

HÜQUQ VƏ İQTİSADİYYAT

О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОВРЕМЕННЫХ ГОСУДАРСТВ

Oktaı Əfəndiyev*

Резюме

В статье рассматриваются актуальные проблемы современных внешнеэкономических связей государств и международных торгово-транспортных перевозок. Решение этих неотложных политико-экономических 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.

Ключевые слова: *глобализация внешнеэкономических связей; межконтинентальные коридоры и мировой рынок товаров; регион Южного Кавказа; транспортировка нефти, энергоносителей; Договор к Энергетической Хартии ООН.*

Проблемы становления и развития эффективных, равноправных и взаимовыгодных внешнеэкономических межгосударственных отношений всегда были и остаются приоритетными для современных, международно-правовых субъектов, в том числе Азербайджанской Республики, являющейся одним из активных участников в актуальных вопросах создания межконтинентальных коридоров для транспортировки различных энергоносителей, полученных из возобновляемых источников. [1] В данном случае, особое значение и смысл имеют не только необходимость приверженности действующим международно-правовым принципам взаимодействия и партнёрского сотрудничества заинтересованных стран, но и само, конкретное осуществление процесса строительства, например, транспортно-энергетического коридора (пути), имеющего целью, в частности, связать евроазиатские государства через азербайджанскую или другую благоприятно-располагающуюся географическую территорию.

Очевидно, и фактически бесспорно, что 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,

* доктор юридических наук, профессор

а его специализация, комплексное развитие, фактически, невозможны без разветвлённой транспортной системы.

Наряду с этим, обращают на себя внимание отдельные идеи и инициативы по созданию нового транспортно-экономического коридора (НТЭК), предложенные, например, на саммите (G-20, Нью-Дели, сентябрь 2023 г.), о необходимости запуска такого коридора, как устойчивой модели для всего мира, связывающего Индию, Ближний Восток-Европу, и даже, при сотрудничестве с США, с целью противопоставления китайской инициативе «Один пояс - один путь». Примечательно, что целью проекта создания данного НТЭК является, по - существу его замысла, замена так называемого Китайского «срединного пути», стимулирование транспортно-торговых связей в интересах расширения и углубления интеграции, как видно, между странами Азии, Персидского залива и Европы. В конкретном плане, речь идёт о том, что в рамках этого проекта предполагается построить разветвлённую сеть железных дорог с целью увеличения пропускной способности маршрутов перевозки экспортно-транзитных грузов и товаров, развития портовой инфраструктуры, а также создание систем для передачи данных и электроэнергии, участвующим в проекте странам. Отдельно запланировано внедрение информационно-коммуникационных технологий, строительство сети трубопроводов для транспортировки водорода и другие новшества.

Особенностью данного проекта, состоящего из двух транспортных коридоров («восточного»), соединяющего Индию со странами Персидского залива и «северного», Персидский залив со европейскими государствам, является, как видно, недальновидный и малоперспективный обход южно-кавказских стран и, очевидное исключение из него Азербайджана, а также игнорирование Армении, через которую Иран и Индия собираются проложить свой, так называемый транспортный маршрут «Север-Юг».

Не представляет трудности понять, во-первых, что высокую заинтересованность в последующей реализации «нового маршрута», активно поддерживаемого западными странами, добивающиеся ослабления позиции КНР и укрепления позиции Индии, что поэтому НТЭК будут перевозиться огромное количество товаров и грузов, перемещающихся в восточно-западном направлении.

Во-вторых, в сугубо амбициозном плане, данный проект, альтернативный «китайскому», устраивает всех его участников и, в первую очередь Индию, с давних пор, проявляющей повышенный интерес к подобному коридору, в значительной мере снижающей значимость проекта «Север-Юг», а также из-за позиции и нежелания западных стран привлекать в проект Российскую Федерацию.

В-третьих, по разным причинам и обстоятельствам, в стороне от транспортно-экономических проектов современности, глобальных маршрутов слишком долго оставалась Саудовская Аравия и другие соседние

страны, (Эмираты, Иордания, Израиль) давно готовые на крупные капиталовложения.

В-четвёртых, несмотря на сложности и масштабности НТЭК, растущее, исключительное значение приобретает так называемый, ныне действующий так называемый «срединный транспортный коридор». Проходящий через территорию Азербайджана, который в состоянии не только набрать растущие торгово-экономические обороты, но и, в обозримой перспективе, готов серьёзно конкурировать с выдвинутой инициативой по созданию «индийско-западного» коридора. Очевидно и то, что участие в новом проекте «сильнейших экономик мира» не будет способствовать полному перемещению «Великого шёлкового пути» на южное направление.

