288 с.
185. Титова Г.Д. Биоэкономические проблемы рыболовства в зонах национальной юрисдикции. – СПб: ВВМ. 2007. – 368 с.
186. Титова Г.Д. О закреплении в нормах законодательства о рыболовстве общепризнанных принципов устойчивого развития // О проблемах реализации Федерального закона «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. – М.: Издание Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, 2007.
187. Тойнби А. Дж. Цивилизация перед судом истории: Сборник / Пер. с англ. – 2-е изд. – М.: Айрис-пресс, 2003.
188. Туризм и морские круизы. Сборник научных трудов / Под ред. Алхименко А.П. – С.-Пб.: Русское географическое общество, 2002. – 95 с.
189. Устинов Н. Математические методы в исследовании международных отношений // Международная жизнь. – 1968. – № 12.

190. Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление. – М.: ИНФРА, 2005.
191. Фатхутдинов Р.А. Стратегическая конкурентоспособность. – М.: Экономика, 2005. – 504 с.
192. Федеральный закон Российской Федерации от 17 декабря 1998 г. № 191-ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации // Собрание Законодательства Российской Федерации. – 1998. – № 51. – Ст. 6273.
193. Федеральный закон 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» принят Государственной Думой 11 октября 2007 года, одобрен Советом Федерации 17 октября 2007 года.
194. Федеральный Закон Российской Федерации от 31 июля 1998 года № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации». – «Российская газета», № 148-149, 06.08.1998.
195. Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» – Российская газета. Федеральный выпуск N4517 от 14 ноября 2007 г.
196. Фесенко Р. «Бум прогнозов» в США (Обзор американских концепций и методов научно-технического, экономического и социально-политического прогнозирования) // Мировая экономика и международные отношения. – 1968. – № 3.
197. Фонд «Новая Евразия»: Проектный подход к социальному инвестированию. Форум по социальным инвестициям на Дальнем Востоке России «Через партнерства – к процветанию Дальневосточного региона» 27 июля 2007 г., www.neweurasia.ru.
198. Форрестер Дж. Мировая динамика – М.: Наука, 1978. – 167 с.
199. Хлестов О.Н. Прогнозы развития международного права в XXI веке // Московский журнал международного права. – 2001. – № 2.
200. Хлунов А. Ресурсы для развития – тем, кто эффективен, <http://www.strf.ru/innovation.aspx?CatalogId>.
201. Цена культуры: производство и потребление культурных продуктов // Отечественные записки, 2005. – № 4(24). – С. 57.
202. Циренщиков В.С. Европа: прогностическое обеспечение инновационного развития. – ДИЕ РАН. – № 153. – М.: Огни, 2005. – С. 53.
203. Цукерман В.А. Проблемы и факторы инновационно-технологического развития экономики Арктики в системе регионального морепользования / Презентация к докладу на I

