

## О ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМАХ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К ОТКРЫТОМУ МОРЮ: МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

**О.Ф. ЭФЕНДИЕВ,**  
профессор, доктор юридических наук  
**Ульвия КАСУМОВА,**  
докторант Азгосэконом университета.

*В данной статье рассматриваются не только основные проблемы стран, не имеющих доступа к открытому морю, но и их актуальные вопросы, значение и роль в сложных условиях глобализации международных экономических отношений. Одновременно затронуты отдельные проблемы, касающиеся трудностей в совершенствовании транзитно-транспортных правоотношений, таможенной системы данной группы стран. Обосновывается необходимость активного осуществления внешнеэкономического сотрудничества и партнёрства всех государств на взаимовыгодной, равноправной и ци-*

географическое положение, выход к морю и, соответственно, к торговым путям»(1).

С течением времени, интеллектуальным развитием человечества и других факторов, железнодорожный, наземный, морской, воздушный и трубопроводный виды транспорта, а также телекоммуникационные и современные информационные технологии сократили преимущества прибрежных стран по сравнению со странами, не имеющими выхода к морю. Однако морские перевозки по-прежнему играют центральную роль в мировой торговле, и географическое положение также имеет

**Ключевые слова:** международная торговля; страны, не имеющие выхода к открытому морю; транспортная безопасность; транзит; таможенная система; международно-правовые акты; новый экономический миропорядок, и др.

Как мудро отмечал в своем уникальном памятнике экономической мысли выдающийся ученый своего времени Адам Смит: «помимо наличия свободной рыночной экономики, существенное значение для показателей экономической деятельности страны имеет

ет большое политико-экономическое значение.

Согласно данным Индекса человеческого развития (2), девять из двенадцати современных государств не имеют выхода к морю (3). Хотя на долю развивающихся, подпадающих под эту группу, приходится более 12 % суши и в них живет более 4 % населения Земли, их суммарный валовый внутренний продукт составляет незначительный (всего 0,3 % мирового ВВП). Более того, не имея прямого доступа к Мировому океану, эта группа государств вынуждена тратить в среднем



15 % доходов от экспорта на оплату транспортных расходов. А для ряда африканских стран этот показатель достигает 50 %, другие развивающиеся стран расходуют на эти услуги 7% ВВП, в то время как промышленно развитые государства тратят всего 4%. Общеизвестно, что выход к морю имеет принципиальное значение не только для экономической деятельности страны и, соответственно, к торговым путям. В связи с этим, отсутствие такого выхода создает определенные проблемы, в частности, у соседних государств могут быть экономические или даже военные причины для того, чтобы заблокировать выход к морю или транзит через свою территорию.

Очевидно и то, что такая группа стран, т.е. те, у которых нет прямого доступа к морскому побережью, и которые, соответственно, не могут участвовать в морской торговле, могут иметь специфические проблемы. В отличие от своих соседних прибрежных стран, они с самого начала могут сталкиваться в своей торговой деятельности с многочисленными трудностями. Такое положение почти всегда еще больше ухудшается, если отсутствие выхода к морю усугубляется другими факторами, такими, как удаленность от основных рынков, тропический климат, большое расстояние от побережья, слаборазвитая инфраструктура или отсутствие надлежащих политических, правовых или институциональных условий. В сегодняшнем мире конкуренции страны, не имеющие выхода к морю, как правило, оказываются в трудном, неравноправном положении.

Следует отметить, Организация Объединенных Наций, сравнительно недавно, стала уделять более пристальное внимание проблемам государств, не имеющих доступа к морю, что нашло свое отражение, в частности, в работе её Экономического и Социального Совета (4). Фактически, в начале XXI в., впервые эта вдвойне «обездоленная» группа государств получила санкционированные ООН Декларация и Программу действий, которым представители стран транзита, стран-доноров, специализированных учреждений ООН, организаций гражданского общества и частного сектора выразили этой группе свою поддержку.

Современная практика и статистика свидетельствуют о том, что, в принципе, хотя международное сообщество, в том числе международные организации, банки, учреждения, оказывающие помощь на двусторонней основе, фонды и неправительственные организации, прилагают определенные усилия для содействия процессу развития, разница в доходах между богатыми и бедными странами не уменьшается, а наоборот, увеличивается. Если не считать несколько не имеющих выхода к морю стран, расположенных в Европе, большинство таких стран не являются «богатыми». Многие из самых «бедных» стран в мире, включая большое число африканских стран, не имеют выхода к морю, и их положение требует самого пристального внимания и исследования.