В-пятых, нельзя не учитывать и то обстоятельство, что «индийский» проект (НТЭК) основывается на большом количестве структурных элементов, которые так или иначе являются составными частями международных транспортных коридоров «Восток-Запад» и «Север-Юг», что, в свою очередь, свидетельствует о том, что основной задачей альтернативного, «антикитайского» маршрута является не столько развитие глобальной логистики, сколько сдерживание КНР, которая, по существу, последовательно и многие годы продвигает свои политико-экономические интересы, уверенно преодолевая воздвигаемые на её пути барьеры.

Особо не вдаваясь в подробности в намерения Китайской Народной Республики, можно напомнить, что ещё в 2013 г., её лидер Си Цзиньпин выдвинул инициативу «один пояс - один путь», которая не только символически воссоздавала древний «Шёлковый путь», но и была нацелена на выход на мировой торговый рынок, и если точнее, на рынки Центральной Азии, Ближнего Востока, Европы, Африки и других регионов, и предусматривала как повышение активизации международных торгово-инвестиционных проектов с участием большого количества государств, так и использование их капитала. Как известно, к этой инициативе за прошедшее десятилетие присоединилось подавляющее большинство государств и международных организаций. Но ещё тогда, небольшое количество государств, выступили с идеей создания альтернативного, межконтинентального торгово-экономического коридора (пути, маршрута).

Кроме того, особое недовольство по поводу «индийский» (по-существу антикитайского) проекта НТЭК незамедлительно выразила Турция, подчеркнув невозможность его реализации, как одна из активных участниц существующего проекта «один пояс - один путь», не только являясь важной производственной и торговой базой этого связующего восточно-западного маршрута, но и справедливо подчеркивая при этом, серьёзные и растущие торгово-экономические достижения КНР. Более того, Турция достаточно цивилизованно, справедливо и целенаправленно исходит из необходимости создания нового транспортно-энергетического коридора в Европу через собственную территорию, Ирак, Катар, Абу-Даби, как допол-

нительный путь развития к благополучию и безопасности. Очевидно и то, что, если в участии к этой инициативы не приглашена Турция, значит, весь «индийский путь» будет урезан только до морского маршрута.

Другой политико-экономический нюанс, по смыслу (проиндийского) проекта НТЭК, поддерживаемого США и Саудовской Аравией, заключается в том, чтобы злонамеренно исключить из него не только «недружественный» Азербайджан, но и «дружественную» Армению, через которую Иран и Индия, по некоторым сведениям и признакам, намерены проложить маршрут «Север-Юг». Предусмотрена была также прокладка газопроводов из Израиля в Европу.

При всё этом обращает на себя внимание тот факт, что создатели концепции так называемого «индийского маршрута» игнорировали обстоятельства, касающиеся сегодняшних реалий, именно то, что без разнообразия, разностороннего развития внешнеэкономических связей, попросту говоря, их диверсификации, и привлечения зарубежных инвестиций, в первую очередь со стороны КНР, в национальные экономики, конкретно, ближневосточных стран, также как и западных технологий, весьма сомнительно будет сделать, например, ощутимый и эффективный рывок в социально-экономическом развитии, а также добиться качественного повышения их жизненного уровня, того о чём пока безуспешно добиваются многие арабские страны, включая Саудовскую Аравию и ОАЭ. Учитывая изложенные соображения, можно предположить, что «индийский маршрут», при активной поддержке со стороны США, по мнению многих других стран, арабским «партнёрам» менее выгоден, чем «китайский путь». А если исходить из задач и интересов Турции, Азербайджана и других государств южно-кавказского региона, учитывая некоторые противоречия, то вполне становится очевидно содержание американского приоритета политико-экономического характера, направленного на ослабление позиций России.

Нельзя не отметить и тот важный фактор, что инициатива проталкивания «индийского маршрута», при всей её масштабности, вызывает больше вопросов, чем даёт конкретных ответов. Поэтому можно также утверждать, что данная инициатива является (или станет) альтернативной «китайскому пути», или «один пояс - один путь», должна быть испытана временем, поскольку до конца не ясно и трудно предсказать, как она всё-таки может быть реализована.

Так или иначе, кратко резюмируя данную проблему, можно отметить, что реализация «одного пояса и пути» происходит в условиях активного и организованного сопротивления антикитайски настроенных как местных, так и глобальных торгово-экономических элит, действия которых носят скоординированный и масштабный характер.