- Всероссийской научно-практической конференции «Национальная морская политика и экономическая деятельность в Арктике». – Мурманск, 1-2 июня 2006 г.
204. Шейндлин Ф.Е. Энергия будущего // В мире науки. – 2005. – №1.
205. Шеннон Р. Имитационное моделирование систем – Искусство и наука. – М.: Мир, 1978. – 418 с.
206. Шлямин А. Россия в «Северном измерении». – Петрозаводск, 2002.
207. Экономические проблемы рационального использования биоресурсов гидросферы (библиографический список работ, опубликованных в 1980-1982 гг.) / Сост. Л.С. Шеховцева. – Калининград: АтлантНИРО. 1983. – 18 с.
208. Юдаева К.В. Конкурентоспособность? Спасибо, не надо // Россия в глобальной политике. – 2004. – Июль-август. – № 4.
209. Яковец Ю.В. Рента, антирента, квазирента в глобально-цивилизационном измерении. – М.: ИКЦ «Академкнига». 2003. – 240 с.
210. Яньсянь Янь. Управляемая глобализация // В сб. «Многоликая глобализация: культурное многообразие в современном мире». Перевод с англ. –М.: «Аспект-Пресс», 2004.
211. Яременко Ю.В. Структурные изменения в социалистической экономике. – М.: Мысль, 1981.
212. A Practical Guide to Regional Foresight. FOREN Network (Foresight for Regional Development). European Communities. 2001.
213. A Reference Guide on the Use of Indicators for Integrated Coastal Management. – ICAM Dossier I, IOC Manuals and Guides N 45. – UNESCO IOC. 2003. – 127 p.
214. Agnew J.A. Geopolitics and Discourse: Practical Geopolitical reasoning in American Foreign Policy // Political Geography. – Vol. 11. – № 2. – 1992.
215. Arrow K., et al. Managing Ecosystem Resources // Beijer Discussion Paper Series. – Stockholm: The Royal Swedish Academy of Sciences. – 1999. No 122.
216. Barents Railway Network. Case study. Final Report. STBR publications 6/2005 <http://www.barentsinfo.org/stbr/>
217. Birdsall St., Florin J., Price M. Regional landscapes of the United States and Canada. – N.Y., John Wiley and Sons, 1999.
218. Borgese E.M. The oceanic circle: Governing the seas as a global resource. – United Nations University Press, 1998.
219. Breitmeier H., Young O., Zurn M. Analyzing International Environmental Regimes. From case study to database. – Massachusetts, MIT Press, 2006
220. Brodogradnja. – 2005. – № 4.

221. Charles A. Sustainable Fishery Systems // Fish and Aquatic Resources Series, – Halifax / Ames (Iowa) / London / Edinburgh / Paris / Berlin / Tokyo: b Blackwell Science Ltd. 2001. No 5.
222. Cicin-Sain B., Knecht R.W. Integrated Coastal and Ocean Management: Concepts and practices. – Washington: Island Press, – 1998.
223. Cicin-Sain B., Knecht R.W. The Future of U.S. Ocean Policy. Choices for the New Century. – Wash.: Island Press, 2000. – 398 p.
224. Clark C.W. Mathematical Bioeconomics: The Optimal Management of Renewable Resources. – New York: Wiley-Interscience. 1990.
225. Costanza R. & H. Dely. Natural capital and sustainable development // Conservation Biology. – 1992. V. 6, No 1.
226. Culture, the Cultural Industries and Employment. – Bruxelles: European Commission, 1998.
227. Current status and Future trends of transport Grand-Effect machines (ekranoplanes) // International Conference of Fast Sea Transportation. – 2002.
228. Daily G.C., et al. The Value of Nature and the Nature of Value // Beijer Discussion Paper Series, No 126. – Stockholm: The Royal Swedish Academy of Sciences. 1999.
229. Dasguta P. Economic Development, Environmental Degradation, and the Persistence of Deprivation in Poor Countries // A background paper at the United Nations' World Summit on Sustainable Development, Johannesburg. – Washington, DC: The World Bank. 2002.
230. Database about world ports and harbors // World port source – Ports by Country [Электронный ресурс]. – World Port Source, 2005-2008. – www.worldportsource.com/countries.php.
231. FAO. Code of Conduct for Responsible Fisheries / 28th FAO Conference, 31 December 1995. From: www.fao.org/fi/agreem/codecond/codecon.asp.
232. FAO. Fishery Softwares: BEAM 4 Analytical Bioeconomic Simulation of Space-Structured Multispecies and Multifleets Fisheries. – Rome: FAO. 1999. – From: www.fao.org/fi/statist/fisoft/beam4.asp
233. Feasibility Study of the Salla-Kandalaksha Line – http://arcticcentre.ulapland.fi/bis/images/SALKA_rapo_06_en.pdf
234. Field Guide to Business Terms. – Harvard Business School Press, March 1995.
235. Financing of Projects in North-West Russia. 2006. Ministry of Trade and Industry. Finland. N 30.
236. Fisher H., Matjasic K. Fisher Flugmechanik From Airfisch to Hoverwing // Proceedings of the International Workshop Wise up to ekranoplan GEMS. – The University of New South Wales, Sydney, Australia, 1998.