С другой стороны, несмотря на то, что отсутствие выхода к морю и создает определенные проблемы, они не являются



неразрешенными. У многих проблем, с которыми сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю, существуют, например, некоторые практические решения, в том числе комплексные подходы к созданию транзитных коридоров. Или, общая деятельность по развитию региональной интеграции, реформы нормативно-правовой базы, коренные институциональные и административные преобразования, специальные механизмы международной защиты, а также углубленный анализ структуры внешнеторговой деятельности каждой страны, не имеющей выхода к морю, и ее адекватности с точки зрения транспортных трудностей.

Что касается географических факторов, то они, как известно, являются лишь одним аспектом проблемы. Примечательно, что многосторонние и региональные торговые соглашения (в экономических регионах, таможенных зонах, зонах свободной торговли, или развивающихся торговых регионах) предусматривают неуклонное снижение тарифов. Международный обмен товарами и услугами и интеграция производственных и распределительных систем стимулируются все активнее, и, следовательно, совершенствование процесса физического перемещения товаров, т. е. фактическая транспортировка в пределах суверенных территорий стран, по ним и через них, играет первостепенную роль.

Как видно, в настоящее время проблемой является уже не столько доступ к мировым рынкам, сколько фактическая доставка туда товаров без серьезных затрат и роста издержек из-за правовых,

административных, таможенных или технических барьеров. Это и есть подлинная проблема для всех стран, но особенно остро она ощущается странами, не имеющими выхода к морю, и в частности развивающимися или так называемыми «удаленными странами», не имеющими выхода к морю.

Относительно права государств на доступ к открытому морю, согласно фундаментальным нормам и принципам современного международного права, закреплённым, в частности, в Конвенции ООН по морскому праву (1982 г., часть X), внутриконтинентальные страны имеют право на доступ к открытому морю.

Практически, это право реализуется путём заключения специальных соглашений между заинтересованными государствами, не имеющими выхода к морю, и государствами транзита. Кроме того, внутриконтинентальные страны могут иметь морские суда под своим флагом, базирующиеся в иностранных портах, например, морские суда Чехии используют порт Щецин на основании договора с Польшей.

Как известно, в открытом море внутриконтинентальные страны пользуются всеми правами на равных основаниях: в частности, они имеют право осуществлять судоходство, рыболовство, полёты летательных аппаратов, прокладывать подводные кабели и трубопроводы.

На наш взгляд, представляет интерес изложение и исследование наиболее общие и существенные проблемы, с которыми практически сталкиваются страны, не имеющие доступа к морю. Однако,



надо учитывать и примеры, свидетельствующие, как отдельным государствам или организациям удалось преодолеть некоторые трудности. Здесь, в первую очередь, имеется в виду опыт и практика отдельных восточно- и центрально-европейских стран (Венгрии), постсоветских стран Центральной Азии с переходной экономикой, и Швейцарии, как стране, хотя и не имеющей выхода к морю, но добившейся, тем не менее, наибольших экономических успехов.

Так, в первую очередь, среди существенных проблем для стран, не имеющих доступа к морю, является их, так сказать, двойная уязвимость, т.е. они, как бы, а) уязвимы сами по себе и б) уязвимы вследствие зависимости от одной, даже, нескольких стран транзита. Фактически, они не только лишены выхода к морю, но, зачастую, их соседние государства не заинтересованы в том, чтобы пропускать через свои границы, например, поток товаров для них. На практике и обычно, у соседних стран могут быть дополнительные, экономические или военные основания (стимулы) для того, чтобы заблокировать выход к морю или транзит товаров через свою территорию.

Во-вторых, как известно, координация функционирования соответствующей транспортной инфраструктуры в одной стране уже является непростой задачей, а делать это через границы с другим государством, еще сложнее. Поэтому неудивительно, что высокие транспортные издержки, вызванные недостатками инфраструктуры, задержками, сборами или процедурами в стране транзита, делают

наземную часть перевозки товаров в страны, не имеющие выхода к морю, очень дорогостоящей и вынуждают эти страны хранить большой объем запасов. Для большинства стран, не имеющих выхода к морю, высокие транспортные издержки (5) остаются самым серьезным препятствием, проблемой для доступа, на справедливых и равноправных условиях, к мировым рынкам и конкуренции с другими странами.