Разумеется, достижение отмеченных целей не может и не должно оставаться вне решения первостепенных проблем, касающихся националь-

ной безопасности, международно-правового сотрудничества государств в их различных сферах, в том числе, транспортной, экологической, информационной и другого вида безопасности, как составной части международной безопасности. [2] Нельзя не учитывать и фактор, касающийся достижений науки и техники, являющихся, в конечном счёте, основными компонентами экономического роста и развития государств, а также их национальной безопасности.

Исходя именно этих принципиальных соображений, нельзя не учитывать и другие возникающие в современных международных внешнеэкономических связях государств серьёзных факторов, как например, касающихся научно-технических достижений, в которых немаловажная роль принадлежит, в частности информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), которые оказывают всё большее влияние на культурный, экономический, политический и военно-стратегический аспекты жизни общества.

Не вызывает каких-либо сомнений и то обстоятельство, что именно конец XX - начало XXI веков является переходным этапом от индустриального общества к информационному, в основе которого лежат новейшие технологии и средства. Очевидно и то, что огромные успехи развития ИКТ привели к тому, что мир стал постепенно двигаться к построению информационного общества, или общества знаний, в котором главным условием благополучия каждого человека и государства становится знание, полученное благодаря беспрепятственному доступу к информации и умению с ней работать.

Таким образом, в настоящее время информационная сфера стала оказывать всё большее воздействие на систему социальных отношений государства, индивидуальное и массовое сознание общества, стала весьма разнообразной, а значит, характеризуется высокой степенью опасности. Информационная безопасность важна как в целом для государства (борьба с информационными угрозами, киберпреступлениями и кибертерроризмом), так и для каждого человека, имея ввиду при этом проблему защиты личных данных.

Особо следует отметить, что рубеж XX–XXI веков стал периодом смены формы межгосударственных, в том числе и вооружённых, конфликтов: при помощи ИКТ нападения и агрессии могут осуществляться без привлечения армейских подразделений и использования традиционных вооружений и военной техники, с участием негосударственных субъектов. Дестабилизация экономики, подрыв суверенитета и основ государственного устройства, нарушение нормального функционирования инфраструктур могут быть достигнуты за счет применения информационных средств (проникновение в компьютерные сети, вывод из строя радаров, электронной аппаратуры, нарушение телефонной связи). Вот почему эффективное обеспечение национальной и международной безопасности не-

возможно без укрепления международной информационной безопасности (МИБ) и, прежде всего, без снижения угроз враждебного использования ИКТ.

В этом ракурсе международных внешнеэкономических отношений обеспечение энерго-топливной безопасности – проблема более чем актуальная, сложная и неотложная. Как подчеркивается в ряде принятых многосторонних документах, заявлениях последних десятилетий по проблемам глобальная энерго-топливной безопасности, всевозможные энергоресурсы имеют критически важное значение для улучшения качества жизни и расширения возможностей, открывающихся перед странами мира, как развитых, так и развивающихся. Поэтому обеспечение эффективного, надежного и экологически безопасного энерго-топливного снабжения является серьёзным вызовом для всего современного и будущего человечества. А это, в свою очередь, требует наличия политической воли всего международного сообщества эффективно решать ряд взаимосвязанных жизненных задач – энергетической, экологической, экономической, транспортной и других видов и форм международной безопасности.

С учётом данных соображений, Азербайджан, как самодостаточное государство, последовательно руководствуясь собственными национальными, политико-экономическими интересами первостепенной важности, остаётся приверженным и в вопросах обеспечения любой безопасности, в том числе магистральном виде транспорта по доставке, в первую очередь, нефтяных, газовых продуктов и других энергоносителей, осуществляемых в соответствии с принятыми законодательными документами и нормативными актами, одним из главных среди которых является Закон Азербайджанской Республики «О транспорте» (1999 г.), установивший, как известно, правовые, экономические и организационные основы транспортной деятельности. Кроме того, в документе вполне чётко отмечено, что «магистральные трубопроводы, находящиеся на территории Азербайджана, относятся к понятию транспорта, и что нефть, газ и нефтепродукты поступают в международный торговый оборот, в основном, благодаря этому виду транспорта», оговаривая при этом газо-конденсаты, перевозимые обычно в контейнерах или в других ёмкостях различными видами транспорта, что имеет особое значение не только для постоянно развивающегося процесса глобализации мирового хозяйства, но и различных интеграционных союзов.