237. Folke C., Pritchard L., Berkes F. Coldin J. and U. Svedin. The problem of fit between ecosystems and institutions: ten years later // *Ecology and Society*. – 2007. 12(1): 30. [online] URL: <http://www.ecologyandsociety.org/vol12/iss1/art30/>
238. Gerit Schulze. “Nur jede vierte Bohrung ein Erfolg” – in: *Moskauer Deutsche Zeitung*, Nr. 13/14, Juli 2002.
239. Giddens A. *A Consequences of Modernity*. – Cambridge: Polity, 1990.
240. Hannesson R. *Bioeconomic Analysis of Fisheries*. – New York: Halsted Press (Wiley). 1993.
241. Hornby W., Gammie B., Wall S. *Business Economics*. – London, New York: Longman, 1997.
242. *Industrial Development and Competitiveness* // *The OECD Observer*. – 1996. – No. 1.
243. J.P. Haisken-DeNew and K.F. Zimmerman, Wage and mobility effects of trade and migration, CEPR Discussion Paper 1318, London 1995; Herbert Brücker, *The Employment Impact of Immigration: a Survey of European Studies*, 2002.
244. La compagnie française «AXS-Alphaliner». – 2008. – № I.
245. *Lloyd s Sipping Economist*. – 2008. – July. – № 122.
246. Luttwack E. *The Coming Global War for Economic Power* // *The International Economy*. – № 5 – 1993.
247. Marquard Odo. *Apologie des Zufälligen. Philosophische Studien*. – Stuttgart: Philipp Reclam jun., 1996. GmbH & Co.
248. Moltke K. *Institutional Interactions: The Structure of Regimes for Trade and the Environment* // *Global Governance. Drawing Insights from the Environmental Experience*. Ed. by O. Young. –Massachusetts Institute of Technology, 1997.
249. *Northern Dimension, Sectors, Projects and Financing Requirement*. Working Paper. 1998. Lar Con Oy & Paakkary Consulting Oy.
250. Oran Young. *Creating Regimes. Arctic accords and International Governance*. – N.-Y.: Cornell University Press, 1998. – P. 33-35.
251. *Our Global Neighborhood*. Report of the Commission on Global Governance. – Oxford, 1995.
252. Padilla J.E. & Charles A.T. *Bioeconomic modeling and the management of capture and culture fisheries* // *Naga: The ICLARM Quarterly*. – 1994. No 17.
253. Paterson J.P. *North America: a geography of the United States and Canada*. Ninth edition. – New York, Oxford, Oxford University Press, 1994.
254. Pesek W. (Jr.). *India’s push toward manufacturing a risk* // *The Japan Times*. 09.11.2004.