Как видно, чем ближе расположена страна, не имеющая выхода к побережью, тем больше она может выиграть от сравнительно небольших расходов на перевозку морским транспортом. Однако если страну, не имеющую выхода к морю, связывают с побережьем судоходные внутренние водные пути, то изоляция становится еще более простой проблемой. А если к тому же имеется и необходимая инфраструктура, т.е. автомобильные и железные дороги, порты, то острота проблемы, связанной с географической удаленностью, еще больше снижается.

Однако, с другой стороны, это требует соответствующего сотрудничества и партнерства со страной транзита. Так, например, для того чтобы увеличить поток товаров в Руанду и Уганду и из них пришлось модернизировать систему железных дорог в Кении. Необходим также скоординированный подход к развитию инфраструктуры. Примером недостаточно скоординированного развития инфраструктуры на протяжении длительного времени был бассейн реки Парана в Парагвае. Только после того, как в 90-е годы было подписано соглашение с МЕР-



КОСУР, которое облегчило использование внутренних водных путей для перевозки товаров баржами, появилась возможность задействовать часть сельскохозяйственного потенциала Парагвая, не имеющего выхода к морю.

Следует иметь в виду и то, что часто расходы стран, не имеющих выхода к морю, возрастают не только из-за отсутствия надлежащей инфраструктуры, но и из-за индустриальных проблем, связанных с производственными мощностями. Например, из-за отсутствия контейнеризации и слабого развития средств обработки грузов и кончая неудовлетворительным состоянием железнодорожного, подвижного состава или судов и барж.

В результате этого страны, не имеющие выхода к морю, могут упустить имеющиеся или потенциальные возможности, поскольку они, и их партнеры по транзиту, зачастую не проявляют достаточной гибкости при реагировании на повышение спроса на товары вследствие, например, неурожая в другой части мира. Такие проблемы с мощностями, как правило, недооцениваются, и нередко возникают ещё большие трудности для приобретения новых перевозочных средств.

Очевидно, что многие из вышеупомянутых проблем обуславливают слабый экономический рост в не имеющих выхода к морю африканских странах, которые находятся далеко от рынков и морских торговых путей и которые, как правило, недоступны для океанских судов, поскольку их речные системы имеют для этих судов непроходимые пороги и

условия. Так, известно, что в Западно-африканском экономическом и валютно-союз (ЮЕМОА) некоторые из наиболее важных железнодорожных линий построены еще в колониальные времена - в 20-е или 50-е годы XX века. Для того чтобы страны, не имеющие выхода к морю, могли доставлять свои товары в порты, решающее значение имеет проблема их реконструкция. По утверждению Организации восточноафриканского сотрудничества - межправительственной организации, созданной Кенией, Угандой и Танзанией, - из объединенной дорожной сети этих трех стран 84% требуют немедленного принятия мер, т. е. только 16% дорог время от времени обновляются или обслуживаются каким-либо иным образом (6). Однако, примечательно то, что в Африке имеется три страны, не имеющие выхода к морю (Ботсвана, Лесото и Свазиленд), в которых наблюдаются, относительно, одни из самых устойчивых темпов роста.

В современную эпоху экономико-производственные трудности для данной группы стран усугубляются ещё тем, что в настоящее время в мире всё шире распространяются новые методы производства и торговли, такие, как глобальные сети поставки сырья и материалов, а также производственные системы, работающие, например, по принципу «точно в срок», и другие факторы.

Естественно, нельзя не учитывать то, что эти тенденции делают, в частности, транспортные издержки и сроки поставок, основными факторами, определяющих современный характер развития мировой



торговли, а также структуру иностранных инвестиций. А это, в свою очередь, ведёт к тому, что государства, не имеющие доступа к морю, из-за высоких только транспортных издержек и географической удалённости от портов и мировых рынков, как правило, оказываются в невыгодном, ущемлённом положении, когда возникает вопрос их конкурентоспособности на этих рынках.

Не вызывает сомнения и тот факт, что для достижения экономических успехов эта группа стран должна иметь возможность конкурировать в равноправных и взаимовыгодных условиях, что, как известно, зависит от наличия и состояния так называемого преференциального доступа их экспортных товаров к портам и мировым рынкам. А их соседние государства, в частности, страны транзита, должны не только проявить свою «добрую волю», но и предоставить им более льготный, лёгкий доступ к морским портам.

