

НЕКОТОРЫЕ ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВ В АСПЕКТЕ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНО- ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ

Эльза А. Ахмедова,
преподаватель кафедры «Регулирование экономики» Азербайджанского государственного экономического университета.

В данной статье рассматривается актуальность и важность вопросов о транспортной безопасности государств в международных экономических отношениях, как одной из составляющих частей экономического права. Одновременно затронуты вопросы, имеющие принципиальную важность для формирования нового международного экономического порядка.

Ключевые слова: экономическая безопасность; международные экономические отношения; международное экономическое право; Азербайджанская Республика; транспортная безопасность, и др.

В современной науке вопросы безопасности государств, с точки зрения экономики, продолжают оставаться одним из наиболее актуальных и обсуждаемых понятий. Хотя понятие экономической безопасности определяется по-разному, однако, многие авторы сходятся во мнении, что это понятие должно содержать положения, относящиеся к соответствующему состоянию национальной экономики. А именно, когда: а) защи-

щаются национальные интересы и демонстрируется устойчивость к внешним и внутренним угрозам и рискам, б) как способность развивать и защищать самые важные для жизни людей, общества и государства интересы, в) существует общность потребностей, при которых государство, общество и личность прогрессивно развиваются.

Общепризнанно и то, что экономическая безопасность это не только одна из составляющих национальной безопасности, охватывающая оборонную и экологическую, но и задачи и интересы, имеющие первостепенное значение для государства.

По нашему мнению, множество представленных определений безопасности в экономическом плане являются достаточно интересными и важными, например, предложенное в учебнике, под редакцией Сенчагова В.К. (1), а также некоторых других авторов. Так, данный автор справедливо считает, что, в частности, для России проблема экономической безопасности является одной из самых важных для развития и существования России в качестве единого суверенного государства.

Полагаем, что такой подход закономерен не только для российского государства, но и, по – существу, для любой



страны на постсоветском пространстве, в том числе и для Азербайджанской Республики, поскольку это обуславливается универсальностью понятия о безопасности, выступающим ключом в связке экономики и безопасности.

Вместе с тем, по справедливому замечанию Гончаренко Л. П (2), рассматривать категорию экономической безопасности стоит как экономическое состояние институтов власти, при которых уровень оборонного, политического и социального развития Российской Федерации обеспечивается в достаточной мере и является прогрессивным. Выполняются независимость и неувязимость интересов экономического плана в отношении возможных внешних и внутренних угроз и воздействий.

Примечательно, что выполнение этих требований весьма существенно в деле решения и перспективе этой проблемы, и ее актуальности, как для интересов РФ, так и любого суверенного постсоветского государства.

Очевидно и то, что первоочередными задачами экономической безопасности современных государств, особенно тех развивающихся, которые относительно недавно приобрели независимость, это обеспечение непрерывного и пропорционального экономического роста, взятие под контроль безработицы и инфляции, формирование эффективной экономической структуры и развитого рынка ценных бумаг. Важным также является сокращение государственного долга и дефицита бюджета, обеспечение защиты в социальном

плане и повышение у населения надлежащего уровня жизни. Поддерживается на устойчивом уровне национальная валюта, а также другие валюты, определяющие стратегию безопасности в экономическом плане в качестве формирования и обоснования приоритетов стратегического плана, интересов национальной сферы, механизмов и средств решения вопросов.

В экономической безопасности, и ее макроэкономическом анализе, необходимо выделить и такие составляющие как независимость экономического плана, стабильность национальной экономики, ее устойчивость, а еще – способность к прогрессу и саморазвитию. В отношении же экономической независимости, – она подразумевает возможность выполнения государственного контроля над использованием ресурсов национального значения и способность обеспечивать конкурентные национальные преимущества. Так будет обеспечено равноправное участие государств в международной торговле.

Стабильность и устойчивость национальной экономики предполагает надежность и прочность всех элементов системы экономики, защиту всех собственнических форм, сдерживание факторов дестабилизации. Способность к прогрессу и саморазвитию понимается, как способность самостоятельно воплощать в жизнь национальные интересы, создавать благоприятный климат для новых инвестиций, развивать потенциал интеллектуального плана. Важно при этом, чтобы экономика, которая постоянно развивается, была спо-



собна не только демонстрировать противостояние внешним и внутренним угрозам, но и смягчать последствия процессов дестабилизации.

