

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В СФЕРЕ ГЕОПОЛИТИКИ

УДК 351.865

*КАТУН ЕВГЕНИЙ СЕРГЕЕВИЧ,
ГАРДУБЕЙ НИКОЛАЙ ЮРЬЕВИЧ*

ЗНАЧЕНИЕ АРКТИЧЕСКОГО РЕГИОНА И ОСОБЕННОСТИ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

АННОТАЦИЯ

В статье дан обзор основных факторов, влияющих на значимость арктического региона для страны, краткий обзор создания группировок войск в регионе в период СССР, а так же факторы, влияющие на особенности материально-технического обеспечения.

Ключевые слова: Арктика; арктический регион; материально-техническое обеспечение; климатические условия.

*KATUN E.S.,
GARDUBEY N.U.*

THE IMPORTANCE OF THE ARCTIC REGION AND ESPECIALLY LOGISTICS

ABSTRACT

This article provides an overview of the main factors influencing the importance of the Arctic region for the country, a brief overview of the creation of groups of troops in the region in the Soviet period, and talkie factors that influence the characteristics of logistics

Keywords: Arctic; the Arctic region; the logistics; climatic conditions.

Проблемы изучения и освоения Арктики, перспективы и приоритеты направлений ее дальнейших исследований интенсивно обсуждаются в научном сообществе в основном в рамках физической географии, климата, гидрометеорологии, геологии и полезных ресурсов арктического региона. Не упускаются из вида и история его освоения, этнографии, изучения живой природы Севера и охраны окружающей среды, а также геополитических, правовых, технико-экономических и иных аспектов развития Северного морского пути (далее по тексту-СМП)

Актуальность решения всего комплекса проблем развития Арктической зоны России, связанного с военной инфраструктурой, на современном этапе обусловлена рядом факторов, два из которых можно выделить как основные:

1. Геополитическим вызовом, состоящим в том, что, по приблизительным оценкам, Арктика

может содержать не менее 20-25% всех перспективных мировых запасов нефти и газа. На это обращают внимание не только ведущие транснациональные корпорации, работающие в этой сфере, и приарктические государства (Россия, Канада, Дания, Норвегия), но и страны, не имеющие выхода к Арктике, например, Великобритания, Япония и Китай. При этом России (по оценкам Научного совета РАН по геологии и разработке нефтяных и газовых месторождений) принадлежат до 46% арктического шельфа, на котором сосредоточены около двух третей разведанных крупных месторождений нефти и газа.

2. Необходимостью восстановления портовой и иной транспортной и логистической инфраструктуры СМП, который в условиях глобального потепления становится удобной транспортной артерией [1].

Освоение огромных энергетических ресурсов, составляющих примерно треть запасов нашей

планеты, а также прогнозируемое потепление в Арктике дали начало особо динамичной интенсификации экономических, политических и военных процессов в этом регионе, что можно назвать притязанием стран на арктический шлейф.

В арктической зоне немало правовых разногласий по территориальным вопросам. Ярким примером является юридический спор о статусе Северо-западного прохода, который представляет собой сеть из нескольких морских маршрутов через Канадский Арктический архипелаг, насчитывающий около 19 тыс. островов, множество скал и рифов [2].

До недавнего времени главным сосредоточием мировых экономических, политических и военных интересов был Ближний Восток. Сегодняшний день показывает, что данная парадигма, оставшаяся неизменной многие десятилетия, в ближайшей перспективе сменится на другую - акцент мирового внимания смещается в Арктический регион, что мы сегодня и наблюдаем [3]. Так, США рассматривают территорию внутри Полярного круга зоной своих стратегических интересов. Открыто обозначает свои интересы в Арктике военно-политический блок НАТО, объявивший Арктику своим стратегическим объектом, представляющим долгосрочный интерес. В Северо-Западной европейской зоне действий объединенных войск НАТО находится акватория западной части Баренцева моря и архипелаг Шпицберген, а в зоне на Атлантике - атлантический сектор Арктики. Россия выступает против присутствия НАТО в Арктике. Глава МИД России С. В. Лавров заявил, что «мы не видим, какую пользу могло бы НАТО принести в Арктику... НАТО совершит ошибку, если будет брать на себя право решать, кто и как будет решать вопросы в Арктике» [4].

Русский Север служит не только богатой кладовой полезных ископаемых, но выполняет и другие функции: оборонную, экологическую, рекреационную.

Если коснуться истории военного присутствия в арктическом регионе, то в разгар холодной войны, в конце 40-х - начале 50-х годов стратегическое авиационное командование США успешно освоило маршруты полетов через Северный полюс. По этим маршрутам стратегические бомбардировщики наиболее короткими путями выводились к важным административно-политическим центрам и промышленным районам СССР. С 60-х годов над Арктикой проходили трассы

полета межконтинентальных баллистических ракет и баллистических ракет подводных лодок США.

