

СОВРЕМЕННАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ГОСУДАРСТВА УКРАИНА ПРИ ФУНКЦИОНИРОВАНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Грузан А.В. старший преподаватель кафедры «Международная экономика» ДонНУ

Национальная безопасность Украины - совокупность благоприятных факторов для обеспечения стабильного развития украинского общества и государства. Для достижения национальной цели, социального идеала, для сохранения фундаментальных ценностей и традиций народов, населяющих Украину, а так же нейтрализация, а при необходимости, ликвидация всех внешних угроз, рисков и их источников, руководствуясь своими национальными интересами.

Современная национальная безопасность в первую очередь связывается с принадлежностью к статусным коммуникациям (военно-стратегическим и экономическим блокам). Украине и в этой новой системе координат может выпасть статусность, в первую очередь, благодаря своей географической особенности. Украина обязана стать центром славянского мира в Европе, центром кооперативной аграрной культуры между Европой и Азией, центром регионального альянса стран-транзитёров ЕС и ШОС, гарантом безопасности транспортных коридоров по которым будет двигаться товар, энергоносители и собственная электроэнергия.

Современный мир стремительно меняется, и эти изменения одинаково ощутимы и небезопасны как для традиционно слабых, уязвимых государств, так и для благополучных стран так называемого «золотого миллиарда». Основным трендом современности, несущим миру эти изменения, является глобализация, ее специфические эффекты в сфере экономики, международных отношений, экологии, гуманитарного развития. Эти эффекты достаточно интересны для того, чтобы уделить им отдельное внимание.

Границы между отдельными странами постепенно утрачивают своё традиционное значение, становятся проницаемыми и большей частью выполняют функции сопряжения территорий с разными таможенными и политическими режимами. Украина, в силу особенностей ее геополитической и политической географии, является своеобразным резонатором международных процессов. Этот факт был очевиден на заре становления государственности и суверенитета Украины. Очевиден он и сегодня. Однако до сих пор нашей стране не удалось реализовать грамотную стратегию упреждения соответствующих рисков и использования преимуществ. Определение внешнеполитического курса, который бы в полной мере отвечал национальным интересам Украины, одновременно гарантируя безопасность и опираясь на поддержку населения — судьбоносная задача, стоящая перед нашей страной.

Важным направлением стратегии экономического развития Украины является интеграция ее национальных транспортно-коммуникационных коридоров в транспортную евразийскую магистраль международного сообщества. Актуальность этого процесса усиливается в связи с необходимостью оптимизации условий реализации общего экспортно-импортного потенциала Украины, с учетом выгодной геополитической позиции страны, позволяющей рассматривать ее территорию в качестве региональной европейской макротранзитной транспортно-коммуникационной зоны. Дополнительным аргументом, требующим оперативной разработки сбалансированной программы развития транспортных коммуникаций страны, является освоение нефтегазовых месторождений Каспийского бассейна и возникающие в связи с этим маршруты транспортировки энергоносителей и сырья через систему транс кавказских транспортных коридоров в Европу через территорию Украины.

Европейское будущее Украины понимается исключительно как обретение членства в Евросоюзе. 1 января 2007 года стало началом отсчета нового этапа в истории этого региона. Первый раз в истории Европейский союз приблизился к Черному морю. А это означает, что роль Украины становится все более важной для Европейского союза, чем это было в прошлом году. Это означает, что Украина, как важная страна на побережье Черного моря, может играть весьма существенную роль как региональное государство, которое будет интегрировать эту часть континента все ближе и ближе к европейским структурам. Черное море играет важную роль в утверждении Украины как транзитного государства. Регион расположен на пересечении важнейших международных путей из Европы в Азию, из Центральной и Северной Европы (по системе водных путей реки Дунай и канала Рейн–Майн–Дунай) на Ближний Восток и далее в Юго-Восточную Азию, из государств СНГ в страны Средиземноморья. Географическое расположение позволяет ему стать основным

соединяющим звеном между богатым на нефтяные месторождения каспийским регионом и европейским рынком.