Общепризнанно и то, что в число объектов экономической безопасности входят, в первую очередь, государство, общество, граждане, предприятия, учреждения и организации, территории, объекты особого назначения. Кратко говоря, основной субъект экономической безопасности это государство, осуществляющее свои функции в этой области через соответствующие органы законодательной, исполнительной и судебной ветвей власти.

В системе экономической безопасности определяющую роль играют национальные экономические интересы, их приоритеты. Для определения данных национальных интересов, в свою очередь, необходимо осуществление, например: анализа текущего состояния экономики и выявление тенденций развития; моделирование и прогнозирование социально-экономического развития; корректировка мер государственного регулирования с целью достижения желаемых целей, и др. В указанных действиях особое значение представляет, в частности, разработка системы экономических показателей, которые бы содержали количественную оценку социально-экономического развития страны, что, безусловно, требует отражения в действующей статистике, и другие меры.

Относительно приоритетных экономических интересов государства, что, в целом, общепризнанно, что ими являются:

создание самодостаточной социально ориентированной экономики; сохранение и развитие интеллектуального и научно-технического потенциала; обеспечение экономически безопасных условий жизнедеятельности общества; построение равноправных и взаимовыгодных экономических отношений с другими государствами и некоторые другие приоритеты.

Угрозами экономической безопасности страны является совокупность условий и факторов, создающих опасность жизненно важным интересам личности, обществу, государству, затрудняют или делают невозможным реализацию национальных экономических интересов. При этом, выделяют как внутренние, так и внешние угрозы экономической безопасности страны.

В число внутренних угроз экономической безопасности государства входят: 1) неопределенность государственной научно-технической политики, 2) сокращение объемов производства в ведущих отраслях, 3) разрыв хозяйственных связей, монополизация экономики и криминализация общества, 4) структурные диспропорции, большой внутренний долг, высокий уровень изношенности основных фондов, 5) энергетический кризис, 6) низкий уровень производительности труда и инвестиционной деятельности, и др.

Внешние угрозы экономической безопасности государства это: 1) экономическая зависимость от импорта и отрицательное внешнеторговое сальдо, 2) нерациональная структура экспорта, выра-



жающаяся в чрезмерном вывозе сырьевых ресурсов, 3) потеря позиций на внешних рынках и рост внешней задолженности, 4) нерациональное использование иностранных кредитов, 5) неконтролируемый отток валютных ресурсов за границу, размещение их в зарубежных банках и другие угрозы.

Как видно, с учётом приоритетных национальных интересов и угроз экономической безопасности страны должны определяться меры государственной политики экономической безопасности, охватывающие научно-техническую, экономическую, социальную сферы, а также политику, военную, экологическую, информативную сферы для обеспечения в целом национальной безопасности страны.

Однако, современный мир движется в сторону глобальных торгово-транспортных проектов или преференциальных торговых соглашений институционального типа, которые, с одной стороны, должны предусматривать обязательства на договорной основе по облегчению и сокращению времени прохождения готовых и промежуточных товаров и услуг через границу и, с другой стороны, по институциональному реформированию самих экономик за границей.

Так, в настоящее время, обращает на себя внимание план-график реализации указа Президента России – повысить к 2024 г. грузооборот Северного морского пути (СМП) до 80 миллион тонн ежегодно, на что потребуется 905,6 миллиарда руб. (3) Из них, как указывает тот же источник,

в 235,9 млрд. руб. обойдётся соединение Северной и Свердловской железный дорог и выход транспортной системы к Северному морскому пути; а 169 млрд. руб. выделено на федеральную программу «Морские пути».

Определённый торгово-экономический интерес вызывает перечень мероприятий, среди которых, например, строительство нескольких ледоколов, в том числе, ледокола по так называемой «смешанной схеме», или, продление срока пользования некоторых ядерных установок судов атомно-технологического обеспечения, или, хранилища жидких радиоактивных отходов, и некоторые др.

Естественно, целью намеченных на относительно далёкую экономическую перспективу мероприятий является последовательное развитие особой, торгово-транспортной магистрали – Северный морской путь. Арктическая зона имеет принципиальное значение для российских экономических интересов, поскольку в этой зоне создаётся около 20% валового внутреннего продукта государства и обеспечивается более 25% его экспорта, не говоря о том, что здесь не только находится его главная минерально-сырьевая база, но уже добывается и производится более 90% никеля и кобальта, более 80% газа, 25% нефти и т.д. Совокупный объем инвестиций в проекты развития сырьевой базы и логистического потенциала Арктики до 2050 г. оценивается в 13,5 трилл. руб. При этом 5,5 трилл. должны быть освоены уже к 2024 г (3).

