

## О НЕКОТОРЫХ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ ПРОБЛЕМАХ ФОРМИРОВАНИЯ ЮЖНО-КАВКАЗСКОГО ПРАВОПОРЯДКА В НОВЕЙШИХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ РЕАЛИЯХ

**О.Ф. Эфендиев,**  
профессор, д. ю. н. Азербайджанского  
государственного экономического  
университета.  
e-mail: oktay001@rambler.ru

*Статья посвящена рассмотрению ряда первоочередных вопросов по созданию нового экономического правопорядка в регионе Южного Кавказа, как составной части всеобщей безопасности, создания и функционирования современных транспортных маршрутов (путей), действующих в соответствии требованиями международно-правовых норм и принципов. При этом особо подчёркивается значение завершившегося нагорно – карабахского вооружённого конфликта, Победы в Отечественной войне Азербайджана.*

**Ключевые слова:** Азербайджанская Республика, Победа в Отечественной войне, глобализация внешнеэкономических связей, всеобщая безопасность, межконтинентальные коридоры и мировой рынок товаров, регион Южного Кавказа, транспортировка нефти и энергоносителей, транспортно-экономическое становление, современный цивилизованный миропорядок.

В доктрине современного международного права понятие правопорядка по своему содержанию, характеру и предназначению является одним из сложных, многофункциональных и многоцелевых научных понятий. По всей видимости, такое своеобразие и особенность

имеет место из-за смыслового понимания при определении объекта и субъектов, на которых такой правопорядок может быть рассчитан. Так, по мнению некоторых авторов «в современную эпоху понятие

«международный правопорядок» (или «международный правовой порядок») превратилось в смысловое понятие, которое, как правило, входит в содержание как международных договоров, так и в документы международных организаций, в первую очередь, ООН (1).

Примечательно, что этим понятием широко пользуются государства при обсуждении ключевых проблем современ-

ного международного права, касающихся, в частности, пробоем его прогрессивного развития. Кратко говоря, использование термина «новый международный экономический порядок», ставшего достаточно популярным в связи с появлением в международном масштабе большой группы стран, освободившихся от колониальной зависимости, привело к внедрению в экономические отношения государств новых международно-правовых механизмов (2). При всём этом, нельзя не согласиться с мнением В.М. Шумиловым, что правопорядок, как в «Современном международном праве», так и в «Международном экономическом праве», это, с одной стороны есть «как система правоотношений, т.е. юридический правопорядок», и с дру-



гой – «как реальное состояние отношений, закреплённое правом, т. е. фактический правопорядок». «Главная проблема для современных международных экономических отношений с точки зрения правопорядка – это реально заменить господство экономической силы господством права» (3).

На наш взгляд, говоря о международном правопорядке, какой бы географический район он не обхватывал, в том числе и южно-кавказский, можно иметь ввиду такое состояние международной системы, которое характеризуется достаточно высокой степенью соответствия фактического состояния международных отношений требованиям принципов и норм международного права. Решение этих неотложных проблем и задач видится не только в необходимости учёта реалий в глобальном масштабе, но и, в целом, в позиции мирового сообщества, в его усилиях, на различных политико-экономических уровнях, по формированию тесного, на международно-правовых основах, взаимовыгодного сотрудничества и равноправного партнёрства, в том числе, в области транспортной безопасности, как составной части современного миропорядка.

В более конкретном плане, речь идёт о том, что такой порядок, в первую очередь экономический, должен создаваться, как правило, из целого комплекса международных экономических правоотношений, предметом которых, как правило, бывают правовые режимы товарооборота, вопросы доступа товаров на внутренний рынок, его защиты, импорта/экспорта, транспортировки товаров и другие вопросы. Они базируются не только на общепризнанных, базовых принципах современного меж-

дународного права, но и праве международной безопасности, имеющего, как известно, свои, отраслевые принципы (неделимости, не нанесения ущерба, равной и одинаковой безопасности и др.) (4).

Решение этих неотложных проблем и задач видится не только в необходимости учёта реалий в глобальном масштабе, но и в позиции мирового сообщества, в его усилиях, на различных политико-экономических уровнях, по формированию тесного, на международно-правовых основах, взаимовыгодного сотрудничества и равноправного партнёрства, в том числе, в области транспортной безопасности, как составной части современного миропорядка.

Следует особо подчеркнуть и то, что нормы современного международного права, несмотря на серьезные временами трудности, способны упорядочить взаимоотношения государств и иных его субъектов в важнейших областях сотрудничества, в том числе экономической, в рамках мирного добрососедства между суверенными странами, важная роль продолжает принадлежать сотрудничеству и партнёрству на равноправной и взаимовыгодной основе, без экономической дискриминации. Эти базовые нормы и положения составляют главную суть самой концепции нового международного экономического правопорядка, предусматривающая, в частности, отказ от политики абсолютного либерализма (5) в международных торгово-экономических отношениях и другие требования, что, кстати, было закреплено в документах Генассамблеи ООН 1974 г., среди которых до сих пор остаются актуальными Декларация и Программа действий по установ-



лению нового международного экономического порядка и Хартию экономических прав и обязанностей государств. По-прежнему, остаётся актуальным мнение о том, что «главная проблема для современных международных экономических отношений с точки зрения правопорядка – это реально заменить господство экономической силы господством права» (6).