Можно также отметить и то, что сама по себе регионализация может рассматриваться как не самая худшая альтернатива глобализующимся процессам, как некая контртенденция самой глобализации. На наш взгляд, главное преимущество региональных образований видится в том, что они способны создать необходимые условия для разрешения многих планетарных проблем, не разрушая и не нанося вред внутринациональной специфики государственных экономик. Можно также отметить и то, что процес-

сы глобализации и регионализации имеют свою специфику и быть рассмотрены, с одной стороны, как глобализация, несущая в себе огромный интеграционный заряд, а с другой – как регионализация, которая будет способствовать экономической дифференциации государств и наднациональных образований.

Очевидно и то, что регионализация может угрожать мировой экономике, а также создать соперничающие экономические блоки и союзы и, тем самым, причинить определённый ущерб отдельным национальным экономикам соответствующих международно-правовых субъектов. Несмотря на это, как известно, практика создания и существования, к примеру, зон свободной торговли и таможенных союзов, в целом, не способствовали созданию особых проблем и сложностей в современных международных экономических отношениях, а наоборот, способствовали созданию основ «очередного», нового многополярного экономического порядка.

Важно то, чтобы, в частности, формирование региональных экономических блоков или союзов не стало бы противодействующим процессом глобализации, а скорее всего выражением общего роста активности международных экономических отношений и, конкретно, их разнообразных, возрастающих торгово-транспортных связей. Существенное значение имеет и тот фактор, что обе эти тенденции обладают одинаковой направленностью, которая заключается, например, в транснациональном расширении организованных на государственном уровне торгово-экономических областей. Вместе с тем очевидно, что региональная интеграция идёт в русле глобализационных процессов в масштабе соответствующего объединения и не должна рассматриваться как своеобразная форма противодействия всеохватывающей мировой глобализации.

Относительно национальных, торгово-экономических интересов и целей Азербайджана, как и многих суверенных стран на постсоветском пространстве, можно отметить, что жизненно важным и принципиальным был и остаётся вопрос о расширении и укреплении равноправных и взаимовыгодных связей не только друг с другом, но и такими организациями, как Всемирная торговая организация (ВТО). А это, бесспорно, согласуется с намерениями, интересами нашего государства интегрировать как мирохозяйственные связи, но и в мировое торгово-экономическое пространство. Примечательно, что за последние десятилетия поэтапное урегулирование данной проблемы имеет особый смысл и уже приносит ощутимые результаты, которые так важны, в частности, в вопросах реализации нефтяных контрактов нашей страны. Оно имеет смысл как для развития национальной экономики, так и в части, например, сохранения демпинговых тарифов на транспортировку нефти. Центральными были и остаются проблемы регулирования международных транспортно-экономических отношений, транспортной безопасности в контексте эффективного обеспечения энергетической безопасности государств и интеграции их в мировое хозяйство.

Что касается проблем бесперебойной деятельности и безопасности трубопроводов Азербайджана, имеющих перво-степенное значение для экономики нашего государства, то вопросы регулирования всегда находили своё соответствующее отражение не только в нормативных документах и актах, но и в конкретных двусторонних и многосторонних соглашениях о совместной эксплуатации нефтяных месторождениях, так и в содержании документов транспортировки экспортных энергетических продуктов, предназначенных для международного торгового оборота.

Азербайджан, традиционно и ответственно оставаясь приверженным решению глобальных энергетических проблем, продолжает исходить из необходимости их решения посредством урегулирования комплекса вопросов, касающихся транспортных перевозок и правоотношений, а также эффективного правового регулирования деятельности существующих и могущих возникнуть транспортно-экономических коридоров и коммуникаций согласно положениям, закреплённым в важнейших международно-правовых документах и актах современности. Одним из наиболее важных актов, как известно, является Соглашение к Договору об энергетической Хартии (ДЭХ, 1991г.), предусматривающая установление и осуществление более тесных межгосударственных торговых, транспортных связей при уважении их принципов устойчивого развития и суверенитета над энергетическими ресурсами. [3]

Краткая история создания и развития магистральных трубопроводов, находящихся на территории Азербайджанской Республики, свидетельствует о том, что трубопроводы стали не только неотъемлемой частью национальной экономики и транспортной системы государства, но и вполне благотворно осуществляют свою деятельность под его эффективным контролем. Это очевидно, например, из опыта создания и бесперебойного функционирования Основного экспортного трубопровода «Баку-Тбилиси-Джейхан или Эрзурум», организации обеспечения безопасности этих трубопроводных линий и объектов их национальной инфраструктуры в соответствии с принципами административно-территориального деления. Общемировые проблемы экологии, окружающей среды и другие глобальные факторы, угрозы и риски, всё настойчивее актуализируют необходимость обеспечения безопасности в растущих международных транспортных, в том числе трубопроводных, перевозках. [4]