Всё это свидетельствует о том, что



Северный морской путь, соединяющий порты европейского и дальневосточного побережий, приобретает важнейшее значение, позволяющий, по мнению экспертов, не только значительно снизить стоимость транспортировки сжиженного природного газа, но и сократить срок поставки газа в Азию с 36 до 19 дней. Сейчас в зимний период транспортировка осуществляется через Суэцкий канал, соединяющий Средиземное и Красное моря. Для сравнения: путь из Владивостока до Санкт-Петербурга по Северному морскому пути составляет 14 тыс. км, через Суэцкий канал – 23 тыс. км.

Объективно говоря, можно отметить, что кроме экономии на топливе, уменьшение продолжительности рейса, автоматически сокращаются расходы на оплату труда персонала и уменьшается стоимость фрахта (провозная плата за транспортировку грузов или использование судна).

В месте с тем, по мнению некоторых специалистов, иностранных партнеров, в развитии северного маршрута больше всего заинтересован Китай. Так, по словам одного из руководителей Института стратегического сотрудничества Китая и России, арктический путь снизит стоимость транспортировки товаров в Европу в два раза: «Сырая нефть, потребляемая морским транспортом Китая, является самым большим фактором в стоимости доставки. Цена топлива составляет половину от общей стоимости фрахта».

Среди других преимуществ СМП по сравнению с Суэцким каналом – отсутствие очередей и платежей за проход судна, при этом, северный маршрут более

безопасен. Традиционный южный путь проходит через пиратский Малаккский пролив и сомалийские воды, что означает более высокие затраты на обеспечение безопасности рейсов. Из-за обострения ситуации на Ближнем Востоке также возникают риски остановки движения через Суэцкий канал.

Как известно, в августе 2018 г. произошло важное событие, когда компания Maersk Line (Дания), мировой лидер по морским грузовым перевозкам, отправила судно в пробный рейс по Северному морскому пути, что рассматривалось как особое явление, открывающее новую страницу в истории торгового мореплавания. Среди достоинств имеются в виду такие важные факторы, как относительная безопасность, эффективность и востребованность российской Арктики, всего Северного морского пути как международного транспортного коридора.

Однако, данная компания не торопится рассматривать этот маршрут как единственную коммерческую альтернативу существующей сети, поскольку фактически, имеются в данном случае не только «плюсы», но некоторые весьма существенные «минусы». Так, главный недостаток Северного пути – суровые природные условия и ограниченный навигационный сезон. Во многом эта проблема решается с помощью атомных ледоколов, но их пока недостаточно. Как считают некоторые специалисты, ожидать увеличения числа ледоколов в ближайшей перспективе не приходится даже с учетом того, что в 2019-2021 годы должно быть построено не менее трех новых ледоколов.



Действительно, в практическом плане, по своим географическим и климатическим особенностям, арктическое пространство существенно отличается от других частей земного шара и Мирового океана. Соединяясь с территорией арктических государств, ледовой массив – «суша» – более, чем на триста дней в году перекрывает акваторию морей Арктики, что делает их по существу непригодными для обычного, тем более, для международного судоходства. Однако, факт того, что приарктические страны в течение долгого времени осваивают «свою» территорию, позволяет рассматривать их в качестве наиболее заинтересованных и, с другой стороны, обладающих особыми правами на Арктику (5).

Возвращаясь к сегодняшним дням, можно отметить, что немаловажной проблемой является отсутствие, более или менее, точного климатического прогноза. Несмотря на стремительное таяние арктических льдов в условиях глобального потепления, через 30-40 лет, по некоторым данным, ситуация может кардинально измениться. Похолодание может существенно повлиять на условия работы, а значит – неясно, стоит ли инвестировать средства в строительство судов для Севморпути. По мнению некоторых экспертов, если в осенние месяцы путь займет 10-12 дней, то дальше отклонения доходят до 40 суток, из-за чего может подрываться экономика, или, судовладельцы и грузоотправители не могут строить бизнес-планы, т.д.

Ещё серьёзным, дополнительным «минусом», также, по мнению соответствующ-

щих специалистов, является отсутствие сводных данных по максимальной пропускной мощности Севморпути, и его единого оператора этого маршрута, а также отсутствие инфраструктуры и регулярной грузовой базы на всем его протяжении. Например, контейнеровоз компании Maersk, который отправился в пробный рейс по этому пути в летний период 2018 г., даже не смог загрузиться рыбой. Это стало невозможным, поскольку в порту не хватало, например, так называемых рефрижераторов, обычно используемых для подключения охлаждаемых контейнеров, и других технических приспособлений.