Естественно, это не относится к тем странам транзита, которые принадлежат к развивающимся государствам, которые должны экспортировать как можно больше своей продукции, товаров, иногда, одного и того же сорта и характера. Поэтому возникает дополнительная необходимость поддержки их экономики со стороны стран-доноров с тем, чтобы они, в свою очередь, могли оказать помощь странам, не имеющим доступа к морю.

Страны транзита могут также относиться к категории развивающихся и нуждаться в поддержке, в результате которой, в свою очередь, могут выиграть

и государства, не имеющие выхода к морю. Особенно, если в странах транзита будут развиваться железные и автомобильные дороги, трубопроводы, порты, водные пути и аэропорты и их инфраструктуры, что будет способствовать развитию и достижению экономических успехов, как в странах транзита, так и в государствах, не имеющих доступа к морю. Тем не менее, может возникнуть ситуация, когда упомянутые страны будут иметь обоюдную пользу.

Как правило, при осуществлении внешнеэкономической деятельности, участники торговли сталкиваются с необходимостью пересекать государственные границы, режим которых устанавливается в соответствии с его внутренним законодательством и его международными договорами. Современная практика такова, что обычно решаются вопросы содержания границы, её пересечения пассажирами и транспортными средствами, перемещения товаров и грузов, ведения в районе границы хозяйственной и иной правомерной деятельности.

В данном случае особое значение приобретает вопрос о неукоснительном соблюдении международно-правового статуса государственной границе, поскольку её наличие имеет соответствующие юридические последствия. С учётом данного обстоятельства, в законодательстве подавляющего большинства современных государств, в том числе постсоветского пространства, для разрешения вопросов соблюдения режима государственных границ, урегулирования и недопустимости пограничных инцидентов, поддер-



жания сотрудничества и партнёрства, в том числе по внешнеэкономической деятельности, предусмотрено на договорной основе создание института пограничных представителей (комиссаров, уполномоченных).

В экономическом аспекте, один только тот факт, что приходится пересекать границы, уже существенно увеличивает общий объем расходов и формальностей, которые приходится выполнять участникам торговли. Если наличие границы приводит к возникновению таких значительных издержек в торговле между высокоразвитыми странами, то вполне очевидно, что страны со слаборазвитой торговой и таможенной инфраструктурой сталкиваются с еще более дорогостоящими препятствиями, включая даже пограничные конфликты. Поэтому крайне необходимо найти возможности международно-правового урегулирования таких вопросов, как например: а) упрощение таможенных процедур при согласовании соответствующей документации; б) внедрение и осуществление на практике электронной обработки документации, в) создать благоприятных институциональных условий для прогресса в этой области, и др.

Опыт некоторых современных государств, даже в зонах с высоким уровнем экономической интеграции и наличием твердых политических обязательств, таких, как Европейский союз, на согласование таможенных процедур и отмену в конечном итоге внутренних границ ушло определенное время. Здесь имеется в виду, в частности, опыт вступления в

ЕС Венгрии, осуществившей необходимые реформы с принятием соответствующих законодательных мер, укрепление административного и оперативного потенциала. Была также проведена разработка систем в области информационных технологий и подготовку кадров, координация деятельности правоохранительных и таможенных органов.

Особое международно-правовое значение имела и разработка соглашений на международном уровне в целях расширения сотрудничества и партнёрства в таможенной области, что, в конечном счёте, служит всего лишь примером того, что необходимо сделать для любого государства в интересах упрощения перемещения товаров через национальные и международные границы.

Последствия отсутствия выхода к морю определяются также такими факторами, как близость к рынкам и структура экспорта. Существует четкая взаимосвязь между наличием основных рынков "сразу же за границей", как это имеет место в случае европейских стран, не имеющих выхода к морю, и способностью уменьшить последствия отсутствия выхода к морю, т. е. необходимость нести большие транспортные расходы.

Существует также взаимозависимость между отсутствием выхода к морю и выбором в пользу экспорта товаров с высокой стоимостью, особенно товаров с высокой добавленной стоимостью. В этом случае, на транспортные издержки приходится гораздо меньшая часть конечной стоимости, и факт отсутствия выхода к морю становится несуществен-



ным. Так на протяжении веков обстояло дело со Швейцарией. В дополнение к таким другим факторам, как благоприятные торговые соглашения и близость к крупным рынкам, экспорт товаров с высокой добавленной стоимостью являлся важной причиной того, что отсутствие выхода к морю не играло для этой страны особой роли.