К этим классическим постулатам необходимо возвращаться в новейших исторических условиях, как фундаментальным, подлинным ценностям, составляющих цивилизованный мировой порядок, приемлемый для современных межгосударственных отношений, как незыблемых правил и принципов для всех участников мирового сообщества. Одной из важнейших составляющих такого формирующегося миропорядка представляется торгово-транспортная деятельность современных государств, нуждающаяся не только в постоянном международно-правовом регулировании, но и в поступательном прогрессивном развитии. Этот, безусловно важнейший, фактор имеет первостепенное значение для современных внешнеэкономических связей государств и международных торгово-транспортных перевозок.

Решение этих неотложных проблем и задач видится не только в необходимости учёта реалий в глобальном масштабе, но и в позиции мирового сообщества, в его усилиях, на различных политико-экономических уровнях. Что необходимо для формирования тесного, на общепризнанных международно-правовых основах, взаимовыгодного сотрудничества и равноправного партнёрства, в том числе, в области транспортной безопасности, как

составной части современного, устраивающих всех, миропорядка. На фоне данных фактов, соображений и рассуждений, можно утверждать, что современная транспортная стратегия может быть рассмотрена как одна из основ, или частей, нового цивилизованного правопорядка в южно-кавказском регионе.

Азербайджан географически, будучи естественным мостом на евро-азиатском пространстве, имеет уникальное геополитическое местоположение, которое является весьма выгодным как для прохождения различных пассажирских, товарно-грузовых потоков, так и прокладки новых, более перспективных транспортных путей и торговых коридоров. Это завидное для многих стран природное преимущество, особенно приоритетно для Азербайджана, поскольку транспорт, как известно, являясь составной частью мировой экономики, рассматривается в качестве межгосударственного материального носителя, а его комплексное развитие, фактически, невозможны без разветвлённой транспортной системы.

Наше государство, как суверенный субъект, тем более, после Победы в Отечественной войне, добившись завершения вооружённого конфликта и возвращения оккупированных территорий последовательно придерживается позиции, отражающей её национальные интересы. Эта историческая Победа существенно изменила статус-кво в регионе Южного Кавказа, создала для Азербайджана новые экономические возможности для более социально-экономического развития, активной интеграции в систему мирохозяйственных связей. Победа внесла достойный вклад в формирование и развитие



регионального экономического правопорядка и безопасности, как это было предусмотрено в Концепции развития «Азербайджан 2020: взгляд в будущее».

Учитывая данные обстоятельства, все более очевидной становится приоритетная роль в стратегии не только внешнеэкономической, но и торгово-транспортной деятельности Азербайджана, являющейся так называемой транзитной страной, что, в свою очередь, имеет первостепенное значение для укрепления и развития национальной экономики. В конкретном плане, «трубопроводный» фактор важен для деятельности хозяйствующих субъектов национальной, конкретно, нефтегазовой отрасли, являющейся значимым элементом в современных международных экономических отношениях.

В новейших геополитических условиях и глоболизирующихся международных экономических связей всё более актуализируется, тем более при негативном развитии и обострении межгосударственных отношений, особое значение приобретает проблема транспортировки энергетических ресурсов на мировые рынки посредством создания новейших экологически безопасных и экономически выгодных транспортных инфраструктур, включая трубопроводные. Всё большую важность для создания нового экономического правопорядка, по-прежнему, остаётся решение проблемы создания и использования транспортных коридоров, как критерия стабильности и безопасности в любом географическом, в том числе в южно-кавказском. (7).

Поэтому можно подчеркнуть, что проблема транспортировки государствами своих энергетических ресурсов как имела,

так и продолжает иметь свои определённые политико-экономические аспекты, фактически означающие, что на неё должно распространяться соответствующее международно-правовое регулирование на основе определённых норм, принципов. Согласно современной договорно-правовой государств уже разработан, принят и действует ряд международно-правовых актов, составляющих основу создания транспортной, в том числе трубопроводной инфраструктуры (8).

С другой стороны, в решении вопросов современной транспортной стратегии Азербайджана, как составной части формирующегося нового экономического порядка в регионе Южного Кавказа, одним из определяющих факторов является то, что в новейших условиях, наше государство ускоренными темпами, реально превращается в транспортный узел глобальной логистики, о чем свидетельствует, например, факт о завершении строительства автодороги Гянджа – Газах – Грузия, что может превратиться в один из важных участков так называемого «Среднего коридора» при определённом его возрастании логистической нагрузки (9).