Примечательно, что несмотря на определённые геополитические трудности и транспортно-экономические противостояния, Азербайджан в новейшую эпоху успешно развивает свои прямые экспортные отношения, поставляя свою нефтегазовую продукцию, в частности, в страны Евросоюза, учитывая свои так называемые логистические интересы «среднего коридора» при традиционных, преобладающих интересах Китая на Южном Кавказе. И это неслучайно, поскольку наше государство является исключительно важным звеном альтернативного пути в западном направле-

нии, что, в свою очередь, даёт возможность на осуществление более нарастающего китайско-азербайджанского торгово-транспортного взаимодействия. А учитывая увеличивающийся экономический интерес КНР к «среднему коридору» и в реальности создавая его инфраструктурные элементы, при том, что Азербайджан и Турция уже вложили свои огромные инвестиции, можно сделать далековедущие выводы политико-экономического характера.

Так, благоприятное географическое месторасположение Азербайджана наглядно говорит о том, что наша страна (видимо, и весь южно-кавказский регион) является для Китая не просто транзитным государством, но и достаточно привлекательным торговым рынком с особым транзитным ресурсом, что, при благоприятных условиях, может открыть ещё и возможности для расширения сферы китайского влияния на страны т. н. «Транскаспийского транспортного маршрута».

С другой стороны, данные соображения позволяют утверждать, что и значимость Азербайджана при своем растущем торгово-энергетическом потенциале, «трубопроводных» возможностях и интересах, в состоянии играть более весомую роль. Во-первых, при этом не имеет особого значения тот факт, что наше государство, в своём стремлении на западные торговые рынки, действовало в рамках так называемых «регулятивных требований» Евросоюза, что фактически было удобно КНР, поскольку объективно, по истечению определённого времени, были достигнуты соответствующие «евро-западные» формы и принципы взаимодействия и сотрудничества.

Во-вторых, немаловажное значение имеет так называемый «инвестиционный опыт», поскольку реализация инициативы «один пояс - один путь», соединяющий КНР с Азией и Европой, сделал его ближе к южно-кавказскому региону, хотя, как известно, китайские инвестиции не так значительны и, в основном, направляются в Грузию.

В-третьих, особый смысл в «балансировании» этих торгово-транспортных интересов имеет тот факт, как западные страны, в том числе и США, воспринимают и, видимо, опасаются передовую китайскую технологию, поскольку они имеют достаточно эффективную и глубокую европейскую инфраструктуру, способную, например, не только вывести из строя ключевые торгово-коммерческие объекты, но и нанести ощутимый ущерб функционированию военных баз, и т.д.

В-четвёртых, существенное значение имеет, вытекающий из предыдущих признаков, и фактор так называемого «политического влияния КНР», которое, в конечном счёте, может привести к серьёзному противостоянию с западными странами, не обязательно затрагивая широкие аспекты интересов азербайджано-турецкого торгово-экономического сотрудничества и партнёрства. При этом понятно, что китайско-американские противоречия вряд ли могут оказать особое влияние на страны Южного Кавказа, даже в случае ухудшения, например, американо-турецких отношений, предпочи-

тая инициативы Индии по плану и запуску экономического коридора от Нью-Дели до Европы через Ближний Восток с разветвлённой сетью железных дорог и перспективами увеличения пропускной способности маршрутов по перевозке экспортных и транзитных товаров, грузов и энергоносителей.

Так или иначе, есть другой немаловажный фактор, создающий дополнительные трудности и риски, как для глобальных внешнеэкономических связей, так и усложняющий ситуацию, замедляющий современное развитие китайской экономики, и в конечном счёте, угрожающий международным транспортным перевозкам. Речь идёт о том, что в данный момент Китаю стало сложнее покупать нефть у Венесуэлы после снятия американских санкций (23 ноября 2023 г.), приостановка которых на полгода в отношении венесуэльской нефти привела к перебоям в закупках со стороны независимых нефтеперерабатывающих заводов КНР, бывших крупнейшими клиентами на этом рынке. [5]

Что касается принципиальной позиции Азербайджана, то наше государство, традиционно и ответственно оставаясь приверженным решению глобальных энергетических проблем, учитывая как глобальные, так и индивидуальные интересы, продолжает исходить из необходимости их решения посредством урегулирования всего комплекса вопросов. Особенно это касается актуальных проблем по транспортным перевозкам и правоотношениям, а также эффективного правового регулирования деятельности существующих и могущих возникнуть транспортно-экономических коридоров и коммуникаций.

