

ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԱՅԻՆ ՉԱՐԳԱՅՈՒՄՆԵՐ

ԱՇՈՏ ՄԱՐԿՈՍՅԱՆ

*ՀՀ Կառավարությանն առընթեր
պետական գույքի կառավարման
վարչության պետի տեղակալ,
տնտեսագիտության դոկտոր,
պրոֆեսոր*

ԲՈՐԻՍ ԱՎԱԳՅԱՆ

*ՌԴ պետական ունեցվածքի կոմիտեի
Սանկտ Պետերբուրգի տարածքային
վարչության պետի տեղակալ,
տնտեսագիտության թեկնածու*

ԾՈՎԱՅԻՆ ԵԼՔ ՈՒՆԵՆԱԼՈՒ ՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔԸ

Հայ ժողովրդի պատմության մեծագույն նվաճումներից մեկը այժմ էլ շարունակում է մնալ հայերի հիշողության մեջ: Դա Հայաստանի երբեմնի պատմական անունն է՝ «Ծովից ծով Հայաստան», որով փաստվում է մեր նախնյաց հայրենիքի մեծությունն ու հզորությունը: Մակայն երբ հայերին հարցնում են, թե խոսքը որ ծովերի մասին է, նրանց մեծ մասը ճիշտ չի պատասխանում: Հավանաբար դժվարանում են, որովհետև շատ «ջրեր են հոսել» այն ժամանակներից, երբ Տիգրան Մեծը ստեղծեց երբեմնի հզոր Հայաստանը՝ Քրիստոսի ծննդից առաջ (թագավորել է 95-55 թվականներին):

Ինչպես ցույց է տալիս մարդկության անցած ուղին, բոլոր ազգերն ու ժողովուրդները միշտ էլ ձգտել են ունենալ ծովային սահման կամ էլ անմիջական մուտք դեպի ծով: Ինչո՞ւ: Կարճ և ողջամիտ պատասխան՝ քանի որ մեծ առավելություն է այդպիսի աշխարհագրական դիրք ունենալը: Իսկ եթե հիշենք, որ յուրաքանչյուր պետության զարգացման մեջ աշխարհագրական գործոնն ունեցել է և այժմ էլ ունի կարևոր դերակատարում, ապա պարզ կդառնա, թե խոսքն ինչի մասին է: Ավերորդ չէ հիշատակել մաս, որ մարդկային քաղաքակրթության առաջին օջախներն առաջացել են հենց ծովերի և գետերի մոտ. երկրագնդի վրա կյանքի ծագումը և զարգացումը կապված են ջրի հետ: Անհիշելի ժամանակներից սկսած՝ աշխարհի բազմաթիվ ժողովուրդներ երկրպագում և աստվածացնում են ջուրը, քանի որ առանց դրա կյանք պարզապես գոյություն չի ունենա: Պատահական չէ մաս, որ տիեզերքում կյանք փնտրելիս առաջին հերթին փորձում են պարզել՝ արդյոք ջուր կա՞ այս կամ այն մոլորակում:

Դեռ հազարամյակներ առաջ մարդը հասկացավ, որ առանց ջրի ինքը պարզապես չի կարող գոյատևել, ուստի օրինաչափ է, որ աշխարհի գրեթե

բոլոր ժողովուրդների ավանդապատումներում, գրավոր ու բանավոր խոսքում ջուրը համարվում է կենսատու աղբյուր և անմահության խորհրդանիշ:

Ինչպես նշեցինք, քաղաքակրթության վաղ արշալույսին մարդկանց առաջին բնակավայրերը կառուցվում էին աղբյուրների մոտ, գետերի, լճերի և ծովերի ափերին: Ու թեև մարդկությունն այդ վաղնջական ժամանակներից հետո շատ է առաջադիմել, սակայն դարձյալ մնացել է ջրին հարազատ, դրանից անբաժան՝ թե՛ ուղղակի, թե՛ անուղղակի իմաստներով: Երբորդ հազարամյակի շննին անգամ համաշխարհային տնտեսական ներուժի երեք քառորդը կենտրոնացած է ծովափնյա համեմատաբար նեղ գոտում, որն ընդամենը 500 կմ «խորություն ունի»: Այդտեղ է ապրում աշխարհի բնակչության 2/3-ը, այդտեղ է գտնվում մեզապոլիսների մեծ մասը¹:

Վերոգրյալից հետևում է, որ ժամանակակից քաղաքակրթության ձևավորման և տեղաբաշխման գործում ջուրն ունեցել է ամենավճռական ազդեցությունն ու նշանակությունը: Ջուրը եղել և այժմ էլ շարունակում է մնալ հարստության աղբյուր և միջոց: Դա է ապացուցում մարդկության անցած ուղին, դա է ցույց տալիս մարդկության ներկան, այդպես կլինի, առավել ևս, ապագայում²:

Ձգալի է եղել նաև ջրային հաղորդակցության ուղիների (գետեր, ջրանցքներ, լճեր) դերը տվյալ մայրցամաքում ապրող ժողովուրդների սոցիալ-տնտեսական զարգացման գործում: Մինչև ներքին այրման շարժիչների հայտնագործումը և դրանց կիրառությունը, ջրային հաղորդակցության ուղիները, ցամաքային մյուս կապուղիների համեմատությամբ, մարդկանց և բեռների տեղափոխման հիմնական ու ամենաէժան միջոցն են եղել: Ավելին, առանձին մասնագետների կարծիքով այս կամ այն մայրցամաքում գտնվող գետերի ջրառատությունից, հզորությունից, կտրտվածությունից, խորությունից է կախված եղել դրա զարգացումը (որպես օրինակ են բերվում Եվրոպան և Աֆրիկան): Եվրոպայի մակերևույթով պայմանավորված՝ այստեղ գտնվող գետերը կտրված, խիստ արագահոս և ջրառատ չեն, այլ կերպ ասած՝ հարմար են որպես հաղորդակցության ուղիներ, իսկ Աֆրիկայում, որտեղ ճիշտ հակառակ պատկերն է, գետերը չեն նպաստել մայրցամաքի զարգացմանը: Եթե ամբողջությամբ չընդունենք այս մեկնաբանությունը, ապա գոնե մասամբ պետք է համաձայնենք, որ ասվածի մեջ կա ճշմարտություն:

Արտադրողական ուժերի զարգացմանը համընթաց զգալի է դառնում մարդու անկախությունը բնության ուժերից և պայմաններից: Արագընթաց ինքնաթիռները, զնացքները և նավերը մեծացրել են ուղևորներ և բեռներ տեղափոխելու հնարավորությունները: Այնուամենայնիվ, ջրային տրանսպորտը մնում է հիմնական և էժան փոխադրամիջոցը: Բավական է նշել, որ ներկայումս համաշխարհային առևտրում բեռների 90%-ը տեղափոխվում է ջրային հաղորդակցության ուղիներով, քանի որ ցամաքային տրանսպորտային միջոցների համեմատությամբ ջրային փոխադրումները 10 անգամ

¹ Ա. Մարկոսյան, Մ. Սկրտումյան, Հ. Թոքմաջյան, Ջրային ռեսուրսների և ջրային համակարգերի կառավարումը: Եր., ԵՃԸՊՀ հրատ., 2011, հատոր I, էջ 7:

² Տե՛ս նույն տեղը, էջ 8:

էժան են: Պակաս կարևոր չէ նաև տեղափոխման այս միջոցի բնապահպանական կողմը, ինչը ժամանակի ընթացքում ավելի ու ավելի է կարևորվում: Բացի այդ, եթե երկիրն ունի ծովային սահման, միջազգային նորմերին համապատասխան, նրան են պատկանում ծովի կամ ծովերի առափնյա շերտերը և դրանց տակ գտնվող բնական ու կենդանական հարստությունները: Ծովային սահմանը «ընդլայնում» է երկրի ցամաքային տարածքը և հնարավորություն է տալիս մեծացնելու բարիքների արտադրության ներուժը: Թեև եզակի են այդպիսի դեպքերը, երբ ծովի «ցամաքեցման» միջոցով ավելանում է երկրի տարածքը, այնուհանդերձ դրանք կան: Այդպես է վարվել, օրինակ՝ Լիբանանը, որը դեռևս 1990-ական թվականների սկզբին Բեյրութի շրջանում զբաղված էր ծովի «նվաճմամբ»: Ճապոնացիները նախատեսում են հանգստի և ապրելու շինություններ կառուցել ծովի մեջ: Իսկ արաբական երկրները (Քուվեյթ, Արաբական Միացյալ Էմիրություններ) բազմամիլիարդանոց շինարարական ծրագրեր են իրականացնում մերձափնյա շրջաններում ծովի «նվաճման» միջոցով՝ ապագայի քաղաքների և բնակավայրերի կառուցապատման նպատակով:

Բայց քանի որ համաշխարհային ջրային տարածքը մեկն է և բաժանված է օվկիանոսների և ծովերի, որոնց միջոցով ապահովվում են երկու հարյուրից ավելի պետությունների առևտրատնտեսական և մյուս կապերը, ուրեմն առաջանում է «ընդհանուր» ռեսուրսի օգտագործման հիմնախնդիր: Չէ՞ որ տրամաբանորեն այն պատկանում է բոլորին, այլ ոչ թե միայն նրանց, ովքեր ունեն ծովային սահման: Ծովամերձ կամ ծովային սահման ունեցող երկրները, որոնք պատմականորեն ձեռք են բերել այդ կարգավիճակը, յուրօրինակ բնական մենաշնորհ ունեն: Եվ, ինչպես վկայում է պատմությունը, այդ «պարզևից» նրանք կարող են օգտվել և նույնիսկ հաճախ չարաշահել իրենց բաժին հասած այդ իրավունքը, ինչին և բազմիցս ակամատես է եղել մարդկությունն իր անցած ճանապարհին: Երբեմն դեպի ծով ելք (ծովային սահման) ունեցող երկիրն իր պայմաններն է թելադրել այն պետություններին, որոնք ցանկացել են ուղևորների և բեռների փոխադրումներ իրականացնել՝ օգտագործելով տվյալ երկրի ծովային ենթակառուցվածքները (հիմնականում՝ նավահանգիստները):

Հայտնի է նաև, որ Համաշխարհային օվկիանոսը հարուստ է տարբեր տեսակի կենդանական ռեսուրսներով, որոնք անհրաժեշտ են ինչպես սննդի ստացման համար, այնպես էլ որպես հումք՝ հետագա վերամշակման և օգտագործման նպատակով: Աշխարհի յուրաքանչյուր բնակիչ իրավունք ունի օգտվելու նշված ռեսուրսներից: Այդպիսի հնարավորության օգտագործումը զգալիորեն ընդլայնում է այն պետության տնտեսական ներուժը, որը ելք չունի դեպի ծով: Մասնակիցն ենք եղել նման մի ծրագրի իրագործման, որն սկսվեց հանրապետությունում 1991 թվականին: Դա այն ժամանակահատվածն էր, երբ ՌԴ-ում մեծ ծավալի բարեփոխումներ էին իրականացվում, որոնցից մեկը Կալինինգրադի մարզի ձկնորսական տնտեսությունների վերակազմավորումն էր: Այստեղ բազմաթիվ տնտեսություններ սկսեցին վաճառել իրենց ձկնորսական նավերը: ՀՀ Կառավարության առանձին որոշմամբ սննդի արդյունաբերության նախարարությանը գումար հատկացվեց Կալինինգրադի մարզից երկու ձկնորսական նավ գնելու հա-

մար: Նավերի անձնակազմերը հիմնականում համալրվեցին Խորհրդային Միության ռազմածովային զորքերում ծառայած հայորդիներով: Կալինին-գրադում բացվեց գրասենյակ, որը պետք է զբաղվեր նավերի կառավարմամբ: Առաջին իսկ 6 ամիսների ընթացքում հաջողվեց որսալ և Հայաստան առաքել շուրջ 10.000 տոննա ձուկ: Երևանի պահածոների գործարանում ստեղծվեց ձկնամշակման և պահածոյացման հոսքային գիծ. նշված քանակությամբ ձուկը պահածոյացվեց և ուղարկվեց հայկական բանակ: Հետագայում այդ նավերը տրվեցին վարձակալության: Անկասկած, կարճաժամկետում ծրագիրը հաջողված պետք է համարել, մանավանդ որ կատարված ծախսերն էլ փոխհատուցվեցին: Կարծում ենք՝ հանրապետությունն այսօր էլ կարող է ունենալ իր առևտրային նավատորմը և օգտվել Համաշխարհային օվկիանոսի ոչ միայն կենդանի, այլ նաև ընդերքի հարուստ հանքահումքային տարբեր ռեսուրսներից:

Համաշխարհային օվկիանոսից օգտվելու բարենպաստ ազդեցությունը պետության տնտեսության վրա ցույց տալու նպատակով աղյուսակ 1-ում ներկայացված են ծովային նավահանգիստներով ամենամեծ ծավալի բեռնափոխադրումներ կատարած պետությունների ցանկը, ինչպես նաև ըստ եկամուտների դասակարգված պետությունների խմբերը և տարածաշրջանների վերաբերյալ 2006 և 2010 թվականների տվյալները:

Աղյուսակ 1

Ծովային նավահանգիստներով ամենամեծ ծավալի բեռնափոխադրումներ կատարած աշխարհի 20 պետությունները և ըստ եկամուտների դասակարգված պետությունների խմբերը