В настоящее время, в складывающейся ситуации, не последняя роль принадлежит известным обострением российско-украинского вооружённого конфликта, вынуждающего перевозить грузы, с Севера на Юг по маршрутам транспортных коридоров, проходящих через азербайджанскую территорию, превращая её в транспортный узел глобальной логистики и значимое звено транспортного каркаса так называемой «Большой Азии». В связи с этим, многолетние транспортные проекты наполняются новым содержанием,



не теряя свой смысл, наоборот укрепляя его значение, по крупным международным транспортным проектам, конкретно имея в виду, например, по строительству автомагистрали Баку – Алят, Газах – Грузия, превращая, таким образом, Азербайджан в важное звено «Великого шелкового пути». Таким образом, можно отметить, что существуют все предпосылки рассматривать транспортную стратегию нашего государства как одну из принципиальных основ нового экономического правопорядка в южно-кавказском регионе.

Время, более чем убедительно, доказывает, что проблемы становления и развития эффективных, равноправных и взаимовыгодных внешнеэкономических межгосударственных отношений всегда были и остаются приоритетными для Азербайджанской Республики, и не только в вопросах создания межконтинентальных коридоров для транспортировки различных энергоносителей, но и в становлении данного правопорядка, на основе особой приверженности действующим международно-правовым принципам взаимодействия и партнёрского сотрудничества заинтересованных стран, конкретно, в создании целесообразных транспортно-энергетических коридоров (путей), связывающих евроазиатские страны через азербайджанскую или другую благоприятно расположенную географическую территорию.

Очередным доказательством этому являются реальные факты, относящиеся, например, к широкомасштабному строительству автомагистралей (с начала 2005 г.) на нашей территории с установлением разнообразных дорожных развязок и путепроводов, речных, подземных и водных

переходах и других проектов в транспортной сфере и логистики, знаменующих начало новой нефтегазовой эпохи, чему способствовало начало в 2006 г. деятельности как нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан, так и эксплуатация Южнокавказского газопровода.

Своеобразие текущего момента становления нового экономического порядка в данном регионе, на наш взгляд, заключается в том, что поступательный рост нефтегазовой отрасли в отечественной промышленности способствовал активизации технической деятельности в целом ряде её отраслей, в том числе и логистике, поскольку важнейшим направлением национальной социально-экономической политики, как известно, была и остаётся задача повышение темпов интеграции в мировую экономическую систему. Особо важным обстоятельством является тот факт, что, с учётом глобальных перемен, в первую очередь, в связи с обострением российско-украинского вооружённого конфликта, некоторые транспортные маршруты, как например, автодорожная магистраль от Баку до границы с Грузией, становится как бы продолжением развивающегося, так называемого «Транскаспийского транспортного пути (маршрута)», как составной части «среднего коридора», что, по-существу, повлияло как на общее состояние энергетического рынка, так и на логистику в межгосударственных экономических отношениях.

Таким образом, данные обстоятельства и проблемы как бы способствовали ещё большему росту актуальности и потребности увеличивающегося мульти-модального маршрута (пути), фактически пересекающего Каспийское и Черное моря,



по которому доставляются крупно-габаритные грузы, товары различными видами современного транспорта (морским, железнодорожным, автомобильным). И если иметь в виду этот, весь удлинённый транспортный путь (маршрут), то географически он реально проходит от территории КНР, через Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее от Турции до Европы.

С учётом сложившейся на данный момент геополитической ситуации, большинство грузотоваров, перевозимых в евро-азиатском направлениях (туда и обратно), могут перевозиться, как раньше, не так называемым «северным маршрутом», через КНР - Казахстан - Российская Федерация-Белоруссию – страны Евросоюза, по-существу, огибая весь континент. Таким образом, благодаря не только стечению новых обстоятельств, но и собственным усилиям в реализации крупномасштабных торгово-экономических проектах, особенно по расширению внутренней транспортной сети, и исключительно благоприятному географическому расположению, Азербайджан имеет возможность превратится в так называемый «узловой хаб» транспортной системы так называемой «Большой Евразии», с учётом упомянутой автомагистрали из Баку грузинской границы как соответствующей части протяжённого мульти-модального маршрута на пересечении акватории двух морей региона Южного Кавказа, поскольку она, как известно, охватывает сеть азиатских дорог, пересекая упомянутые страны до Европы (10).

Введение в эксплуатацию новой автотрассы станет не только частью «Великого шелкового пути», но и поддержит рост

внутренних и международных грузоперевозок между Европой и Азией. Кроме того, дорога дает возможность скорейшего сообщения между портами, а дорожно-строительные работы на территории Грузии, увеличат пропускную способность на важном и сложном участке обновленной скоростной магистрали международного значения "Восток-Запад".

Что касается реализации идей по формированию нового международного экономического правопорядка в южно-кавказском регионе, несмотря на отсутствие общепринятого значения понятия новый мировой порядок, то в сложившейся новейшей геополитической ситуации, так или иначе, речь может идти о применении в современной внешнеэкономической деятельности государств методов и явлений для определённой перестройки международных экономических отношений исключительно на справедливой и демократической основе.