255. Peter Stalker, *Workers Without Frontiers. The Impact of Globalization on International Migration*. – Geneva: Lynne Rienner Publishers. ILO, 2000.
256. Polanyi Karl. *The Great Transformation: The Political and Economic Origins of Our Time*. – Boston: Beacon Press, 1957.
257. *Polar Politics. Creating International Environmental Regimes*. Ed. by Oran R. Young, Gail Osherenko. – N.-Y.: Cornell University Press, 1993.
258. Rodrik D. *Feasible Globalizations*, Kennedy School of Government, Working Paper Series RWPO 2029, July. 2002 цитата по: *World Migration: Costs and Benefits of International Migration*. IOM. 2005.
259. *Rußland 2001 – Reformen, Wachstum und Blick nach vorn. Jahresbericht des Verbandes der deutschen Wirtschaft in der Russischen Föderation*. Moskau, 10. Dezember 2001.
260. S/RES/1528 (2004), S/RES/1554 (2004), S/RES/733 (1992).
261. *Science and Engineering Indicators 2008*. Arlington. National Science Board. 2008.
262. *ShipPax – 2004. The Yearbook for Passanger Shipping Traffic Figures*. – Halmstad, 2004.
263. Sivasubramaniam K. *The biosocioeconomic way: A new approach to management of small-scale fisheries in the Bay of Bengal region // Bay of Bengal News*. – 1993. No 52.
264. Speth J.G., Haas P.M. *Global Environmental Governance*. – Wash.: IslandPress, 2006.
265. Stopford M. *Maritime Economics*. – London, N.Y.: Routledge, 1997.
266. *Strategic Policy Intelligence: Current Trends, The State of Play and Perspectives*. European Commission. 2001
267. Stripp D. *Climate Collapse. The Pentagon’s Weather Nightmare // Fortune*. – 2004. – January 26.
268. *Sustainable Coastal Management: A Transatlantic and Euro-Mediterranean Perspective / ed. by Cicin-Sain B., Pavlin I., Belfiore S. NATO Science Series. –Ser. IV. – Vol. 12. – Dordrecht –Boston – London, 2002. – 291 p.*
269. *Sustainable Transport in the Barents Region: General Summary Report*. STBR publications 13/2005 <http://www.barentsinfo.org/stbr/>
270. *The 2008 Statistical Abstract. Table 775 – Research and Development (R&D) Expenditures by Source and Objective: 1970 to 2006*. http://www.census.gov/compendia/statab/cats/science_technology/expenditures.html.
271. *The Global Competitiveness Report. 2002-2005*. – Geneva, World Economic Forum.
272. *The Integrated, Strategic Design Plan for the Coastal Ocean Observations Module of the Global Ocean Observations System*. – GOOS Report N. 126. IOC Information document Series N. II B3. – UNESCO. 2003. – 182 p.
273. *The Next Ninety Years. March 7-8 / Ed. by R.S. Schuster*. – Pasadena, 1967.

274. The Potential of Regional Foresight, Final Report, STRATA-ETAN Group, EUR 20589, 2002, Belgium, CEC.
275. Thomson D.B. The Sea Clearances – a Global Overview // Proceedings of the Edinburgh IU for LVT Conference. – Glasgow, Great Britain: Bell & Bain Ltd. 2003.
276. UNEP Regional Seas Report and Studies, No. 178, Ecosystems and Biodiversity in Deep Waters and High Seas (UNEP/IUCN, Switzerland, 2006).
277. United Nations Commission on Sustainable Development. Agenda 21. Chapter 17: Protection of the oceans, all kinds of seas and coastal areas. – UNESCO Publishing, 1992. – 24 p.
278. United Nations Commission on Sustainable Development. Guidelines for Developing a National Programme of Indicators of Sustainable Development. – UNESCO Publishing, 2001. – 98 p.
279. Vallega A. Sustainable Ocean Governance. A geographical perspective. – N.-Y., L.: Routledge, 2001.
280. Wainhouse D.W. International Peace Observation: History and Forecast. – Baltimore, 1966.
281. World port index 2007. – National geospatial-intelligence agency, Bethesda, Maryland. – 2008. – P. 257.
282. World port index 2007. – National geospatial-intelligence agency, Bethesda, Maryland. – 2008. – P. 257.

Интернет-ресурсы:

283. <http://daccessdds.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/348/91/IMG/NR034891.pdf?OpenElement>. <http://www.globalissues.org/article/35/us-and-foreign-aid-assistance>.
284. http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/2005_03_31_tent_consultation/doc/stakeholders_presentations/01_barents_link.pdf
285. http://ec.europa.eu/ten/transport/studies/doc/2005_11_24/2005_report_paneurostar_maps_en.pdf
286. http://en.wikipedia.org/wiki/Northern_East_West_Freight_Corridor
287. <http://esto.jrc.es>.
288. <http://fcp.vpk.ru/charts/2007/1.4.html>.
289. http://gov.karelia.ru/gov/News/2007/06/0620_08.html
290. <http://www.1rre.ru/news/doc/1742/?show=print>
291. <http://www.answers.com/topic/new-corridor-png>
292. http://www.barentsinfo.fi/stbr/documents/Case_studiesFinal2.pdf
293. <http://www.eirma.asso.fr/pubs/rep55/abstract55.pdf>.
294. <http://www.finam.ru/analysis/newsitem1337C/default.asp>.