В силу данных и других обстоятельств, перечисленные проблемы мешают популяризации и монетизации Северного морского пути. И для сравнения, можно отметить, что если транзит грузов через Суэцкий канал превышает миллиард тонн, то транзит через Севморпуть колеблется на показателе около 200 тыс. т. Иными словами, реальная ситуация такова, что количество транзитных судов, которые проходят по нему за год, равно числу судов, за день проходящих по Суэцкому каналу. Хотя цели и задач России, в основном, весьма амбициозны, поскольку, факт, что в 2017 г. объем грузоперевозок по Севморпути составил около 10 млн. т. И только к 2024 г. объем транспортировки грузов может достигнуть лишь 52 млн. т. в год.

Вполне возможно и не исключено, что при условии реализации всех заявленных мероприятий по развитию маршрута и сопутствующей ему инфраструктуры этот морской путь может со временем стать



не только главной национальной трассой, но и одним из лидеров мирового судорождения поскольку есть мнение и намерение, в частности, Китая после 2020 г. направлять через этот путь до 15% своего внешнеторгового оборота с Европой.

Что касается транспортной безопасности, как одной из составных частей экономической безопасности, то можно подчеркнуть, что в современную эпоху её обеспечение, в частности, при международных перевозках является также одной из ключевых проблем современных экономических отношений. Её решение является не только важной задачей для международных транспортных организаций, но рассматривается как составная часть политики государств в транспортной сфере.

Транспортная безопасность является одним из необходимых факторов для международных транспортных перевозок, осуществляемых между двумя и более государствами на основе определяемых условий заключенных между ними договоров (соглашений).

Несмотря на то, что принцип безопасности транспортных перевозок обладает производным характером от общих принципов транспортного права, он гармонирует, согласуется с требованиями императивных международно-правовых норм, в частности, с положениями Венской конвенции 1969 г. о праве международных договоров. В её ст. 53 указывается, что «императивная норма публичного международного права является нормой, принимаемой и признаваемой международным сообществом государств, в целом, и уклонение от нее недопустимо».

Характерно и то, что принимая во внимание важность вышеотмеченных принципов, Азербайджанская Республика (6), как и другие страны постсоветского пространства, закрепила верность им в своем Основном законе. Можно отметить и то, что реализация принципа организации перевозок, обеспечение их безопасности, стало одной из конституционных задач для деятельности государственных органов в транспортной области.

Вместе с тем, общепризнанные принципы и нормы современного международного права оказывают большое воздействие на транспортную безопасность государств, что определяет возможность её организации при перевозке пассажиров, грузов и багажа, а также характер претворяемых с этой целью в жизнь необходимых мер. Указанное обстоятельство приобретает значение и в том смысле, что при международной перевозке опасных и особо опасных грузов, предопределена не только первостепенная обязанность вступать во взаимовыгодные экономические отношения, но и задача равноправного их регулирования.

Как видно, в настоящую эпоху принцип транспортной безопасности, стал одним из основных (специальных) принципов современного международного транспортного права, приобрёл особую значимость для государств, в частности, для перевозки пассажиров и грузов в процессе их транспортной деятельности. Как для любого вида безопасности, главной в международной перевозке является приоритетность человеческой жизни при неукоснительном соблюдении транспортной безопасности.



Транспортная безопасность (7) должна обеспечиваться не только международно-правовыми средствами и мерами, но и правового регулирования и исполнения в отношении любых международных транспортных операций. Вместе с тем, необходимо не наносить какой-либо ущерб экологическому состоянию окружающей среды, не допускать нанесения вреда интересам субъектов или возникновения негативных для них последствий.

Очевидно, что перечисленные и иные значительные факторы легли и создали устойчивую основу для развития и укрепления основы как для реализации энерготранспортных проектов первостепенной важности, так и для национальной и экономической безопасности Азербайджана. Примечательно, что крупномасштабная работа стратегического характера была достигнута не только отстаиванием собственных национальных и экономических интересов, но и благодаря использованию возможностей экономической дипломатии, успешным сочетанием экономики и политики.