Именно, исходя из содержания и смысла этих широкопризнанных постулатов, приоритетных международно-правовых ценностей, таких ведущих государств южно-кавказского региона как Россия, Турция и Азербайджан, из-за их повышенной активности во внешнеэкономической деятельности, вполне обоснованно, следует рассматривать в качестве первостепенных инициаторов, лидеров по созданию в ближайшем будущем нового экономического порядка в данном регионе. В реальном плане, в основе такого порядка, вполне обоснованно, лежит определённая необходимость действовать в перспективных интересах не только упомянутых стран, но и других акторов региона.

Одним из таких безотлагательных, ша-



гов по мнению лидеров упомянутых государств, является, например, открытие Зангезурского коридора, который планируется превратить в соответствующую часть признанного, стратегически важного проекта – действующего международного транспортного коридора (пути) «Север-Юг», созданного для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива на российскую территорию (через Каспийское море) и далее в Северную и Западную Европу. Кроме того, это вполне необходимо как для поддержания стабильности и безопасности в данном регионе, так и с точки зрения существенного вклада в создание всеобщего, нового экономического мирового порядка, имея ввиду повышенную заинтересованность в транзитной активизации торгово-транспортной деятельности других «глобальных игроков».

Поэтому вполне закономерными, учитываемыми фактор новой геополитической стратегии в регионе Южного Кавказа, перспективное расширение так называемого «меридианного» маршрута транспортных грузопотоков, следует расценивать слова Президента И. Алиева о том, что «...наши дальнейшие планы заключаются в еще большем расширении географии поставок нефтегазовой продукции. В то же время создание видов зеленой энергии и ее транспортировка на мировые рынки является приоритетом нашей энергетической политики. Эти стратегические идеи, равный подход к природному газу и зеленой энергии являются манифестом развития Азербайджана как энергетической страны на новом этапе. Считаем, что такая стратегия является одним из подходящих решений для безопасного и

устойчивого энергетического будущего не только на национальном уровне, но и в мире в целом» (11).

В конкретном плане, вполне обоснованно можно рассматривать идею о том, что наше государство превратилось в реальную двигающуюся силу так называемого «Среднего коридора (пути)». Учитывая данное обстоятельство, а также специфику военного противостояния, некоторые сопредельные, заинтересованные страны, как например, Российская Федерация официально заявляют о том, что «стратегическая задача России в вопросе создания транспортных коридоров – через Каспий, Азербайджан и Иран выйти к Индийскому океану, минуя Суэцкий канал и пролив Босфор, с помощью автомобильного и железнодорожного транспорта» (12).

В интересах реализации этих перспективных и других взаимосвязанных торгово-экономических задач и целей Азербайджаном своевременно осуществляются необходимые дорожно-строительные работы, как например, модернизация железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, одного из важнейших участков «Срединного коридора (пути)». Построенный за короткий период времени этот железнодорожный маршрут существенно повысил свою привлекательность и активность в международной транспортной сети, что, в свою очередь, способствует значительному росту и спросу на её использование в грузоперевозках в обеих, (восточно-западном), направлениях.

Таким образом, можно утверждать, что Азербайджан является страной, вносящей значительный вклад не только в энергетическую безопасность региона и



европейских стран благодаря поставкам своих природных, прежде всего, нефтегазовых ресурсов, в различных географических направлениях, но и одновременно, внося существенный вклад в фундамент формирующегося нового энергетического правопорядка в южно-кавказском регионе, основой которого должна стать торгово-транспортная стратегия.

Разумеется, новейшие геополитические перемены существенно увеличили значение Транс-каспийского международного транспортного коридора (среднего коридор, пути), главным образом, из-за российско-украинского вооруженного противостояния, а также пиратских нападений на суда в регионе Красного моря, что негативно отражается на безопасности торгового мореплавания, что в доктрине современного международного права, как известно, обеспечивается целым рядом документов (конвенциями, кодексами, правилами), а также национальным законодательством. Терроризм, по-прежнему, представляет наибольшую опасность международному, в первую очередь, торговому судоходству и в основе системы борьбы с этим правонарушением должно лежать главенство норм и принципов современного международного права, поскольку речь идет о противоправном умышленном применении любой формы насилия или угроза его применения.

А в связи с тем, что «Северный коридор (путь)» практически бездействует, то повышается стратегическая значимость южно-кавказского региона, являющегося центром между азиатско-европейскими торговыми партнерами. Как видно, взаимодействие данного региона со «Средним коридором (пути)», может обеспечить

широкую и растущую торгово-стратегическую связь, что, безусловно, соответствует потенциальным интересам Азербайджана в грузоперевозках этих партнеров и общего интереса к развитию этого коридора (пути), для решения геополитических проблем и повышения безопасности цепочек поставок. Учитывая непредсказуемость завершения конфликта, грузоперевозчики выбирают более обходной путь через мыс Доброй Надежды, в то же время в Евросоюзе, Китае, странах Юго-Восточной Азии все больше уделяется внимание на проходящий через территорию стран Центральной Азии и Южного Кавказа «Средний коридор (путь)», как наиболее оптимальный, по временным затратам и безопасности.