Закономерно и то, что Азербайджан как суверенный субъект, тем более, после Победы в Отечественной войне, завершения вооружённого конфликта и возвращения оккупированных территорий, ещё в большей степени, придерживается позиции, целиком отражающей её национальные интересы. Эта историческая Победа не только кардинально изменила статус-кво в регионе Южного Кавказа, но и создала для нашей страны новые экономические возможности для более социально-экономического развития, активной интеграции в систему мирохозяйственных связей. Несомненно, что наша Победа внесла также существенный вклад в развитие и укрепление регионального экономического порядка и безопасности, как это было предусмотрено в действующей Концепции развития «Азербайджан 2020: взгляд в будущее».

В конкретном плане, в настоящее время азербайджанская нефть поставляется в более 30 стран мира, в том числе в Юго-Восточную Азию, Европу, Южную и Северную Америку, посредством таких нефтепроводов, как Баку-Тбилиси-Джейхан и Баку-Супса, ведущая роль среди которых принадлежит БТД, запущенному ещё в июне 2006 г. Среди крупнейших нефтегазовых потребителей являются такие государства, как Турция, Китай, Индия. А с 2020 г. начался экспорт нашего газа в Европу, что позволя-

ет утверждать о периоде расцвета национально нефте-газовой промышленности. [6]

В новой исторической ситуации Азербайджан, обладая благоприятным географическим фактором и продолжая располагать значительными торгово-транзитными возможностями, достойно занимает ведущее место в развитии и осуществлении крупных инфраструктурных программ как регионального, так и более широкого международного значения. Этому способствуют действующие торгово-транспортные коридоры, маршруты, идущие как с Востока на Запад, так и Севера на Юг через нашу территорию, что, в свою очередь, как бы стратегически трансформирует Азербайджан в выгодный логистический центр, связывающий значительную часть торгово-экономических путей в различных географических направлениях. Особую роль в укреплении национальной экономической самостоятельности сыграл ввод в эксплуатацию (в 2017 г.) железнодорожного маршрута Баку-Тбилиси-Карс, как проект, восстановивший исторический «Великий шелковый путь», увеличивающий экономическую значимость Азербайджана как транзитной страны в перевозке пассажиров, товаров и грузов между евроазиатскими странами.

Одновременно продолжается реализация и совершенствование проекта коридора «Север-Юг», как связующего звена для соединения железных дорог Азербайджана, России и Ирана, что, в свою очередь, будет способствовать усилению привлекательности нашей страны и для других иностранных инвесторов, а также для расширения и углубления внешнеэкономических связей в больших масштабах.

Благодаря новейшей национальной экспортной стратегии в Азербайджане, которая охватывает период до 2026 г., определены более ста продуктов, имеющих экспортный потенциал, продолжается работа по их поставкам на новые и существующие торговые рынки. В 2022 г. нефтяной экспорт впервые в национальной истории превысил 3 млрд. долларов, увеличившись на 12,3%, а в 2023 г. ожидается, что он достигнет 3,5 млрд. долларов. При этом национальный внешнеторговый оборот в 2022 г. вырос на 55,4% до 52,69 млрд. долларов. [6]

Одно из своеобразий новейшей национальной, экспортно-экономической стратегии, на наш взгляд, заключается в том, что Азербайджан фактически, не имея выхода к открытому морю, уже превратился в международный, логистический (связующийся) транспортный центр и, что на фоне происходящих в мире событий и противостояний, транзитная роль ещё больше возросла. В частности, из-за российско-украинского вооружённого конфликта, перевозимые ранее по «северному коридору (пути)», грузо-товарные потоки перенаправляются в «серединный коридор (путь)», по-существу, китайского, который большинство международных компаний считают надёжным и более безопасным. Учитывая данное обстоятельство

ство, целесообразным представляется преодоление существующих инфраструктурных ограничений, например, в Грузии и Казахстане.