Вместе с тем, доступ стран, не имеющих выхода к морю, к рынкам и их способность торговать, т. е. эффективно и экономично перемещать экспорт и импорт, являются ключевыми элементами поддержания уровней потребления и содействия экономическому росту. Торговля имеет также первостепенное значение с точки зрения экономической перестройки не имеющих выхода к морю развивающихся стран, которые зачастую ищут средства для компенсации последствий ухудшения условий торговли, гражданских беспорядков или стихийных бедствий. Дорогостоящая и ненадежная перевозка затрудняет развитие торговли и осложняется проблемой транзита.

Помимо этих проблем еще одно препятствие, с которым сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю, которое заключается в том, что им приходится прибегать к транзиту через территорию другой страны, т. е. суверенного субъекта международного права со своими собственными экономическими, политическими, военными и транспортными задачами. Конкурентоспособность стран, не имеющих выхода к морю, в торговле еще больше снижается из-за "транзитных сборов", которые они не могут непо-

средственно контролировать. Например, портовые сборы, дорожные сборы, комиссия за экспедиторские услуги могут устанавливаться в двусторонних или многосторонних соглашениях со страной или странами транзита.

Современная практика такова, что, например, товары, импортируемые фирмой в Вене и произведенные в Японии, могут поступить на территорию Евросоюза в Гамбурге, откуда они грузятся на транспортные средства для автомобильной транспортировки в Вену. Если на них распространяется действие транзитного режима (7), то пошлины и налоги уплачиваются не в Гамбурге, а в Вене, куда товары поступают на рынок. В этом случае, в пути между двумя городами, товары, как правило, не облагаются пошлинами и не могут поступить в свободное обращение.

В настоящее время существует ряд действующих (с соответствующими дополнениями и изменениями) документов, касающихся проблем международно-правового регулирования транзитного режима, одной из которых является Конвенция МДП – Таможенная конвенция о международной перевозке с применением книжки международной дорожной перевозки (1975 г.) (7). Данная Конвенция продолжает использоваться огромным количеством транспортных компаний в более чем 50 государствах Европы, Центральной Азии и Ближнего Востока, дающая возможность, например, операторам автотранспорта пересекать границы при международных и транзитных перевозках без выполнения сложных транзитно-та-



моженных процедур и соответствующих расходов (8).

Международно-правовое значение данной Конвенции, в частности, в том, что она позволяет ограничивать применение документа (книжка МДП), а также предусматривает соответствующие международные гарантии на случай нарушений и при согласовании таможенных процедур.

Примечательно, что страны, не имеющие выхода к морю, могут зависеть от одной или нескольких стран транзита или могут иметь несколько вариантов выхода к портам с использованием автомобильных дорог, внутренних водных путей или железных дорог. Условия использования транзитных коридоров обычно содержатся в двусторонних соглашениях о транзите, в результате чего у стран, не имеющих доступа к морю, практически не остается выбора.

Обычно включаются также положения о перевозке опасных грузов и правила, которые должны соблюдаться в таких случаях, процедурах импорта/экспорта с подробным указанием необходимых таможенных документов, необходимых страховых полисов или банковских гарантий. В некоторых соглашениях могут быть также указаны квоты на выдачу разрешений, экологические ограничения и налоги или дорожные сборы. Даже в Европе услуги автомобильного транспорта традиционно регулировались двусторонними межправительственными соглашениями, на основе которых правительства ежегодно согласовывали квоты на выдачу разрешений для транзитных

перевозок как грузовым, так и пассажирским автомобильным транспортом. В 80-е годы с введением квот Сообщества началась постепенная либерализация, которая в настоящее время привела к почти полной отмене ограничений.

Данные обстоятельства и юридические вопросы, можно отметить, не являются окончательными, однако дают четкое представление о том, в какой трудной ситуации могут оказаться страны, не имеющие выхода к морю. В большинстве случаев ситуацию еще больше осложняют недостатки инфраструктуры, проблемы с содержанием объектов, длительные таможенные процедуры, плохая обработка грузов в терминалах и отсутствие взаимодействия между различными учреждениями, участвующими в осуществлении транзита. Или, неудовлетворительная организация работы в портах может привести к задержкам в портах, превышающим фактическое время морской перевозки товаров. Однако, можно отметить, что во многих случаях страны транзита, как и страны, не имеющие выхода к морю, сами являются развивающимися и сталкиваются с теми же самыми проблемами в том, что касается инфраструктуры, институциональной, административной и нормативно-правовой базы.