Развитие транспортной сферы уже является объектом пристального внимания со стороны Европейского союза. Примером может служить один из наиболее перспективных Евро-Азиатский транспортный коридор, ключевым звеном которого является паромная переправа Ильичевск–Поти. Развитие этого коридора финансируется ЕС в рамках программы TRASECA и предполагает оказание технической помощи. Перспективными представляются и транспортные коридоры Одесса–Гданьск, и радиальный вокруг Черного моря в рамках ОЧЭС. Сегодня наличие таких межгосударственных объединений, как ОЧЭС и ГУАМ, создает дополнительные предпосылки для экономической интеграции.

В последнее время на существующую конкуренцию между государствами региона все большее влияние оказывает глобальное соперничество, в частности между евроатлантическим сообществом во главе с США, с одной стороны, и Россией — с другой. Черноморский регион объявлен зоной стратегических интересов США, что вызвано его близостью к Ираку и Ирану. К сожалению, это соперничество не ограничивается исключительно экономической сферой. Вместо превращения региона в зону мира и стабильности идет наращивание вооруженного присутствия. Существуют «так называемые легкие американские передовые базы по пять тысяч штыков в каждой», которые создаются на территории Румынии и Болгарии. Стремление перенести однополярную модель на Черноморский регион может иметь негативные последствия, станет дополнительным фактором раздора среди государств Причерноморья. С выходом ЕС к Черному морю Брюссель становится одним из ведущих игроков в регионе, что может еще больше поколебать намечающееся региональное единство. Не стоит забывать и об иных проблемах региона. Во-первых, Черноморский регион входит в так называемую «дугу нестабильности» (бывшая Югославия — Приднестровье — Абхазия — Южная Осетия — Карабах — Чечня). Существование непризнанных государств значительно ослабляет интеграционный потенциал региона. Во-вторых, экономический потенциал новых членов Европейского союза — Болгарии и Румынии — незначителен. Эти государства не могут быть инвесторами в экономику Украины, поскольку их экономики сами требуют существенных вливаний. В-третьих, Украина имеет ряд противоречий с юго-западными соседями, в первую очередь с Румынией. Речь идет о разграничении континентального шельфа в районе острова Змеиный и о судоходстве в украинской части дельты Дуная. В 80-е годы понятие «национальная безопасность» отождествлялось исключительно с военной безопасностью государства. Но интегральный характер понятия «национальная безопасность», которое в своей сущности должно отражать сложное и специфическое взаимодействие геополитических, социальных, экономических, гуманитарных, политических, военных, правовых и других факторов развития общества. Как главный критерий экономической безопасности исследователи определили уровень конкурентоспособности национальной экономики. На основе анализа уровней обеспечения Украины основными факторами производства (природными и трудовыми ресурсами, капиталом) и эффективности их использования по сравнению с ведущими странами мира предложены меры по ее повышению. Внешнеэкономический аспект экономической безопасности представлен в четырех направлениях. Первое направление касается защиты страны от опасностей, которые вытекают из глобализации и обусловлены в большей степени неоптимальной, неподготовленной внешнеэкономической открытостью. Второе посвящено анализу экономических рисков и просчетов, связанных с участием Украины в международных организациях, а также с вступлением в ЕС. Третье касается использования в Украине с позиций безопасности мирового опыта рыночно-реформаторских трансформаций. На четвертом направлении решается проблема выбора вариантов использования Украиной международных транспортных коридоров. В Украине, по мнению исследователей, отсутствуют необходимые предпосылки для проведения согласованной внешней политики защиты национальных экономических интересов. Одним из реальных шагов на этом пути должно стать введение «национального экономического диалога». На внешней арене нация должна выступать не как совокупность отдельных субъектов экономической деятельности, а как единый организм.