N	Պետությունները և ըստ եկամուտների դասակարգված պետությունների խմբերը	2010			2006		
		Ծովային նավահանգստային բեռնարկերով փոխադրումները, հազ. ՔՀՄ	20 պետությունների ծովային նավահանգիստներով բեռնարկերով փոխադրումների նկատմամբ, %	Աշխարհի ծովային նավահանգիստներով բեռնարկերով փոխադրումների նկատմամբ, %	Ծովային նավահանգստային բեռնարկերով փոխադրումները, հազ. ՔՀՄ	20 պետությունների ծովային նավահանգիստներով բեռնարկերով փոխադրումների նկատմամբ, %	Աշխարհի ծովային նավահանգիստներով բեռնարկերով փոխադրումների նկատմամբ, %
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Չինաստան	129.611	31.8	24.1	84.686	25.9	20.5
2.	ԱՄՆ	42.190	10.3	7.9	40.875	12.5	9.9
3.	Սինգապուր	29.179	7.2	5.4	24.792	7.6	6.0
4.	Հոնկոնգ, Չինաստան	23.699	5.9	4.5	23.539	7.2	5.7
5.	Կորեայի Հանրապետ.	18.538	4.5	3.4	15.711	4.8	3.8
6.	Մալայզիա	18.247	4.5	3.4	13.419	4.1	3.2
7.	Ճապոնիա	18.060	4.4	3.4	18.274	5.6	4.4
8.	Արաբական Միացյալ Էմիրություններ	15.174	3.7	2.8	10.967	3.4	2.6
9.	Գերմանիա	14.625	3.6	2.7	15.053	4.6	3.6
10.	Իսպանիա	12.608	3.1	2.3	10.033	3.1	2.4
11.	Նիդեռլանդներ	11.331	2.8	2.2	10.044	3.1	2.4

12.	Բելգիա	10.985	2.7	2.0	8.672	2.7	2.2
13.	Իտալիա	9.787	2.4	1.8	9.963	3.0	2.4
14.	Հնդկաստան	9.753	2.4	1.8	6.190	1.9	1.5
15.	Ինդոնեզիա	8.371	2.1	1.6	3.740	1.1	0.9
16.	Բրազիլիա	8.121	2.0	1.5	6.305	1.9	1.5
17.	Միացյալ Թագավորություն	7.389	1.8	1.4	8.226	2.5	2.0
18.	Թաիլանդ	6.649	1.6	1.2	5.574	1.7	1.3
19.	Եգիպտոս	6.709	1.6	1.2	4.916	1.6	1.2
20.	Ավստրալիա	6.536	1.6	1.2	5.689	1.7	1.4
	Ընդամենը՝	407.862	100.0	75.8	326.668	100.0	78.9
	Աշխարհը	538.284	-	100.0	414.087	-	100.0
	Ցածր եկամտով երկրներ		-		9.772	-	2.4
	Միջին եկամտով երկր.	260.211	-	48.3	158.956	-	38.4
	Միջինից ցածր եկամտով երկր.	51.323	-	9.5	114.068	-	27.5
	Միջինից բարձր եկամտով երկր.	208.887	-	38.8	44.888	-	10.9
	Ցածր և միջին եկամտով երկր.	263.722	-	49.0	170.749	-	41.2
	Արևելյան Ասիա և Խաղաղ օվկ.	174.467	-	32.4		-	27.5
	Եվրոպա և Կենտ- րոնական Ասիա	10.901	-	2.0	5.530	-	1.3
	Լատինական Ամերիկա և Կարիբներ	36.495	-	6.8	24.523	-	5.9
	Մերձավոր Արևելք և Հյուսիսային Աֆրիկա	15.441	-	2.9		-	
	Հարավային Ասիա	17.396	-	3.2	11.872	-	2.9
	Մերձսահա- րային Աֆրիկա		-			-	
	Բարձր եկամտով երկր.	274.561	-	51.0	243.338	-	58.8
	Եվրոգոտի	73.233	-	13.6	64.550	-	15.6

Ծանոթություն. TEU twenty-foot-equivalent units, քսան ֆուտին համարժեք միավոր (ՔՀՄ):
Աղբյուր՝ World Development Indicators 2008, World Bank, pp. 300-302,
World Development Indicators 2012, World Bank, pp.320-322:

Աղյուսակում նշված պետությունների ցանկը գլխավորում է Չինաստանը, որը միանձնյա առաջատար է եղել ինչպես 2006, այնպես էլ 2010 թվականներին: Եվ եթե 2006 թվականին աշխարհի ծովային նավահանգիստներով բեռնարկներով փոխադրումների 1/5-ն է բաժին ընկել Չինաստանին, ապա 2010 թվականին՝ շուրջ 1/4-ը, իսկ միայն 2010 թվականին Հոնկոնգի հետ այդ ցուցանիշը կազմել է 28.6%, ինչը վկայում է համաշխարհային տնտեսության մեջ Չինաստանի աճող դերի մասին: Ի տարբերություն Չինաստանի, ԱՄՆ-ի կշիռը աշխարհի ծովային փոխադրում-