С учётом этих стратегических соображений Азербайджан активизировал работу над расширением пропускной способности комбинированного морского и железнодорожного компонента «Среднего коридора (пути)», включающего также перевалку грузов через железную дорогу Баку-Тбилиси-Карс (БТК), и Бакинского порт (13). Важно и то, что Азербайджан вместе с Турцией, Казахстаном, Грузией и укрепляют координацию в рамках этого коридора, что предусматривает создание единой тарифной системы, улучшение управления транспортной сетью, совершенствование практики пересечения границ, повышение удобства соединений для пользователей, а также достижение высоких экологических результатов. Азербайджан вместе с названными странами последовательно укрепляют координацию в рамках этого коридора (пути), что предусматривает, в частности, создание единой тарифной системы, улучшение управления



транспортной сетью, совершенствование практики пересечения границ, повышение удобства соединений для пользователей, а также достижение высоких экологических результатов.

Наглядным и суперэффективным результатом такой межгосударственной, торгово-транспортной деятельности, укрепления взаимовыгодного сотрудничества, равноправного партнёрства, является факт прибытия, (в марте 2024 г.), в Азербайджан контейнерного поезда, отправленного из казахстанского транспортно-логистического центра в китайском г. Сиань, через «Средний коридор (путь)» по маршруту Китай-Казахстан-Азербайджан в 7 тыс.км, состоящего из 61 контейнеров и преодолевшего это расстояние за 11 дней. В ходе мультимодальной перевозки контейнеры были перегружены в порту в Казахстане и доставлены по Каспийскому морю в Бакинский международный морской торговый порт, а оттуда на станцию "Апшерон". В плане развития данного коридора (пути) и привлечения новых грузов начавший свою работу в Китае казахстанский транспортно-логистический центр способен значительно увеличить объемы грузоперевозок по маршруту. Из этого центра планируется отправлять 10 контейнерных поездов в месяц (14).

Исключительное международно-правовое значение, как принципиально важный фактор формирования нового экономического миропорядка перспективного развития международных отношений, конкретно, азербайджано-иранских, имеют договорённости, достигнутые за последние годы в области транспортных, коммуникационных и транзитных коридоров. Однако, они, к огромному сожалению, были

омрачены и усложнены в связи с трагической гибелью президента Ирана И. Раиси, который внёс большой вклад в дело их скорой реализации, хотя, несмотря на это прискорбное обстоятельство, обе стороны остаются приверженными этим договорённостям.

Примечательно, что президент И. Алиев ещё при встречах с президентом И. Раиси подчёркивал, что «...совместные транспортно-коммуникационные проекты имеют особое значение не только для нашего государства, но и всего региона, ... что международный транспортный коридор (МТК-INSTC) очень важен для региона, и с развитием железнодорожной инфраструктуры этот коридор станет самым важным транспортным маршрутом в мире» (15).

Ценность этих слов, планов возрастает многократно, если учитывать, что речь идёт о выдвинутой обеими соседними странами комплексной транспортной стратегии, в которую входят несколько совместных транспортных проектов, включая создание так называемого «аразского коридора», как нового транспортного азербайджано-иранского сообщения, благодаря которому к 2030 г. увеличится ежегодный объём транзитных грузоперевозок до 15 млн. тонн. Немаловажным фактором является и то обстоятельство, что стратегически данный коридор, проходящий по иранской территории, фактически способен соединить «восточно-затезурский экономический район» Азербайджана с Нахчыванской автономной республикой. Есть и другие торгово-экономические преимущества, которые станут реальными и очевидными, когда Иран, по взаимной договорённости, проложит в ближайшие



два-три года по своей территории автомобильную и железную дороги протяжённостью более сто километров, превратив, таким образом, данный коридор в составную часть глобального «восточно-западного», или «северно-южного» транспортных коридоров (16).

Другими совместными проектами являются плотина «Худаферин» в 240 кл. к северо-востоку от города Тебриз и новый пограничный терминал. Помимо этого, был открыт пограничный мост на границе Астары через реку Астарачай, строительство которого было начато в апреле 2022 г. В рамках этого проекта Иран и Азербайджан также открыли в Астаре второй транзитный мост для облегчения перевозок грузовыми автомобилями.

Что касается Ирана, то Азербайджан расширяет совместную с этой страной деятельность в рамках транспортного коридора «Север-Юг». Иран остается жизненно заинтересованным по договоренностям, достигнутым ранее между двумя странами, и в том числе соглашениям, к которым пришли 19 мая 2024 г. в ходе переговоров. Вопрос о строительстве железной дороги Решт-Астара, которая соединит азербайджанские и иранские железные дороги, как одно из важнейших ответвлений МТК «Север - Юг», является важной темой для переговоров как между Россией и Ираном, так и между Азербайджаном и Ираном.

Рассмотрение проекта Решт – Астара представляет особый стратегический интерес, поскольку, ещё 2023 г., Российская Федерация согласилась выделить кредит в размере 1,3 млрд. евро на строительство 162-км. железной дороги. Однако, обсуждение по вопросам реали-

зации этого проекта все еще продолжается, и в этой связи, обращает на себя внимание позиция США, которые угрожают и в ряде случаев вводят санкции в отношении стран коридора «Север - Юг». В частности, США, традиционно придерживаясь политики давления, диктата и «выкручивания рук», заявляли о том, что у них нет конкретной оценки данного проекта, зато есть все основания, чтобы ввести жесткие санкции в отношении стран, участвующих в данном проекте. (17) .