В ответ на это СССР развернуло в Арктике подразделения радиотехнических войск, соединения и части зенитных ракетных войск, полки истребительной авиации противовоздушной обороны. В частности, перехватчики базировались на аэродромах Рогачево (остров Новая Земля), Амдерма, Алыкель (Норильск), Угольные Копи (Чукотка). Роты и батальоны радиотехнических войск ПВО дислоцировались на островах Северного Ледовитого океана с целью создания радиолокационного поля на дальних подступах к охраняемым объектам (пункты дислокации - Земля Франца-Иосифа, остров Новая Земля, острова Северная Земля, Новосибирские острова, остров Врангеля).

На советском побережье Северного Ледовитого океана располагались оперативные аэродромы дальней авиации (Нарьян-Мар, Амдерма, Надым, Алыкель, Тикси, мыс Шмидта, Угольные Копи), на которых предполагалось осуществлять дозаправку стратегических бомбардировщиков.

Общевойсковые части и соединения были представлены мотострелковыми дивизиями на Кольском полуострове и Чукотке. В Баренцевом и Охотском морях располагались районы несения боевой службы ракетных подводных крейсеров стратегического назначения. Оперативная устойчивость морских сил ядерного сдерживания обеспечивалась как силами собственно флота, так и полками истребителей-перехватчиков ПВО, силами которых формировалась система истребительного авиационного прикрытия.

Одним из направлений решения задачи по обеспечению безопасности страны советское военно-политическое руководство считало оснащение ПВО дальними авиационными комплексами перехвата. Данные комплексы должны были обеспечить перехват авиационных носителей ядерного оружия на значительном удалении от охраняемых объектов, образуя первый эшелон обороны страны от средств воздушного нападения. В результате принятых решений создание подобных комплексов с объединением их со средствами разведки в специализированные системы стало на многие годы одним из приоритетных направлений развития авиационной компоненты системы ПВО страны.

Советские военачальники понимали важность и необходимость системы дальнего перехвата и соответственно истребителя дальнего действия. Они проявляли каждый в свое время особую

настойчивость в ее реализации и проведении масштабных учений в условиях Арктики с привлечением новой по тем временам авиационной техники (МиГ-31, Су-27, А-50, топливозаправщиков типа Ил-78) и отработкой вопросов их боевого применения в авиационной системе дальнего перехвата.

Авиационная система дальнего перехвата предназначалась для обнаружения за пределами горизонта аэродинамических средств воздушного нападения вероятного противника и уничтожения авиационными комплексами перехвата стратегических бомбардировщиков до рубежа пуска ими крылатых ракет в условиях массированного применения противником всех видов радиоэлектронного и огневого подавления [5].

Однако в 90-е годы из-за экономической ситуации в стране, политической обстановки в мире, практически вся арктическая группировка сил и средств была сокращена. Подразделения и части зенитных ракетных войск, радиотехнических войск и истребительной авиации были практически полностью расформированы, вследствие чего аэродромы и прочая (в том числе и обеспечивающая инфраструктура) остались заброшены. Накопленные запасы материальных средств переданы в другие военные округа. До самого последнего времени от Мурманска до Петропавловска-Камчатского не было практически ни одной боевой единицы. Радиолокационное поле, истребительное авиационное и зенитное ракетное прикрытие прекратили свое существование. В итоге наши арктические земли остались даже без намека на охрану и оборону.

В настоящее время принимаются значительные усилия для создания военного превосходства в Арктике, так как этот фактор может оказаться решающим. Так, в целях обеспечения военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации в 2013 году принята «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года», которая предусматривает совершенствование структуры, состава, военно-экономического и материально-технического обеспечения Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов, развитие инфраструктуры их базирования в Арктической зоне Российской Федерации, а также системы оперативного оборудования территории в интересах развертывания группировки войск (сил), предназначенной для

выполнения задач в Арктике [6].

Развертывание группировок войск в арктическом регионе тесно связано и с развертыванием системы материально-технического обеспечения.

Организация материального обеспечения в арктическом регионе имеет свои особенности, так как множество факторов влияют на его функционирование. К таким факторам можно отнести: слабую развитость транспортных коммуникаций, сложность их подготовки, содержания и восстановления; труднодоступный характер местности; большую удаленность конечных потребителей от основных источников материального обеспечения (баз, складов); суровый и неустойчивый климат с продолжительной зимой, длительными периодами полярного дня и полярной ночи; недостаточность обжитой территории, ограниченность местных материальных и людских ресурсов; недостаток топлива; сложность ориентирования и оборудования инженерных сооружений; частые магнитных бури и ряд других условий.