ներում նվազել է 2 տոկոսային կետով. 2006 թ. 9.9%-ի փոխարեն 2010 թվականին կազմել է 7.9%:

Ծովային բեռնափոխադրումների հզոր տնտեսություն է Սինգապուրը, որն իր պատվավոր երրորդ տեղը պահպանել է 2006-2010 թվականներին: Չնայած տարածքային փոքրությանը, զգալի է նաև Կորեայի Հանրապետության կշիռը: Դժվար չէ նկատել, որ բերված 20 պետությունները համարվում են աշխարհի զարգացած պետություններ, որոնք վճռում են աշխարհի տնտեսական այսօրը և, կարծում ենք, կվճռեն վաղվա օրը: Նշված երկրների բաժինը աշխարհի ծովային փոխադրումների բեռնարկղային փոխադրումների ամբողջ ծավալում 2010 թվականին, 2006 թվականի համեմատությամբ, նվազել է 3.1 տոկոսային կետով, սակայն շարունակել է մնալ բարձր ցուցանիշ: Հետաքրքիր է նշել, որ, նույն համեմատությամբ, այդ պետությունների ծովային բեռնարկղային փոխադրումների ծավալներն ավելացել են 124.9%-ով, աշխարհում՝ 130.0%-ով: Ռուսաստանի Դաշնության բաժինը ծովային բեռնարկղային փոխադրումների համաշխարհային ծավալում 2006 թվականին կազմել է 0.56% (2.326 մլն ՔՀՄ), իսկ 2010 թվականին՝ 0.58% (3.130 մլն ՔՀՄ), ինչն, իհարկե, վկայությունն է այն բանի, որ ՌԴ-ի ծովային նավահանգստային ենթակառուցվածքները թույլ են զարգացած և ամենևին էլ չեն համապատասխանում այդ երկրի աշխարհատնտեսական ներուժին և միջազգային ասպարեզում ունեցած դերին:

Դատելով բերված տվյալներից՝ հեշտ է նկատել, որ 2006 թվականին ցածր եկամտով պետություններին բաժին է հասել աշխարհի ծովային նավահանգիստներով բեռնակղերով փոխադրումների 2.1%-ը, 2010 թվականին այդ ցուցանիշը կազմել է ընդամենը 0.7% կամ նվազել է ավելի քան 3 անգամ: Նույն ժամանակահատվածում զգալիորեն ավելացել է միջին եկամտով պետությունների կշիռը՝ 2006 թվականի 38.4 %-ից 2010 թվականին հասել է 48.3%-ի (ավելանալով շուրջ 10 տոկոսային կետով): Ցածր և միջին եկամտով պետությունների ծովային բեռնարկղերով փոխադրումների մեջ զգալի է (2006 թվականին՝ 66.8%, 2010 թվականին՝ 66.2%), Արևելյան Ասիայի և Խաղաղ օվկիանոսի պետությունների բաժինը: Թեև բարձր եկամտով պետությունների բաժինը նշված ժամանակահատվածում նվազել է 7.8 տոկոսային կետով, սակայն այդ ցուցանիշը շարունակում է բարձր համարվել՝ կազմելով համաշխարհային ծովային փոխադրումների կեսից ավելին (51.0%):

Համաշխարհային բանկի կողմից տրանսպորտային ծառայությունների վերաբերյալ վարվող վիճակագրության համաձայն՝ 2010 թվականին ցանկում բերված 158 պետություններից 106-ը ծովային նավահանգիստների միջոցով իրականացրել են բեռնարկղային փոխադրումներ: Սակայն միջազգային վիճակագրության գործող մեթոդաբանությունը հնարավորություն չի տալիս տրանսպորտի տարբեր տեսակներով իրականացվող բեռնափոխադրումների տվյալների համադրություններ կատարելու, քանի որ տրանսպորտի առանձին տեսակների համար (ավտոմոբիլային, երկաթուղային և օդային), որպես դրանց գործունեության չափման միավոր, հիմնականում օգտագործվում է տոննա/կմ-ը, մինչդեռ ծովային նավահանգստային բեռնարկղերով փոխադրումներում կիրառվում է ստանդարտ չափի՝

քսան ֆուտ համարժեքի միավորը: Ուստի և դրանով անհամադրելի են դառնում ծովային ու տրանսպորտի մյուս տեսակներով փոխադրումների ծավալային ցուցանիշները:

Ծովային իրավունքի կոնվենցիան: Միավորված ազգերի կազմակերպության կողմից 1982 թվականի դեկտեմբերի 10-ին ընդունվել է Ծովային իրավունքի կոնվենցիան³ (այսուհետ՝ Կոնվենցիա):