В современную эпоху, помимо недостатков в транзитно-транспортной системе и инфраструктуре, серьезной проблемой, в целом, остаётся транспортная безопасность (9) представляющая особое значение не только для транзитных стран, но и не имеющих выхода к морю, поскольку транзит, по существу, является



дорогостоящим предприятием как для стран, не имеющих выхода к морю, так и для стран транзита, и его легче и дешевле его осуществлять в условиях интеграции, при их активности в сотрудничестве и партнёрстве (10), с учетом общей перспективы, возрастания благосостояния как стран транзита, прибрежных стран, так и стран, не имеющих выхода к морю.

Общепризнано, что обеспечение транспортной безопасности при любых международных перевозках является также одной из ключевых проблем современного международного транспортного права. Её решение есть не только важная задача для международных транспортных организаций, но и рассматривается как составная часть политики государства в транспортной сфере. Поэтому, не случайно, некоторые авторы рассматривают понятие транспортной безопасности как «состояние, отражающее степень защищённости участвующих в перевозке лиц от транспортных происшествий и их негативных последствий» (11).

Среди вопросов международно-правового регулирования торгово-экономических проблем стран, не имеющих выхода к открытому морю, особое место в их решении занимает проблема региональных подходов, в частности, при определении и установки соответствующих транспортных коридоров, которые позволяют максимально расширить взаимовыгодное и равноправное внешнеэкономическое сотрудничество. Одним из доказательств, примером, такой целесообразности является действующий транс-

портный коридор Европа-Кавказ-Азия, существующий в соответствии с проектом ТРАСЕКА.

Время убедительно показало, появление и существование транспортного коридора ТРАСЕКА, организованного в соответствии с программой Евросоюза в 1993 г., не только способствует максимальному расширению выгодного межрегионального сотрудничества и партнёрства, но и является важным и эффективным примером для экономического развития принявших в ней участие государств.

В практическом плане, усилия некоторых постсоветских стран, например, Азербайджана, Грузии и Казахстана по увеличению объёмов перевозок по данному коридору, важно для реализации контейнерных грузов с использованием таких морских портов, как Актау-Баку-Поти/Батуми для развития инфраструктуры по данному проекту и другим проектам, как например, Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку (12). Таким образом, приоритетной задачей экономического развития упомянутых стран стала задача налаживания и использования смешанных перевозок грузов в западном направлении (13). А функционирование ещё с начала 2006 г. маршрута Поти-Баку-Актау-Алматы, таким образом, создало благоприятную обстановку для повышения эффективности транспортного коридора ТРАСЕКА и развития (прямых портовых) контейнерных перевозок (14).

Сегодня этот международный транспортный коридор официально признан ведущими международными организа-



циями одним из естественных транзитных мостов, соединяющих Европу с Азией, как возрожденный Великий Шелковый Путь (15). Одной из главных задач коридора является осуществление скоординированного подхода к концепции международных грузовых перевозок. Другая важная задача - систематически согласовывать законы и вносить в них изменения с тем, чтобы они отвечали требованиям международно-правовым нормам и принципам, а также принятие новых законодательных актов в целях регулирования и совершенствования международных грузовых перевозок. Третий, существенный аспект проекта ТРАСЕКА - изначально способствовать охвату других стран. Так, проект стимулировал подписание двусторонних договоров, например, с Румынией - страной, расположенной в бассейне реки Дунай, - и вызвал интерес в Республике Корея, Китае, Италии, Польше и Эстонии к изучению возможности создания железнодорожных коридоров.

Однако, так или иначе, в любом соглашении о транзите между странами, не имеющими выхода к морю и странами транзита, «деятельность» любых коридоров требует тщательного анализа, поскольку они, в конечном счёте, определяют самые ключевые вопросы, как сумму общих или неофициальных расходов, так и время, затрачиваемое на транзит. Это весьма важно для стран, не имеющих выхода к морю, так как у них, естественно, могут быть определенные возможности отстаивать свои, прежде всего, экономические интересы. Потоки

ее товаров служат источником поступлений для страны транзита и очень нужны для того, чтобы сделать имеющиеся мощности рентабельными. С этих соображений зачастую страны транзита весьма заинтересованы в заключении «благоприятных» соглашений в целях привлечения широких потоков грузов и пассажиров.