Международные транспортные коридоры имеют важное значение для каждой страны. Это оценивается не только с точки зрения коммерческой выгоды, но с более широких позиций национальной безопасности, таких ее составляющих, как: военная, экономическая, промышленная, технологическая, продовольственная, демографическая. Доказательством необходимости комплексного подхода является и то, что международные транспортные коридоры проходят по участкам наиболее насыщенных национальных транспортных коридоров.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

Влияние международных транспортных коридоров на национальную безопасность страны зависит от функций, которые они выполняют.

Прямыми функциями международных транспортных коридоров являются обслуживание экспортно-импортных перевозок, а также международного транзита.

Все остальные проявления являются мультипликативным эффектом при совместном воздействии международных и национальных транспортных коридоров на составляющие национальной безопасности.

Для соседних государств проблема беспрепятственной связи никогда не стояла. Для стран, не граничащих непосредственно, это условие является критичным. Поэтому отдаленные международные торговые партнеры стараются выбирать маршруты с минимальным количеством промежуточных стран, с их пограничными барьерами, разнообразием политической обстановки, денежными сборами.

Другой базовой функцией международных транспортных коридоров является обеспечение международного транзита. В настоящее время роль евроазиатского сухопутного транзита резко возросла. Это объясняется лавинообразным ростом объемов товарооборота между Европой и Азией.

При этом Европа к настоящему моменту фактически достигла предела в развитии своего промышленного потенциала в объемных показателях для удовлетворения внутреннего спроса. Дальнейшее развитие производства в Европе связано лишь с увеличением экспорта в другие регионы мира, в первую очередь в Азию.

Исходя из тех экономических выгод, которые дает обслуживание международного транзита, многие страны борются за то, чтобы международные транспортные коридоры проходили по их территориям. Однако чем больше страна, чем сильнее развито ее промышленное производство, внутренняя производственная кооперация, чем более емким является внутренний рынок, тем меньшую долю составляют доходы от международного транзита по отношению к валовому внутреннему продукту.

Международные транспортные коридоры совместно с национальными влияют на промышленную, продовольственную, демографическую, военную и технологическую безопасность. Это связано не только с глобализацией мировой экономики и переводом промышленных предприятий из Европы в Азию, но и необходимостью соблюдения единых международных стандартов при всех видах обслуживания международного транспортного коридора. Возросшие требования к качеству транспортной инфраструктуры, транспортным средствам заставляют повышать качество изготовления транспортного оборудования.

Повышение требований международной конкуренции обязывает вводить тотальный контроль за прохождением каждого контейнера, каждого движущегося транспортного средства, переходить на логистические методы обслуживания грузопотоков на основе синхронного взаимодействия всех видов транспорта, перегрузочных комплексов, таможенных и пограничных служб. К процессу транспортировки подключаются информационно-аналитические системы и космическая навигация. Транспортно-перегрузочные логистические центры становятся точками технологической активности.

Гарантией технологического успеха азиатских стран была государственная технологическая политика, в результате которой отбирались для функционирования лишь те международные компании, которые ввозили в страну только самые передовые технологии. Поэтому есть все основания утверждать, что при верно выбранной государственной политике международные транспортные коридоры являются проводниками технологического прорыва.

Международные транспортные коридоры, как правило, становятся базовыми национальными коридорами, на основе которых формируется опорная транспортная сеть циклического типа, так называемая опорная транспортная решетка.

Проведенная оценка влияния международных коридоров на национальную безопасность, их нынешнее состояние, а также вызовы глобализации позволяют сделать следующие выводы:

1. Необходима динамичная, системная, подкрепленная наукой государственная транспортная политика в области международных транспортных коридоров. Украине необходимо своевременно вносить инициативы по развитию МТК и упреждающе реагировать на вызовы и угрозы, связанные с МТК, участия в формировании общей транспортной системы континента.

2. ТРАСЕКА имеет перспективу развития, но не полностью решает проблему национальной безопасности и тем более задачу удвоения ВВП с поддержание набранного темпа в последующие периоды.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

3. Ключевым, безальтернативным международным транспортным коридором, решающим вопросы безопасности и экономики является главный проект Транспортной стратегии Украины на период 2020 года формирование международных транспортных коридоров.