В настоящее время, в разных сегментах данного коридора (пути) есть участки с низкой пропускной способностью, несмотря на то, что Казахстан является одним из активных государств «серединового коридора (пути)». Более того, основной интерес Казахстана связан с транспортировкой нефтегазовой продукции, угля, урана и т.д., но так называемая китайская концепция «один пояс, один путь», как известно направлена на увеличение контейнерных грузоперевозок, и именно в этом контексте проводятся ныне работы по расширению инфраструктуры его портов Актау и Курык. [7]

Естественно, Грузия также является одним из важных субъектов-участников «среднего коридора», но иногда, в силу объективных причин и обстоятельств, грузы, поступающие из Азербайджана, задерживаются в грузинском порту на восточном черноморском побережье. [8]

В Азербайджане на данный момент запланировано начало строительства второй фазы Бакинского международного морского торгового порта в интересах создания так называемых «интермодального и мультимодального» терминалов, способных создать соответствующие условия для логистического привлечения в южно-кавказский регион ещё большего количества грузов и контейнеров, предназначенных для «среднего коридора». Азербайджан, будучи активным поставщиком энергоресурсов, продолжит наращивать не только свои усилия, но и влияние как транзитной страны, так и поставщика возобновляемых источников и ресурсов энергии.

С учётом данных, настоящих и перспективных, соображений в национальном масштабе разрабатываются и постепенно реализовываются проекты по расширению экспортных трубопроводов. Это дало повод Президенту Азербайджана И.Алиеву, в частности, на X Глобальном Бакинском форуме (март 2023 г.) заявить: «Мы увеличили инвестиции в наши газовые месторождения. И сейчас работаем над расширением экспортных трубопроводов. Введён в эксплуатацию Южный газовый коридор. Заключительный сегмент газопровода был введён в эксплуатацию 31 декабря 2020 г. ... И это только из-за растущего спроса в Европе. В противном случае мы бы не стали инвестировать» [9]. И как следствие, подчёркнута важность и повышенная востребованность отечественной транспортной инфраструктуры: «Благодаря железнодорожному сообщению, автомобильным дорогам, крупнейшему судоходному флоту на Каспии, крупнейшему воздушному грузовому флоту в регионе, мы действительно внесли большой вклад в транспортную безопасность. Поскольку многие страны сейчас нуждаются в транспортной безопасности, они ищут новые маршруты. Один из таких проходит через Азербайджан».

Очевидно, что эти ключевые слова вполне соответствуют и согласуются с желаниями и интересами многих европейских партнёров, и не только их, оставаться принципиальными нефтегазовыми партнёрами Азербайджана.

байджана в его современной внешнеэкономической стратегии. Наряду с этим, предпринимаются большие усилия нашего государства, в ближайшей перспективе, по переходу от простой логистической эксплуатации так называемого «малого транспортного кольца» к более сложной межгосударственной кооперации, к фактически региональным промышленным связкам вдоль маршрутных коридоров, к последующему каспийскому транспортно-интеграционному проекту.

В интересах реализации данной стратегии, Президентом Азербайджана И.Алиевым были подписаны различные нормативно-правовые акты, среди которых, в частности, Распоряжение об утверждении "Плана действий по увеличению транзитного потенциала международных транспортных коридоров, проходящих по территории Азербайджанской Республики, и стимулированию транзитных грузоперевозок на 2024-2026 годы". А также Положение «О разъяснении сферы ответственности Транспортного координационного совета (ТКС)» - нового межведомственного органа с широкими компетенциями в сфере всех видов наземного транспорта, автомобильного движения и развития транспортной магистральной инфраструктуры (от 23 ноября 2023 г.). [10]

Поэтому можно заключить, что современная транспортная инфраструктура Азербайджана стала с точки зрения норм и принципов современного международного права не только востребованной, как никогда раньше, но и достаточно уникальной, продолжая тем самым, вносить ощутимый вклад в энергетическую, транспортную и другие виды коллективной, всеобщей безопасности.

Сноски:

1. Об этом мы писали в журнале «Транспортное право» в статье «Азербайджан и Евросоюз: проблемы путей сближения партнёрских отношений», № 1, 2014. Баку, с. 45-56.

2. Подробнее см., например, О.Ф. Эфендиев, Э.А. Алиев. Внешнеэкономическая деятельность современного Азербайджана. Изд-во «Зардаби». Баку. 2007, стр.176-220; Э.А. Алиев, О.Ф. Эфендиев. Международное транспортное право и его институты. Учебник. Изд-во «Гюнаш». Баку. 2016, стр.168-208; Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике. Учебное пособие. Отв. ред. С.Р. Зейналов. Изд-во «Олма-пресс». Москва.2002; Международное публичное право. Учебник. Часть 2 (на азерб. яз.). Отв. ред. Э.А. Алиев. Изд-во «Гюнеш». 2018, стр. 464-497, и др.