Однако, вряд ли что-то может помешать России и Ирану, которые и так находятся под экономическими санкциями Запада, приступить к реализации проекта Решт – Астара, хотя из-за санкций предприниматели, включая азербайджанских, практически не могут оплачивать товары, доставленные по импорту транзитом через Иран, поскольку США и их союзники, по – существу и противоправно, запретили иранским банкам получать доходы в долларах и евро, а также проводить расчеты с иностранными партнерами.

В новейшей геополитической обстановке США ещё более активизируют свои усилия не только по подрыву сложившегося международного правопорядка, нарушая его общепризнанные международно-правовые принципы и нормы, но и своими действиями наносят ощутимый урон сформировавшимся основам международных экономических отношений, лицемерно и привлекательно апеллируя, что «...выступают за миропорядок, основанный на правилах, а не на чистой силе...» (18), хотя реально систематически его подрывают и нарушают.

Подобная тактика и стратегия США к любому новому миропорядку, как системе



новых отношений, основанных на подлинно демократических принципах равноправия и справедливости идёт вразрез целям и задачам любого миропорядка, рассматривая его как гармоничное развитие всех государств с учётом ликвидации всех форм неравенства, дискриминации, разницы в уровнях экономического развития, деления международного сообщества, создания приемлемых условий экономического и социального прогресса (19). Одним из последних, однако весьма характерным примером является введение в США тарифов на китайские электрические автомобили, что противоречит правилам международной торговли (20) и другие правонарушения. Или, как считает президент Венесуэлы Н. Мадуро, «...препятствуют вместе с Евросоюзом заключению мирного договора России с Украиной» ...

Так или иначе, несмотря на действительные и надуманные трудности и препятствия, при любых усилиях по созданию нового экономического правопорядка в регионе Южного Кавказа, принципиальной проблемой была и остаётся проблема целесообразного, полезного для всех заинтересованных государств создания, внедрения разветвлённой сети трубопроводных, железных, автомобильных и других видов транспортных дорог. Здесь важнейшими являются следующие цели – 1) увеличение пропускной способности маршрутов перевозки экспортно-транзитных грузов и товаров, 2) развитие портовой инфраструктуры, а также 3) создание систем для передачи данных и электроэнергии, участвующим в проекте странам.

Азербайджанская Республика географически, будучи естественным мостом

на евроазиатском пространстве, имеет уникальное геополитическое местоположение, которое является стратегически выгодным как для прохождения различных пассажирских, товарно-грузовых потоков, так и прокладки новых, более перспективных транспортных путей и торговых коридоров. Это завидное для многих стран природное преимущество, особенно стратегически приоритетно для нашей страны, поскольку транспорт, являясь составной частью мировой экономики, рассматривается в качестве межгосударственного материального носителя, а его специализация, комплексное развитие, очевидно, невозможны без разветвлённой транспортной системы.

С другой стороны, с учётом изложенных обстоятельств и соображений, можно утверждать, что Азербайджану предназначена особая роль и место в формировании такого торгово-транспортного правопорядка, как составной части мирового экономического порядка, в интересах не только региональной, но и всеобщей безопасности.

Затрагивая различные аспекты формирования такого правопорядка в органической связке со всеобщей безопасностью, можно подчеркнуть, что общая регионализация рассматривается как не самая худшая альтернатива глобализирующимся процессам, как некая контртенденция самой глобализации. По общепризнанному мнению, главное преимущество региональных образований характеризуется тем, что они могут создать необходимые условия для разрешения многих планетарных проблем, не разрушая и не нанося вред внутринациональной специфики государственных экономик.



А процессы глобализации и регионализации, обладающие своей спецификой, могут быть рассмотрены, как глобализация, несущая в себе огромный интеграционный заряд, и как регионализация, которая будет способствовать экономической дифференциации государств в решении задач по защите собственных, национальных целей и интересов.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ НАУЧНЫХ РАБОТ:

1. См. А. Д. Соловьёва. Международный правопорядок: понятие и сущность (теоретико-правовой аспект)// Вестник Московского университета МВД России. No. 8. 2016, стр.1-4; Г.М. Вельяминов. Международное экономическое право и процесс. М. 2004; Карро Д., Жюйар П. Международное экономическое право. М.,2002. и др.
2. См. Международное право. Под ред. А.Н. Вылегжанина. М., Изд-во «Юрайт».2009. стр.914-917; О.Ф. Эфендиев, Э.А. Алиев. Внешнеэкономическая деятельность современного Азербайджана. Изд-во «Зардаби ЛТД. Баку, 2007, и др.
3. Подробнее см. В.М. Шумилов. Международное экономическое право. Книга 1. М., ООО ИКК «ДеКА», 2002, стр.348-359.
4. См., например, Н.А. Ушаков. Правовое регулирование использования силы в международных отношениях. М., 1997; С. Кортунов. Становление политики безопасности...М., 2003; А.А. Кокошин. Политико-военные и военно-стратегические проблемы национальной безопасности России и международной безопасности. М., 2020. и др.
5. См. О.Ф. Эфендиев. Новый международный экономический порядок в Мировом океане. Учебное пособие. Москва, Изд-во МФИ, 1989; он же, Некоторые международно-правовые аспекты либерализации мировой торговли //Международное право. Баку, № 1, 1998. и др.
6. Никто ещё не отменял положений и требований, содержащихся в Декларации 1970 г. «О принципах международного права, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом ООН» (см. резолюцию Генассамблеи 2625/XXV). Здесь же сформулирована обязанность государств «воздерживаться от актов репрессалий, связанных с применением силы», и т.д. Не лишним представляется напоминание о том, что в 1979 г. была принята другая резолюция ГА ООН - «Объединение и прогрессивное развитие принципов и норм международного права, касающихся правовых аспектов нового международного экономического порядка».
7. См. указ. соч. В.М. Шумилова, стр.348.
8. Подробнее об этом см., например, О.Ф. Эфендиев. Ещё раз о некоторых актуальных международно-правовых аспектах урегулирования Южно-Кавказской безопасности // Юридическая плоскость. № 1(14). Баку, 2024, стр.76-89. и др.
9. Например, Европейская энергетическая Хартия, Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия /ТРАСЕКА/; документы о вводе в эксплуатацию (в 2017 г.) железнодорожного маршрута Баку-Тбилиси-Карс, восстановившие исторический «Великий шелковый путь»; нормативные акты по проекту коридора «Север-Юг» (2020 г.), как связующего звена для соединения железных дорог Азербайджана, России и Ирана; документы о «среднем пути /коридоре/»; о транскаспийском транспортном маршруте, и др. См. электронные ресурсы - <https://azertag.az/ru/xeber/X-Globalnyi-Bakinskii-forumv->; - <https://middlecorridor.com...>; - <https://caps-geo.ru>
10. Интернет ресурс-сайт Хаггын. аз от 24.04.2024, а также источник - NEWS.ru
11. По мнению специалистов речь идёт о современном автобане, т.е. о части европейского направления (Е60), начинающегося на западе Франции и пролегающего на восток до границы Кыргызстана с Китаем, до города Иркештам. Общая протяжён-



- ность этого, близкого к завершению международного коридора, с Востока на Запад, должна составить 10 380 км. (см. Интернет-ресурс).
12. Интернет ресурс: [news.ru/cis/president-azerbajdzhana-source=gnews&utm...medium...от 18.03.2024 г.](https://news.ru/cis/president-azerbajdzhana-source=gnews&utm...medium...)
  13. Интернет ресурс- сайт Хаггын. аз от 05.03.2024 г., а также источник - NEWS.ru
  14. Согласно информационным сообщениям, посредством БТК грузы могут доставляться из Пекина (Китай) в Лондон (Великобритания) за 12-15 дней, в то время как грузоперевозка из Европы в Азию морским путем через Африку занимает 45-62 дня, а доставка товаров из Китая в Европу через Россию - 32 дня. По прогнозам к 2025 году объем перевозки по «Среднему коридору (пути)» достигнет 10 млн тонн грузов в год. В 2023 году по этому маршруту было перевезено 2 750 000 тонн грузов, что на 64% больше, чем в 2022 году. См. интернет- ресурс. <https://www.google.ru/search?q=...>
  15. По предварительной договоренности, посредством этого центра в Азербайджан будет отправляться по 10 контейнерных поездов ежемесячно. Наряду с этим, для содействия развитию «Среднего коридора (пути)» была создана цифровая платформа DTC, нацеленная непосредственно на потребителя. Цифровые системы АЖД и КТЖ интегрированы с платформой отслеживания грузов по маршруту в режиме реального времени с помощью функции Track and Trace. Единая цифровая экосистема повышает прозрачность и привлекательность Среднего коридора. Благодаря совместным усилиям железных дорог Казахстана и Азербайджана планируется значительно увеличить объемы грузоперевозок в 2024 г. См. сайт Хаггын. аз от 12 марта 2024 г.
  16. Для сравнения можно отметить, что, если раньше доставка грузов из Китая до портов Черного моря занимала около 53 дней, сейчас срок доставки удалось уменьшить до 18 дней. Доказательством тому является принятие парламентом Закон «О транспортировке российской нефти в Китай» (от 02.03.2024 г.) и ратификация протокола с изменениями в соглашения между правительствами республики и РФ, по которому увеличивается с 7 до 10 млн. т. транзит российской нефти через Казахстан в Китай, с продлением срока действия соглашения на 10 лет, т.е. до 1 января 2034 г.
  17. Согласно данным официальных источников, на этот проект выделен кредит в размере 49 млрд. иранских риалов. Завершены или близки к завершению некоторые участки дороги. Берущий начало в г. Джульфа на севере провинции Восточный Азербайджан, «аразский коридор» должен соединиться с территорией Азербайджана, посредством строительства 21 моста, в том числе 5 крупных. Так, длина агбендского моста составляет 220 м., а ширина около 25 м., что даёт возможность, после завершения строительства пропускать, через КПП около 1.100 автомобилей в день – данные сайта хаггын.аз от 26.05.24 г.
  18. Вызывает недоумение то, что после подписания десятилетнего ирано-индийского соглашения об эксплуатации индийской компанией иранского порта Чабахар на берегу Оманского залива, США пригрозили санкциями уже Индии.
  19. [globallookpress.com](https://globallookpress.com) - Газета. Ru 27 мая 2024 г.
  20. См., например, Н.В. Захарова. Новый международный экономический порядок: правовые аспекты // Всеобъемлющая система международной безопасности и международное право. М., 1987, стр. 107-124; О.Ф. Эфендиев. Формы невооружённого вмешательства империалистических держав в дела развивающихся стран (международно-правовой анализ). Автореферат. Свердловск, 1969; он же. Новый международный экономический порядок в Мировом океане. Учебное пособие. Москва, 1989. и др.
  21. Интернет ресурс: <https://news.rambler.ru/world/52826460-...>