4. Решение проблемы МТК «Север-Юг» зависит лишь от самой Украины, от государственной транспортной политики в этом регионе.

Усиление разноплановых внешних влияний на Украину и деструктивные действия ее контрагентов по подрыву потенциальных геополитических выгод Украинского государства могут привести к потере им инициативы в региональной политике, а также стабильно положительных отношений с рядом стран и альянсов.

Международные отношения в наше время не менее угрожающие и бросают как мировому сообществу, так и каждому отдельному его субъекту не меньше вызовов, чем когда-либо в период новой и новейшей истории человечества. Речь идет только об изменении характера угроз, а не об их исчезновении и полной безопасности в мире.

Для Украины это означает, что в среднесрочной перспективе особое значение приобретет рост военной активности иностранных государств и их блоков близ украинских границ в условиях ограниченной эффективности международных договоров в сфере разоружения и контроля над вооружениями. При этом важную роль будут играть недейственность нынешних внешних гарантий безопасности нашего государства, оттягивание перспектив его вступления в эффективные международные системы коллективной безопасности, нестабильность военно-политической ситуации в зоне стратегических интересов Украины.

В экономической сфере самыми опасными внешними угрозами интересам нашего государства будут: следующие циклы кризисных явлений в мировой финансово-экономической системе в условиях значительного сокращения их временных интервалов; отсутствие масштабной производственной, научно-технической и финансовой кооперации и построенного на долгосрочных взаимных обязательствах торгово-экономического сотрудничества Украины с другими странами мира; низкая, обусловленная конкурентными соображениями, заинтересованность “мировых грандов” в системной модернизации инфраструктуры Украины, их направленность только на реализацию локальных краткосрочных проектов, использование дешевых человеческих, земельных и других ресурсов нашего государства.

Украина находится в условиях системного долгосрочного кризиса со следующими критическими по своим возможным отрицательным последствиям признаками:

— политическая нестабильность (глубинной системной причиной которой является дуализм исполнительной власти), угрожающая упадком всех сфер жизни общества;

— разительное несоответствие одного из лучших в Европе природно-ресурсного и человеческого потенциала темпам роста реального валового внутреннего продукта, которые не обеспечивают даже приближения уровня жизни населения Украины к среднеевропейским показателям;

— фактическая исчерпанность вследствие мирового финансово-экономического кризиса механизмов и ресурсов экономического развития, которые обеспечивали рост в предыдущие годы и были связаны прежде всего с благоприятной международной ценовой конъюнктурой;

— устарелость и изношенность основных производственных фондов, особенно в экспортно-ориентированных отраслях, угольной, металлургической, энергетической, машиностроительной промышленности, что приводит к научно-технологическому отставанию нашего государства от индустриально развитых стран;

— угроза энергетической безопасности Украины, обусловленная энергоемкостью экономики, низким уровнем использования альтернативной энергетики, чрезмерной зависимостью от внешних стремительно исчерпывающихся источников энергии, неадекватной структурой и географией импорта энергоносителей, особенно природного газа и ядерного топлива;

— значительный, почти 50%, объем экономики с уголовной и коррупционной составляющими, низкий уровень борьбы с преступностью, рейдерством, что порождает безнаказанность, беспредел, общественную апатию и равнодушие;

— реальная безработица, особенно среди молодежи, отраслевая и региональная;

— низкая покупательная способность населения, невозможность для большинства граждан реально решить жилищные и бытовые проблемы за счет массово доступных кредитов;

— постоянные негативные демографические тенденции, значительное ухудшение здоровья нации, снижение средней продолжительности жизни, динамика распространения СПИДа,

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

алкоголизма, наркомании, сердечно-сосудистых заболеваний и туберкулеза, ослабляющих человеческие активы общества;

— ухудшение экологической ситуации, загрязнение значительной части территории Украины (в частности радиационное, химическое, отходами металлургического производства), высокая вероятность масштабных техногенных и природных катастроф;

— повышение уровня этноконфессиональной конфликтности, особенно в “депрессивных” регионах.