К примеру, в продуктах питания, большой удельный вес занимают консервированные продукты: мясные и рыбные консервы, сушеные овощи и картофель, сухие молочные продукты (молоко, сметана, творог, простокваша), продукты сублимационной сушки, быстрорастворивающиеся крупы, овощные смеси, быстрозамороженные овощи, витаминизированные продукты (мука, кулинарный жир, соль).

Ассортимент продуктов, используемых на питание в районах Заполярья и Арктики, определяется условиями завоза из центральных областей страны в навигационный период, продолжительность которого составляет 3–4 месяца. К концу навигации создаются запасы продовольствия на год и более.

Климатические условия Крайнего Севера, включающего Заполярье и Арктику, неодинаковы, однако для всех районов характерен один общий фактор – недостаток кислорода. Атмосфера уже на Полярном круге содержит примерно на треть меньше кислорода, чем, например, в средней полосе России, в результате чего человеческий организм испытывается постоянное кислородное голодание

При выполнении любой физической работы на Севере, энергозатраты примерно на 30% выше, по сравнению с условиями умеренного климата.

Переохлаждения, «снежная слепота», хроническая усталость и т.д. оказывают негативное влияние на организм человека.

Кроме того, климат предъявляет и существенные требования к технике и техническим средствам материально-технического обеспечения. Возникает необходимость существенно повышать такие технические характеристики, как надежность и проходимость.

Любая, даже самая совершенная техника имеет свой уровень надежности. Учитывая, что под надежностью понимается комплексное свойство, которое, в зависимости от назначения объекта и условий его применения, может включать в себя такие показатели как безотказность, долговечность, ремонтпригодность и сохраняемость.

В связи с этим в технику, спроектированную для арктического региона, закладываются совершенно другие проектные и инженерные решения, нежели для техники, эксплуатируемой в более мягком (либо абсолютно противоположном-жарком) климате (например, в пустыне).

Так, под воздействием низких температур, для любой техники и технических средств характерны следующие неисправности:

- рабочие поверхности деталей искажаются;
- зазоры в подвижных частях увеличиваются;
- нарушается степень натяжения в неподвижных частях;
- теряется упругость деталей;
- нарушается взаимное расположение деталей, что может привести к ухудшению зацепления между шестернями механизмов и агрегатов;
- образуется нагар и накипь, что приводит к ухудшению отвода тепла от теплонагруженных деталей двигателей.

Одновременно с этим возникают трудности с осуществлением эксплуатации и, соответственно, текущего ремонта техники. Низкая сеть объектов ремонтной инфраструктуры накладывает существенный отпечаток на правильность эксплуатации техники в межремонтный период.

Существует еще один важный момент, который нельзя упускать из вида. Опыт показывает, что от начала поставки вооружения и техники и до достижения боеготовности частей и подразделений проходит достаточно долгий срок, который может достигать отрезка в 3-5 лет. Очевидно, что приме-

нительно к Арктике этот срок будет еще большим. Ремонт аэродромов, развертывание обеспечивающей инфраструктуры, воссоздание системы управления и связи, обучение полетам летного состава в сложных условиях арктического региона, организация поисково-спасательной службы в безлюдной местности – все это потребует значительных усилий и времени.

Несмотря на дороговизну освоения Арктики, создания и наращивания военного потенциала в регионе, данное направление способствует развитию науки и технологий, является толчком к исследованиям в сфере военной безопасности страны, проектированию и созданию новых образцов вооружения, военной и специальной техники, что в свою очередь повлияет на функционирование предприятий оборонно-промышленного комплекса страны.

Список литературы

1. *Фролов И. Э.* Освоение российской зоны Арктики: проблемы воссоздания транспортной и военной инфраструктур // Проблемы прогнозирования. – 2015. – № 6. – С.67.
2. *Байерз М.* Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады: прошлое, настоящее, желаемое будущее // Вестник Московского университета. – 2011. – Серия 25. – № 2. – С.98.
3. *Тигранов М. В.* Арктика – центр мировой геополитики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: militaryreview.ru/arktika-centr-mirovoj-geopolitiki.html (дата обращения 03.10.2016).
4. *Коваль В. П.* Продвижение национальных интересов России в Арктике в контексте международного сотрудничества // Аналитический вестник. – 2016. – № 5(604). – С.16-17.
5. *Ходаренок М. В.* Схватка за Арктику / Военно-промышленный курьер. – 25 декабря 2013. – № 50(518). – С.3.
6. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rg.ru/2012/07/30/more-dok.html>.