Կոնվենցիայի նպատակն է հաշվի առնել բոլոր պետությունների ինքնիշխանությունը, սահմանել ծովերի և օվկիանոսների համար այնպիսի իրավական ռեժիմ, որը կնպաստի միջազգային հաղորդակցությանը և կօժանդակի խաղաղ նպատակներով ծովերի և օվկիանոսների օգտագործմանը, դրանց ռեսուրսների արդարացի և արդյունավետ կիրառմանը, կենդանի ռեսուրսների ուսումնասիրմանը, պաշտպանությանը և ծովային միջավայրի պահպանմանը: Այդ նպատակի իրագործումը կնպաստի արդարացի և հավասարաբարձր միջազգային տնտեսակարգի հաստատմանը, երբ հաշվի կառնվեն ողջ մարդկության շահերն ու պահանջները, մասնավորապես՝ մերձափնյա և դեպի ծով ելք չունեցող զարգացող երկրներին: Այսինքն՝ ընդունվում է այն ճշմարտությունը, որ ռեսուրսները մարդկության համընդհանուր ժառանգությունն են, որոնց հետախուզումը և մշակումը իրականացվում են ողջ մարդկության բարօրության համար՝ անկախ պետության աշխարհագրական դիրքից: Դա կնպաստի բոլոր պետությունների միջև խաղաղության հաստատմանը, արդարության և հավասար իրավունքների սկզբունքներով համագործակցության զարգացմանը, ինչպես նաև աշխարհի բոլոր ժողովուրդների տնտեսական և սոցիալական առաջընթացին:

Կոնվենցիայի 1-ին հոդվածում («Տերմինների գործածությունը և կիրառման ոլորտը») «Մասնակից պետություն» հասկացությունը սահմանվում է՝ պետություն, որը համաձայնել է որպես պարտավորություն ընդունել սույն Կոնվենցիայի դրույթները, և որի համար այս Կոնվենցիան ունի օրենքի ուժ:

Կոնվենցիայի 7-րդ հոդվածում («Ուղղակի ելքային գծեր») սահմանված է, որ ուղղակի ելքային գծերի համակարգը չի կարող կիրառվել պետության կողմից այնպես, որ այլ պետության տարածքային ծովը հայտնվի բաց ծովից կամ բացառիկ տնտեսական գոտուց կտրված վիճակում:

Կոնվենցիայի երրորդ բաժնի («Տարածքային ծովում խաղաղ անցումը») առաջին ենթաբաժնի («Բոլոր նավերի նկատմամբ կիրառվող կանոնները») 26-րդ հոդվածում («Տուրքերը, որոնցով կարող են հարկվել օտարերկրյա նավերը») նշված է. 1. օտարերկրյա նավերը չեն կարող հարկվել այլ տուրքերով՝ միայն տարածքային ծով իրենց անցման համար, 2. օտարերկրյա նավերը, որոնք անցնում են տարածքային ծովով, կարող են հարկվել միայն որոշակի ծառայությունների դիմաց վճարման տուրքերով, որոնք գանձվում են առանց խտրականության:

Կոնվենցիայի 69-րդ հոդվածը նվիրված է դեպի ծով ելք չունեցող պետության իրավունքին: Համաձայն այդ հոդվածի՝ դեպի ծով ելք չունեցող երկրներն իրավունք ունեն արդարության սկզբունքով մասնակցելու տվյալ ենթատարածաշրջանի կամ տարածաշրջանի մերձափնյա պետության բա-

³ Տե՛ս Միավորված ազգերի կազմակերպության «Ծովային իրավունքի մասին» 1982 թվականի դեկտեմբերի 10-ի կոնվենցիան, <http://www.referent.ru/1/14295>:

ցառիկ տնտեսական գոտիներում գտնվող կենդանի ռեսուրսների թույլատրելի որսի որոշակի մասի շահագործմանը (69-րդ, 61-րդ և 62-րդ հոդվածների դրույթներին համապատասխան)՝ հաշվի առնելով բոլոր շահագրգիռ պետությունների տնտեսական և աշխարհագրական հանգամանքները:

Այդպիսի մասնակցության պայմաններն ու կարգը սահմանվում են շահագրգիռ պետությունների միջև կնքված երկկողմ, ենթատարածաշրջանային կամ տարածաշրջանային համաձայնագրերով:

Եթե մերձափնյա պետության արդյունագործական զարգացումը հասնում է այնպիսի մակարդակի, որ հնարավորություն է տալիս կատարելու ամբողջ թույլատրելի կենդանի ռեսուրսների որսը բացառիկ տնտեսական գոտում⁴, ապա այդ մերձափնյա պետությունը և մյուս շահագրգիռ պետությունները համագործակցում են՝ երկկողմանի, ենթատարածաշրջանային կամ տարածաշրջանային հիմքով արդարացի պայմանավորվածություններ ձեռք բերելու նպատակով: Դրանք այդ ենթատարածաշրջանի կամ տարածաշրջանի՝ դեպի ծով ելք չունեցող զարգացող երկրներին հնարավորություն են տալիս մասնակցելու մերձափնյա պետության բացառիկ տնտեսական գոտիների կենդանի ռեսուրսների շահագործմանը, եթե դա համապատասխանում է այն պայմաններին, որոնք բավարարում են բոլոր կողմերին: Նշված դրույթներն իրականացնելիս հաշվի են առնվում նաև այն գործոնները, որոնց մասին խոսվեց վերևում:

Դեպի ծով ելք չունեցող զարգացած երկրները, Կոնվենցիայի 69-րդ հոդվածի դրույթներին համապատասխան, իրավունք ունեն մասնակցելու տվյալ ենթատարածաշրջանի կամ տարածաշրջանի մերձափնյա զարգացած պետությունների բացառիկ տնտեսական գոտիների կենդանի ռեսուրսների շահագործմանը՝ հաշվի առնելով, թե որ մերձափնյա պետությունն է մյուս պետություններին մուտքի հնարավորություն տալիս:

Վերոգրյալ դրույթները չեն խախտում ենթատարածաշրջանում կամ տարածաշրջանում ձեռք բերված պայմանավորվածությունները, ըստ որոնց մերձափնյա պետությունները կարող են տվյալ ենթատարածաշրջանի կամ տարածաշրջանի՝ դեպի ծով ելք չունեցող պետություններին տալ հավասար կամ արտոնյալ իրավունք բացառիկ տնտեսական գոտիների կենդանի ռեսուրսների շահագործման համար:

Կոնվենցիայի 61-րդ հոդվածի («Կենդանի ռեսուրսների պահպանությունը») համաձայն՝ մերձափնյա պետությունը որոշում է իր բացառիկ տնտեսական գոտու կենդանի ռեսուրսների թույլատրելի որսի ծավալը: Ըստ որում, մերձափնյա պետությունը, հաշվի առնելով իր տրամադրության տակ եղած առավել հավաստի գիտական տվյալները, պահպանության և կառավարման պատշաճ միջոցառումներով ապահովում է նշված գոտում

⁴ Կոնվենցիայի 55-րդ հոդվածի համաձայն՝ *բացառիկ տնտեսական գոտին* այն տարածաշրջանն է, որը գտնվում է տարածքային ծովի և դրան հարող տարածքի սահմաններից դուրս, ենթարկվում է Կոնվենցիայով սահմանված իրավական ռեժիմին, ըստ որի մերձափնյա պետության իրավունքներն ու իրավասությունները և մյուս պետությունների իրավունքներն ու ազատությունները կարգավորվում են սույն Կոնվենցիայի համապատասխան դրույթներով:

կենդանի ռեսուրսների բավարար վիճակը՝ զերծ պահելով դրանց ծայրաստիճան շահագործման պատճառով առաջացող վտանգից: Մերձափնյա պետությունը և իրավասու միջազգային կազմակերպությունները համագործակցում են այդ խնդրի լուծման նպատակով:

Այդպիսի միջոցառումներն ուղղված են նաև որսվող կենդանիների տեսակների վերականգնմանը, ըստ որի կարող է ապահովվել առավելագույն կայուն որս: Այս դեպքում հաշվի են առնվել համապատասխան բնապահպանական և տնտեսական գործոնները, ներառյալ մերձափնյա ձկնորսական համայնքների և զարգացող երկրների հատուկ պահանջումները, ինչպես նաև ընդհանուր հանձնարարական բնույթ ունեցող միջազգային նվազագույն չափորոշիչները:

Որսի և ձկնագործության վերաբերյալ գիտական, տեղեկատվական, վիճակագրական և այլ տվյալներ կանոնավորապես տարածվում են միջազգային կազմակերպությունների միջոցով:

Կոնվենցիայի 62-րդ հոդվածը նվիրված է կենդանի ռեսուրսների օգտագործման հարցերին: Ըստ դրա՝ մերձափնյա պետությունը համագործակցում է բացառիկ տնտեսական գոտու կենդանի ռեսուրսների օգտագործման օպտիմալացման նպատակով՝ առանց 61-րդ հոդվածում նշված դրույթների խախտման:

Մերձափնյա պետությունը ճշտում է իր հնարավորությունները բացառիկ տնտեսական գոտու կենդանի ռեսուրսների արդյունաբերության վերաբերյալ: Եթե պարզվում է, որ հնարավորություն չունի կատարելու ամբողջ թույլատրելի որսը, ապա, համաձայնագրերի, համապատասխան պայմանավորվածությունների միջոցով, այլ պետությունների մուտքի հնարավորություն է տալիս՝ հիմք ընդունելով Կոնվենցիայի 69-րդ և 70-րդ հոդվածների դրույթները:

Մերձափնյա պետությունը, Կոնվենցիայի 62-րդ հոդվածին համապատասխան, մյուս պետություններին իր բացառիկ տնտեսական գոտի մուտքի հնարավորություն տալով, ուշադրություն է դարձնում դրան առնչվող բոլոր գործոններին, մասնավորապես՝ հաշվի է առնում տվյալ տարածաշրջանի կենդանի ռեսուրսների նշանակությունն իր տնտեսության համար, ինչպես նաև Կոնվենցիայի 69-րդ և 70-րդ հոդվածների դրույթները, տվյալ ենթատարածաշրջանի և տարածաշրջանի զարգացող պետությունների պահանջները որսի մնացորդային մասի նկատմամբ:

Այսպիսով՝ այլ պետությունների քաղաքացիները, որոնք բացառիկ տնտեսական գոտում զբաղվում են ձկնագործությամբ, պետք է հետևեն տվյալ պետության օրենքներին և կանոններին, իսկ վերջիններս չպետք է հակասեն Կոնվենցիայի դրույթներին:

АШОТ МАРКСОЯН

*Заместитель начальника
Департамента по управлению
государственным имуществом
при Правительстве Республики
Армения, доктор экономических наук,
профессор*

БОРИС АВАКЯН

*Заместитель руководителя
территориального управления
Росимущества в Санкт-Петербурге,
кандидат экономических наук*

Право государства выхода к морю. – Пройденный человечеством путь свидетельствует, что все нации и народности стремились по мере возможности обеспечить для себя выход к морю. Такое географическое преимущество обеспечивает экономическую выгоду, поскольку морские грузоперевозки обходятся в 10 раз дешевле, чем сухопутные, а 90 процентов грузов в международной торговле транспортируется водным транспортом, в основном – морским.

Несмотря на колоссальный прогресс человечества во всех сферах экономической жизни, оно остается „верным” воде в прямом и переносном смысле. Говоря об этом, мы имеем ввиду то обстоятельство, что на пороге третьего тысячелетия $\frac{3}{4}$ мирового экономического потенциала сосредоточено на сравнительно узкой прибрежной части суши, ширина которой измеряется около 500 км от моря. В этой части суши живет $\frac{2}{3}$ всего населения земли и там же находится большая часть мегаполисов.

Поскольку мировое водное пространство одно и состоит из океанов и морей, которые обеспечивают торгово-экономические связи более 200 стран мира, очень остро ставится вопрос распределения и использования этого „общего” ресурса. По логике вещей, данный ресурс принадлежит всем, а не только тем странам, которые имеют морские границы.

На примере развитых стран авторы показывают, что наличие выхода к морю оказывает благоприятное влияние на экономику страны. Исходя из вышесказанного авторы обсуждают необходимость, цели и механизмы применения Конвенции ООН от 10 декабря 1982 года по морскому праву.

ASHOT MARKOSYAN

*Deputy Head of the Department
of State Property Management
by the Government of the RA,
Doctor in Economics, professor*

BORIS AVAGYAN

*Deputy Head of Territorial Department
of the RF State Property Committee
in Saint Petersburg, PhD in Economics*

Country's Right to Sea Access.- Experience of the mankind shows that all the nations always strived for the access to sea. This desire is based on the logic that sea access has obvious economic advantages, as sea transportation is 10 times cheaper than transportation by land and 90% of transportations in the world market are made through waterways and mainly by sea.

Humanity is still “bound” to water in literal and figurative sense, despite its development through centuries. The fact is that $\frac{3}{4}$ of the world economic potential is concentrated in a rather narrow coastal zone with width of 500 kilometers from the sea. $\frac{2}{3}$ of the world population lives in that zone and a vast majority of megalopolises are situated there as well.

Our planet has a single water territory divided into oceans and seas and trade, economic and other cooperation of more than 200 countries goes through it. Thereby the problem of distribution and utilization of this “general” resource arises. In essence, this resource belongs to everyone and not only to those countries which have sea borders.

The article unveils positive effect of the world sea's utilization on the country's economy and points out that effect on the world's largest economies. It also represents the necessity, goals, main regulation objects and mechanisms of the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), dated December 10, 1982.