Вышеперечисленное предопределяет необходимость принятия неотложных мер для кардинального повышения эффективности Украинского государства и общества. Ведь, медля с реализацией системных задач государственного развития, политическая элита создает “парниковый эффект” полустабильности, что уже в ближайшее время может привести к значительным негативным последствиям.

Итак, Украина опять оказалась на перекрестке траекторий развития. Необходимо решить, каким путем двигаться дальше: или использовать рецепты успеха других стран и тем самым значительно ограничить возможность реализации национальных интересов, или же поставить амбициозную цель — добиться максимальной самодостаточности в принятии судьбоносных для государства и нации решений, проложив свою собственную дорогу в будущее. Эта дорога, по моему мнению, базируется на стратегии субъектности Украины, то есть способности страны самостоятельно моделировать развитие в соответствии с национальными интересами, в широкой кооперации с другими субъектами, активно участвовать в формировании международной политики, иметь достаточный иммунитет к глобальным угрозам и колебаниям мировой конъюнктуры.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Макогон Ю.В. Развитие морского транспорта в государствах членах ЧЭС: проблемы и перспективы – украинский аспект// Сборник научных трудов «Проблемы и перспективы сотрудничества между странами юго-восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ» Том 1.– Севастополь-Донецк: ДонНУ, РФ НИСИ в г.Одесса, РФ НИСИ в г.Донецк, 2009.- С. 16-22.
2. Роль и значение участия Украины в ЧЭС и ГУАМ в рамках ее интеграции в мировое хозяйство // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ. Сборник научных трудов. – Донецк: ДонНУ, 2003. – С. 65-83.
3. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004-2015рр.) «Шляхом європейської інтеграції»/Авт. кол.: А.С. Гальчинський, В.М. Геєць та ін.; Нац. ін-т стратег. досліджень, Ін-т економ. прогнозування НАНУ, Мін-во економіки та з питань європ. інтеграції України. – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004. С.48.
4. Трансформація спеціальних економічних зон України в контексті європейської інтеграції: альтернативні інструменти інвестиційної та регіональної політики: Матеріали засідання «круглого столу» / За ред. В.В. Борщевського. – Львів: Регіональний філіал НІСД, 2005. – С.88.
5. <http://www.zn.ua/search>
6. <http://2000.net.ua/2000/forum/aktualno/>

РЕЗЮМЕ

Непредубежденный анализ украинскими экспертами мировых тенденций и собственно угроз национальной безопасности Украины позволяет сделать вывод, что основой долгосрочной стратегии развития государства должны стать: 1) инновационная модель роста экономики; 2) рациональное и эффективное использование собственных природных богатств, выгодного геополитического расположения, мощного интеллектуального ресурса; 3) минимизация зависимости от внешних источников энергоносителей; 4) сбалансированная модель системы национальной безопасности; 5) прагматичная и экономизированная внешняя политика; 6) разветвлённая международная кооперация в передовых отраслях и высоких технологиях; 7) урегулирование конфликтных ситуаций во внешнем окружении на базе эффективных международно-правовых механизмов.

Ключевые слова: национальная безопасность, транспортный коридор, стратегия развития, национальные интересы.

РЕЗЮМЕ

Неупереджений аналіз українськими експертами світових тенденцій і властиво погроз національної

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЇ ЄВРОПИ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСЬКОГО ЕКОНОМІЧЕСЬКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА І ГУАМ

безпеки України дозволяє зробити висновок, що основою довгострокової стратегії розвитку держави повинні стати: 1) інноваційна модель зростання економіки; 2) раціональне й ефективне використання власних природних багатств, вигідного геополітичного розташування, потужного інтелектуального ресурсу; 3) мінімізація залежності від зовнішніх джерел енергоносіїв; 4) збалансована модель системи національної безпеки; 5) прагматична та економізована зовнішня політика; 6) розгалужена міжнародна кооперація в передових галузях і високих технологіях; 7) урегулювання конфліктних ситуацій у зовнішньому оточенні на базі ефективних міжнародно-правових механізмів.