3. Также важно напомнить, что данная Хартия была подписана для содействия инвестициям в области энергетики, свободному перемещению энергетических продуктов (товаров), развитию эффективной международной энергетической инфраструктуры и развитию технологического сотрудничества между государствами.

4. См. подробнее, О.Ф. Эфендиев. О великом транспортном будущем и экономической безопасности// Транспортное право, № 2, 2010. стр. 103-117; Э.А. Алиев, О.Ф. Эфендиев. Современное международное транспортное право. Учебник. Изд-во «Lambert Academic Publishing».2015, стр.107-133; О.Ф. Эфендиев. Трубопроводный транспорт в контексте международного права //Московский журнал международного права. №1 (101) 2016, янв.-март, стр. 93-104, и др.

5. Так, по сообщению агентства Reuters (ноябрь 2023 г.), закупки Китая также замедлились на фоне низкого сезонного спроса на асфальт - ключевой продукт, производимый из тяжелой венесуэльской нефти. На независимые заводы в Китае приходится пятая часть закупок нефти и более половины производства асфальта. В качестве сырья они в основном полагаются на подпадающую под санкции нефть из Венесуэлы, а также из Ирана и России.

6. См. <https://president.az/ru/articles/view/7022>

7. Так, в 2022 г. объём грузов, перевозимых Казахстаном по этому маршруту, увеличился в 2,5 раза по сравнению с предыдущим годом и достиг 1,5 млн. тонн. Хотя Казахстан уже строит третий ППК на алмаатинском направлении, но его портовая инфраструктура не способна пропускать большие объёмы грузов и нуждается в расширении. См. Интернет-ресурс.

8. Так, в данный момент, в порту Анаклия осуществляются глубоководные работы для того, чтобы создать возможности принятия до 100 млн. тонн грузов и до 1 млн. контейнеров. Одновременно, на грузинской территории идут работы по модернизации автомобильных и железных дорог по так называемому «восточно-западному коридору», завершение которых намечено на 2024 г.

9. См.: <https://azertag.az/ru/xeber/X-Globalnyi-Bakinskii-forumv-centre-vnimaninya->

10. О задачах и целях, изложенных в данных нормативно-правовых актах подробно см., например, Интернет-ресурс.

MÜASİR DÖVLƏTLƏRİN TİCARƏT VƏ NƏQLİYYAT FƏALİYYƏTİNİN BEYNƏLXALQ HÜQUQİ TƏNZİMİNİN BƏZİ PROBLEMLƏRİ HAQQINDA

Oktay Efendiyev*

Xülasə

Məqalədə dövlətlərin müasir xarici iqtisadi əlaqələrinin və beynəlxalq ticarət və nəqliyyat daşımalarının aktual problemləri araşdırılır. Bu təxirəsalınmaz siyasi və iqtisadi problemlərin və vəzifələrin həlli təkcə qlobal miqyasda reallıqların nəzərə alınması zərurətində deyil, həm də dünya birliyinin mövqeyində, onun müxtəlif siyasi və iqtisadi səviyyələrdə səylərində görünür. Sıx, beynəlxalq hüquqi əsaslar, qarşılıqlı faydalı əməkdaşlıq və bərabərhüquqlu tərəfdaşlıq, o cümlədən nəqliyyat təhlükəsizliyi sahəsində.

Açar sözlər: xarici iqtisadi əlaqələrin qloballaşması; qitələrarası dəhlizlər və dünya mal bazarı; Cənubi Qafqaz regionu; neft və enerji ehtiyatlarının nəqli; BMT-nin Enerji Xartiyasına dair Müqavilə.

ON SOME PROBLEMS OF INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF TRADE AND TRANSPORT ACTIVITY OF MODERN STATES

Oktay Efendiev**

Abstract

The article examines current problems of modern foreign economic relations between states and international trade and transport transportation. The solution to these urgent political and economic problems and tasks is seen not only in the need to take into account

* Hüquq elmləri doktoru, professor

** Doctor of Law, professor

realities on a global scale, but also in the position of the world community, in its efforts, at various political and economic levels, to form a close international legal fundamental, mutually beneficial cooperation and equal partnership, including in the field of transport security.

Keywords: *globalization of foreign economic relations; intercontinental corridors and the world market of goods; South Caucasus region; transportation of oil and energy resources; Treaty to the UN Energy Charter.*