295. http://www.gov.karelia.ru/gov/News/2007/06/0620_08.html
296. http://www.gov.karelia.ru/News/2007/05/0522_14.html
297. <http://www.itlicorp.com/news/1502>.
298. <http://www.ivr.ru/index.shtml>
299. <http://www.komiinform.ru/news/42792/>
300. <http://www.mbnews.ru/>
301. <http://www.norge.ru/news/2003/09/19/726.html>
302. <http://www.northlink.fi/rus/index.html>
303. <http://www.pca-cpa.org/ENGLISH/BD/> (12.03.2005)
304. http://www.ras.ru/digest/showdnews.aspx?_language=ru&id=9b4f25ec-50e7-4dd7-8bfc-c12011f5e090.
305. <http://www.rian.ru/economy/20070413/63575330.html>
306. <http://www.rzd-partner.ru/news/2007/05/14/304317.html>
307. http://www.transportutvikling.no/NEW_report_2004.pdf
308. <http://www.un.org/russian/basic/sg/reports.htm> (17.09.2004)
309. <http://www.un.org/russian/conferen/wssd/agenda21/part2/ch17.htm>.

Гравитационная модель трансграничного сотрудничества при- морских регионов

Вообще гравитационная модель пригодна для определения границ действительных либо потенциальных интеграционных образований в морской деятельности (торговых союзов, ассоциаций, альянсов и т.д.), которые зачастую формируются по аналогии со «звездообразными» сетями, используемыми для оптимизации морских транспортных маршрутов. Ведущие морские державы, регионы, районы, мегаполисы таких (неформальных) объединений берут на себя ведущую роль и превращаются в центральный узел, пропускающий через себя разнонаправленные потоки финансов, технологий и человеческого капитала. Например, США «притягивают» к себе и в интересах устойчивого развития своей морской деятельности ресурсы Канады и Мексики, Германия выполняют функцию условного центра для ряда прибалтийских государств, к доминирующей в Северной Европе Швеции тяготеют страны скандинавской группы (Норвегия, Дания), а также Финляндия, Сингапур служит основным пунктом назначения торговых путей из Ассоциации государств Юго-Восточной Азии, а Объединенные Арабские Эмираты оказываются в центре группы ближневосточных стран.

На первом этапе предлагаемого научно-методического подхода необходимо определить некий условный аналог «расстояния» в классической механике, которое можно назвать плечом притяжения. Оно показывает предпочтения потенциальных заинтересованных сторон-партнеров, их стремление к интеграции и предрасположенность к объединению усилий, средств и ресурсов в интересах реализации конкретных морехозяйственных проектов. Плечо притяжения между двумя партнерами (i, j) может быть определено, исходя из прочности двусторонних торговых потоков товаров и услуг морского происхождения и морского назначения. Оно предполагает прямо пропорциональную зависимость от морехозяйственной «массы» государств или регионов (удельный вес продукции и услуг, произведенных национальным или региональным морехозяйственным комплексом, в ВВП или ВРП) и обратно пропорциональную – от «силы притяжения» между ними (объема торговли продуктами и услугами морского происхождения и морского назначения или экспортно-импортными потоками) по формуле:

$$l_{ij} = k_{ij} \cdot \frac{G_i \cdot G_j}{Q_{i-j} \cdot Q_{j-i}},$$

где l_{ij} – плечо притяжения между двумя партнерами (i, j);

G_i и G_j – вклад морехозяйственного комплекса и отдельных его элементов в ВВП или ВРП, соответственно, субъекта i и j (можно использовать как абсолютные показатели, так и относительные, то есть на душу населения);