Ключові слова: національна безпека, транспортний коридор, стратегія розвитку, національні інтереси.

SUMMARY

The unprejudiced analysis the Ukrainian experts of world tendencies and actually national security threats of Ukraine allows to draw a conclusion that a basis of long-term strategy of development of the state should become: 1) innovation model of economy growth; 2) rational and effective use of own natural riches, favourable geopolitical arrangement, powerful intellectual resource; 3) minimisation of dependence on external sources of energy carriers; 4) the balanced model of system of national security; 5) pragmatic and economized foreign policy; 6) the branched out international cooperation in the advanced branches and high technologies; 7) settlement of conflict situations in an external environment on the basis of effective international legal mechanisms.

Keywords: national security, transport corridor, development strategy, national interests.

ВПЛИВ ПРОДОВОЛЬЧОЇ КРИЗИ НА РОЗВИТОК СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА

Губатенко М.І., помічник Народного депутата України, здобувач кафедри «Міжнародна економіка» ДонНУ

На сьогодні сільське господарство в основному успішно задовольняє наявний у світі реальний попит на продовольство. Однак, за даними Продовольчої та сільськогосподарської організації ООН (ФАО), більш ніж 900 мільйонам чоловік на землі продовольча безпека не гарантована [1].

Разом з тим слід зазначити, що загальне число недоїдаючих людей повільно, але неухильно збільшувалося ще до продовольчої та економічної кризи (Рис. 1).

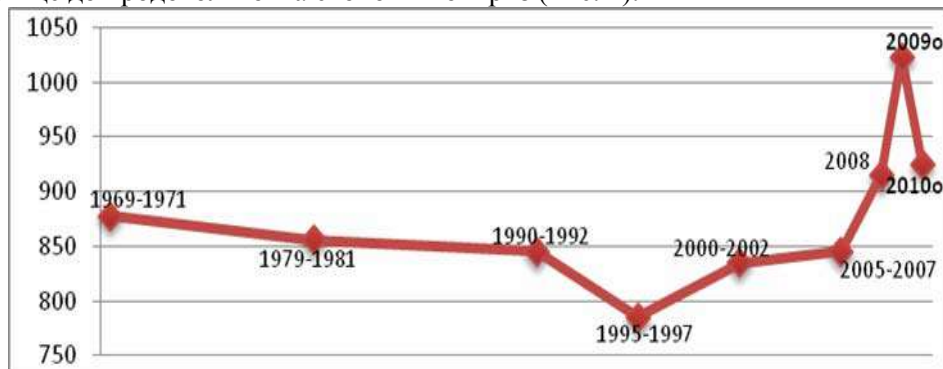


Рис. 1 Кількість людей в світі, що страждали від недоїдання в період з 1969-1971 рр. по 2010р. (млн. чол.) [1, с. 9] на 2010 р.

Та це було спричинено скоріше не негативними тенденціями в світовій економіці, а ростом загальної кількості населення в світі, адже частка людей, що недоїдають, до останнього часу неухильно зменшувалася навіть у країнах, що розвиваються (рис. 2).

Таке покращення продовольчої безпеки, перш за все, пояснюється тим, що, хоча цінам на сільськогосподарську продукцію завжди була властива висока мінливість, до середини минулого десятиріччя їх коливання відбувалося навколо довгострокового низхідного тренда. Аж до 2006 року реальна вартість світового продовольчого кошика зменшувалася і за останні 30 років скоротилася майже в два рази, при цьому ціни на значну частину продуктів знижувалися в середньому на 2-3 відсотки на рік у реальному вираженні [2, с. 15]. Можна виділити дві основні причини, що сприяли такій позитивній тенденції.