Одновременно можно отметить, что благодаря усилиям нашего государства за последние годы расширилось его транспортное сообщение с многими другими странами, в особенности, со странами-членами Европейского Союза (8). А экспортный нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД) и экспортный газопровод Баку-Тбилиси-Эрзурум внесли достойный вклад в обеспечение энергетической безопасности в мире. Кроме того, можно отметить и подписание итогового инвести-

ционного решения по проектам TANAP и TAP, являющимся составной частью Южного газового коридора, имеющего исключительное значение в обеспечении энергетической безопасности региона и Европы, а также по проекту «Шахдениз-2». Значительная часть работ по этим проектам уже выполнена.

Благодаря вложению крупных инвестиций в транспортный сектор осуществлены масштабные проекты, направленные на реализацию транзитного потенциала. Так, усилилась деятельность транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), была сдана в эксплуатацию железная дорога Баку-Тбилиси-Карс, состоялось открытие терминала в комплексе Бакинского международного морского торгового порта, реализуются проекты строительства магистральных дорог по транспортным коридорам Север-Юг и Восток-Запад.

В настоящее время в нашей стране начинается новый этап экономической либерализации, структурных реформ. Основная задача на этом этапе заключается в создании эффективной экономики, осуществлении действенной социальной политики, основанной на более здоровой экономической базе. Следует учесть, что Азербайджан, взявший за основу тезис «Лучшая социальная политика – это правильная экономическая политика», как и многие страны Восточной Европы, успешно завершил период экономической трансформации.

Новый этап экономического развития в Азербайджане характеризуется разви-



тием не нефтяного сектора и предпринимательства, снижением уровня бедности, открытием большого числа рабочих мест. Одновременно развиваются наши регионы, что сопровождается повышением экономической активности в провинциях. Посредством государственных инвестиций модернизируются наши инфраструктурные объекты. Как потенциальные отрасли не нефтяного сектора развиваются сфера услуг, строительство, связь и информационные технологии, транспорт, туризм, перерабатывающий сектор. Устойчивый характер носит политика поддержки государством сельского хозяйства.

С целью обеспечения устойчивости успехов, достигнутых в области социально-экономического развития нашей страны, была принята Концепция развития «Азербайджан 2020: взгляд в будущее». В рамках Концепции утверждены и исполняются 53 документа, включающих развитие не нефтяного сектора, совершенствование транспортной, транзитной и логистической инфраструктуры. Предусмотрено сбалансированное развитие регионов, обеспечение перехода к информационному обществу, развитие человеческого капитала и построение системы эффективной социальной защиты, усиление институционального потенциала, развитие гражданского общества, защита окружающей среды и другие вопросы.

Использованная литература и источники:

1. Подробнее см. Экономическая безопасность России: Общий курс: Учебник. Под ред. В.К. Сенчагова, 2-е изд., М.: Дело, 2005;
2. Гончаренко Л.П. Управление безопасностью. Учебное пособие. М., 2005; и др.
3. См. интернет ресурс: Lenta.ru . Материал «Россия строит триллионный маршрут для всего мира» от 24.01.2019.
4. Основы современного правового режима Арктики были заложены ещё в первой половине XIX в., после заключения ряда двусторонних соглашений и договоров, как например, российско-шведские договоры 1806 и 1826 годов, российско-американская конвенция 1824 г., российско-английская конвенция 1825 г., и другие акты. Более того, арктические пространства были присоединены к России по праву первооткрытия, что соответствовало международной доктрине того времени, касающейся приобретения суверенитета на вновь открываемые территории. Тем не менее, есть исторические факты недавнего прошлого, когда эти российские пространства неоднократно становились объектом, мягко говоря, безуспешного посягательства со стороны некоторых соседних, приарктических стран, например, когда канадцы подняли британский флаг на о. Врангеля в 1921 г., и другие факты. См. подробнее: Морской энциклопедический справочник. Т.1. Изд-во «Судостроение». Ленинград. 1987, стр. 43-45; Современное международное морское право. Режим вод и дна Мирового океана. Изд-во «Наука». Москва. 1974, стр.184-190;
5. См., например, О. Эфендиев, Э. Алиев. Внешнеэкономическая деятельность современного Азербайджана. Изд-во «Зардаби ЛТД» ООО. Баку. 2007 и др.
6. Э.А. Алиев. О.Ф. Эфендиев. Международное транспортное право и его институты. Учебник. Изд-во «Гюнеш-Б». Баку. 2016, стр.168-208 и др.
7. См. О.Ф. Эфендиев. Некоторые международно-правовые проблемы сотрудничества и партнёрства Азербайджана с европейскими странами в аспекте экономической безопасности//«Российский ежегодник международного права.2013». С.-Петербург. 2014 и др.