Q_{i-j} – экспортный товаропоток (включая услуги) морского происхождения и морского назначения партнера i , или же импортный – партнера j , а Q_{j-i} , – наоборот, экспортный товаропоток (включая услуги) морского происхождения и морского назначения партнера j или же импортный – партнера i ;

k_{ij} – коэффициент социокультурного притяжения, определяемый для пары контрагентов эмпирическим путем. Он способен нивелировать сугубо экономический подход и зависит от множества факторов: влияние диаспоры¹, конфессиональная и социокультурная близость, схожесть и общность подходов к решению ключевых проблем современности и т.д. Он показывает предрасположенность к сопряжению совместных усилий в интересах достижения общей глобальной конкурентоспособности и реализации комплексных системообразующих морехозяйственных проектов. Очевидно, что для сотрудничества России с Грецией в области морской деятельности этот коэффициент выше чем, например, в случае партнерства с Китаем. Можно составить соответствующие ряды-связки k_{ij} , характеризующие особенности двустороннего взаимодействия морехозяйственного комплекса Российской Федерации или региональных морехозяйственных комплексов с потенциальными страновыми или региональными партнерами, соответственно, на межстрановом и межрегиональном уровнях.

Надо отметить, что плечо притяжения имеет мало общего с понятием расстояния в физике (механике) или, например, в географии. В этом отношении Венесуэла и Куба оказываются «ближе» ближе Грузии и стран Балтии, в которых местные элиты по сугубо конъюнктурным соображениям, пренебрегая законами экономической целесообразности в угоду политического пристрастия, всеми способами укрепляли свои особые отношения с Западом, ставя под угрозу разрушения даже самые выгодные сегменты своих морехозяйственных комплексов, если только они основывались на партнерстве с Россией. Например, устанавливали высокие транзитные и транспортные тарифы, допускали несправедливую конкуренцию при проведении приватизации, не учитывали интересы сохранения перспективных направлений взаимовыгодного взаимодействия с Российской Федерацией. Ведь в случае последовательной реализации дружественной модели развития отношений с Россией даже простое посредничество в ее сотрудничестве с третьими странами, включая Евросоюз в целом, в форме обслуживания транзитных потоков могло бы перерасти в более сложные формы взаимозависимости, содействуя макрорегиональному процветанию. Образцом здесь выступают отношения России с Финляндией, имеющие длительную историческую традицию. Понятно, что

¹ Мировой опыт подсказывает, что диаспоральная политика может и должна занимать особое место в планах достижения внешнеполитических и внешнеэкономических целей. Однако в российской практике отсутствуют реальные механизмы ее вовлечения в национальную морскую политику. Интеллектуальные или бизнес-диаспоры других государств никогда не остаются за рубежом без не остаются без солидной финансовой, моральной и культурной поддержки со стороны своей исторической родины. Мало того, ее самые влиятельные представители, скорее всего, стремились бы активно участвовать в процессе принятия стратегических решений в принимающих государствах и занимались бы непосредственным лоббированием интересов своих стран. Пророссийская же диаспора даже в странах СНГ фактически осталась без внимания метрополии: большая ее часть эмигрировала, оставшаяся – сформировала изолированные от внешнего мира социокультурные общинные единицы.

перед странами Балтии стоит та же дилемма, что и перед Финляндией в 1917 году – дистанцирование от России или сближение. Финский опыт показал продуктивность второго варианта стратегии.

После составления соответствующих рядов k_{ij} можно оценить перспективы и возможности привлечения в морехозяйственный комплекс Российской Федерации или региональные морехозяйственные комплексы трех ключевых потоков (инвестиционного, инновационного и миграционного), потребных для реализации конкретного российского морехозяйственного мегапроекта с иностранным участием или уточнения границ макро-региональной зоны технологического, финансового и интеллектуально-социокультурного притяжения с ядром, расположенным в нашей стране, по формулам:

$$F_{q-r} = k_{rq} \cdot \frac{G_r \cdot G_q}{l_{rq} \cdot F_{r-q}};$$

$$T_{q-r} = k_{rq} \cdot \frac{G_r \cdot G_q}{l_{rq} \cdot T_{r-q}};$$

$$M_{q-r} = k_{rq} \cdot \frac{G_r \cdot G_q}{l_{rq} \cdot M_{r-q}},$$

где l_{rq} – плечо притяжения между морехозяйственным комплексом России r (региональным морехозяйственным комплексом приморского субъекта Российской Федерации) и внешним партнером q (страновым или региональным);

k_{rq} – коэффициент социокультурного притяжения между морехозяйственным комплексом России r (региональным морехозяйственным комплексом приморского субъекта Российской Федерации) и внешним партнером q (страновым или региональным);