**Ən son geosiyasi reallıqlarda Cənubi Qafqazda hüquq nizamının formalaşmasının  
bəzi beynəlxalq-hüquqi problemlərinə dair**

**O.F. Əfəndiyev,**

**professor, hüquq elmləri doktoru, Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti.**

e-poçt: oktay001@rambler.ru

Məqalə ümumbəşəri təhlükəsizliyin tərkib hissəsi kimi Cənubi Qafqaz regionunda beynəlxalq hüquq norma və prinsiplərinin tələblərinə uyğun olaraq, yeni iqtisadi hüquqi nizamın yaradılması, müasir nəqliyyat marşrutlarının (yollarının) yaradılması və fəaliyyət göstərməsi ilə bağlı bir sıra ilkin məsələlərin nəzərdən keçirilməsinə həsr edilmişdir. Eyni zamanda, başa çatmış Dağlıq Qarabağ silahlı münaqişəsinin və Azərbaycanın Vətən Müharibəsində Qələbəsinin əhəmiyyəti xüsusi vurğulanır.

**Açar sözlər:** Azərbaycan Respublikası, Vətən müharibəsində Qələbə, xarici iqtisadi əlaqələrin qloballaşması, ümumi təhlükəsizlik, qitələrarası dəhlizlər və dünya ticarət bazarı, Cənubi Qafqaz regionu, neft və enerji resurslarının nəqli, nəqliyyat və iqtisadi inkişaf, müasir sivilizasiya dünyası nizamı.

**On some international legal issues of the formation of the South Caucasian  
legal order in the latest geopolitical realities**

**O.F. Efendiev,**

**professor, Doctor of Law, Azerbaijan State University of Economics.**

e-mail: oktay001@rambler.ru

The article is devoted to the consideration of a number of primary issues on the creation of a new economic legal order in the South Caucasus region, as an integral part of general security, the creation and functioning of modern transport routes (paths), operating in accordance with the requirements of international legal norms and principles. At the same time, the importance of the completed Nagorno-Karabakh armed conflict and the Victory in the Patriotic War of Azerbaijan is particularly emphasized.

**Key words:** Republic of Azerbaijan, Victory in the Patriotic War, globalization of foreign economic relations, global security, intercontinental corridors and the world market for goods, the South Caucasus region, transportation of oil and energy resources, transport and economic development, modern civilized world order.

**Son jeopolitik gerçeklerde Güney Kafkasya hukuk düzeninin oluşumuna  
ilişkin bazı uluslararası hukuki sorunlar üzerine**

**O.F. Efendiev,**

**profesör, hukuk bilim doktoru, Azərbaycan Devlet İktisat Üniversitesi.**

e-posta: oktay001@rambler.ru

Makale, evrensel güvenliğin ayrılmaz bir parçası olarak Güney Kafkasya bölgesinde yeni bir ekonomik hukuk düzeninin oluşturulması, modern ulaşım yollarının (yollar) oluşturulması ve işleyişine ilişkin bir dizi temel konunun değerlendirilmesine ayrılmıştır. uluslararası hukuk norm ve ilkelerinin gereklerine uygun olarak. Aynı zamanda Dağlık Karabağ silahlı çatışmasının sona ermesinin ve Azerbaycan'ın Vatanseverlik Savaşı'ndaki zaferinin önemi özellikle vurgulanıyor.

**Anahtar kelimeler:** Azerbaycan Cumhuriyeti, Vatanseverlik Savaşı'nın zaferi, dış ekonomik ilişkilerin küreselleşmesi, genel güvenlik, kıtalararası koridorlar ve dünya mal pazarı, Güney Kafkasya bölgesi, petrol ve enerji kaynaklarının taşınması, ulaşım ve ekonomik kalkınma, modern uygarlık Dünya düzeni.