G_r и G_q – вклад морехозяйственного комплекса и отдельных его элементов в ВВП или ВРП, соответственно, субъекта России r (приморского субъекта Российской Федерации) и внешнего партнера q (страновым или региональным);

F_{r-q} – финансовый поток из России в сторону внешнего партнера (экспорт капитала за границу);

F_{q-r} – финансовый поток в Россию со стороны внешнего партнера (импорт капитала или объем иностранных инвестиций, привлеченных в морехозяйственный комплекс Российской Федерации или региональные морехозяйственные комплексы нашей страны);

T_{r-q} – экспорт технологий (патентов в стоимостном выражении) за границу;

T_{q-r} – импорт технологий в морехозяйственный комплекс Российской Федерации или региональные морехозяйственные комплексы нашей страны;

M_{r-q} – миграционный поток (отток трудоспособного населения) из России в сторону внешнего партнера;

M_{q-r} – миграционный поток в Россию и приморские субъекты нашей страны со стороны внешнего партнера.

Таким образом, для привлечения в морехозяйственный комплекс Российской Федерации или региональные морехозяйственные комплексы нашей страны инвестиционных, технологических и трудовых ресурсов извне, необходимо регулировать (уменьшать) экспортные потоки финансов, технологий и человеческого капитала вовне («бегство капитала», «утечка мозгов» и «утрата технологических конкурентных преимуществ»).

В результате расчетов по представленным выше формулам можно провести своего рода рейтингование потенциальных зарубежных участников того или иного морехозяйственного проекта, осуществляемого в Российской Федерации с целью выявления приоритетных «поставщиков» кадров, технологий и финансов. Кроме того, открывается возможность целенаправленного сотрудничества с заинтересованными иностранными партнерами с целью вовлечения их в орбиту отечественной морской деятельности и совместного обретения глобальных конкурентных преимуществ.

Для повышения чувствительности предлагаемой модели плечо притяжения целесообразно возвести в степень, равную величине, обратной k_{rq} , поскольку зависимость между потоками F_{q-r} , T_{q-r} , M_{q-r} и коэффициент социокультурного притяжения нелинейная. Соответственно, можно использовать формулы:

$$F_{q-r} = \frac{G_r \cdot G_q}{l_{rq}^{1/k_{rq}} \cdot F_{r-q}};$$

$$T_{q-r} = \frac{G_r \cdot G_q}{l_{rq}^{1/k_{rq}} \cdot T_{r-q}};$$

$$M_{q-r} = \frac{G_r \cdot G_q}{l_{rq}^{1/k_{rq}} \cdot M_{r-q}}.$$

Можно задаться обратной задачей, связанной с уточнением глубины экономического хинтерланда (включая финансовую, технологическую и интеллектуальную составляющую), исходя из анализа трех основных потоков. В этом случае предлагаются следующие зависимости:

$$l_{rq}^F = k_{rq} \cdot \frac{G_r \cdot G_q}{F_{r-q} \cdot F_{q-r}};$$

$$l_{rq}^T = k_{rq} \cdot \frac{G_r \cdot G_q}{T_{r-q} \cdot T_{q-r}};$$

$$l_{rq}^M = k_{rq} \cdot \frac{G_r \cdot G_q}{M_{r-q} \cdot M_{q-r}}.$$

Заметим, что все получаемые в результате подобных расчетов величины не статические, они изменяются с течением времени, а процесс их вычисления – задача трудоемкая, требует сбора статистики в динамике, а затем достаточно сложных стохастических вычислений и будет решена вне рамок настоящей работы.

Научное издание серии

«ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ».

Выпуск семнадцатый

Батурова Г.В., Дерябин Ю.С., Загашвили В.С.,

Коновалов А.М. (руководитель авт. колл.), Циренщиков В.С.

Инновационные технологии в государственном управлении и пространственном развитии морской деятельности России