Среди базовых критериев, которые позволяют сравнивать, оценивать и выбирать транзитные коридоры, есть некоторые особо важные факторы, заслуживающие пристального внимания, и, в некоторых случаях, должны упоминаться в официальных соглашениях о транзите, например, когда сопоставляются транзитные маршруты через различные страны, а также положения о средствах упрощения процедур торговли. К ним, в первую очередь, относятся процедуры и документы необходимые для импорта/экспорта и по таможенным процедурам, унификация нормативных положений в области транспорта, механизмы контроля, дающие возможность как стране транзита, так и стране, не имеющей доступа к морю, контролировать соблюдение предусмотренных в соглашении пунктов, и др.

Важное значение для улучшения процессов транзитных перевозок, как для стран, имеющих, так и не имеющих такого выхода, приобретает вопрос об упрощении и стандартизации процедур и документации, существенно способствующих преодолению первостепенных трудностей. Одним из серьёзных препятствий являются, например, устаревшие и неэффективные процедуры транзита, соз-



дающие возможности для правонарушений, мошенничества и злоупотреблений в процессе транзита грузопотоков.

Очевидно, что одним из наиболее целесообразных подходов к вопросу транзита является комплексный региональный подход, который охватывает все соответствующие вопросы, ориентирован на поиск возможных решений и поддержку позитивных реформ во всех странах, через которые перемещаются товары, в том числе из стран, не имеющих выхода к морю. При этом, считается, что важным предварительным условием являются соответствующие межгосударственные соглашения, поскольку они способны регулировать доступ к транзитным коридорам и их использование и потенциально способствуют упорядочению и согласованию нормативных актов.

Эффективным средством осуществления и обеспечения соблюдения согласованных положений является трансграничное сотрудничество и партнёрство между учреждениями, например между таможенными органами одного региона или субрегиона, в котором могут даже участвовать транспортные операторы, благодаря чему процедуры транзита будут более тщательно соблюдаться и контролироваться, о чем свидетельствует пример контактной группы по вопросам транзита, созданной под эгидой Европейской конвенции об общем транзите.

В настоящее время, в региональном аспекте, центрально-азиатские страны, не имеющие доступа к морю, в отличие, например, от государств Центральной Европы, географически расположены относительно далеко от рынков, что яв-

ляется не только серьёзным фактором, но и явным недостатком для активной экономической деятельности. Особенно, это касается тех постсоветских стран, в которых идёт процесс рыночных преобразований.

Хотя, как известно, у стран этого региона весьма своеобразное историческое наследие, однако до начала XX в. темпы их урбанизации были очень низкими, равно, как и участие в международной торговле. Более того, в XX в. геополитическое положение центрально-азиатского региона привело к сокращению обмена товарами и услугами в рамках региона, с тем, чтобы строго следовать централизованной бывшей, советской политике ориентации торговли, в основном, на страны СЭВ.

Примечательно и то, что не имеющие выхода к морю страны центральной Азии, по существу, торгуют с древних времен, причем торговля бурно развивалась ещё с 3000 г. до нашей эры. Находясь вдоль древнего Шелкового пути, они активно участвовали в торговле, как с Востоком, так и с Западом. Только за последнее десятилетие, благодаря быстрорастущим научно-техническим, технологическим и другим достижениям и факторам, транспортные и торговые маршруты, в поисках альтернативных сухопутных и морских направлений, стали относительно устойчивыми и безопасными, хотя чрезмерно высокие транспортные расходы во многих случаях достигают более половины стоимости импортных товаров.

Тем не менее, за последние 10 годы, странам Центральной Азии удалось создать и запустить ряд транзитных марш-



рутов, включая столь важные трубопроводы для экспорта энергоносителей через территорию Российской Федерации, Азербайджанской Республики, Казахстан, Туркменистан. Кроме того, для транзитных перевозок по железной дороге и автомобильным транспортом более активнотала использоваться территорию Китая, Индии, Ирана. Паромные переправы через Каспийское море позволяют,ещё в больших масштабах, осуществлять транзит железнодорожным, автомобильным, трубопроводным транспортом.

Эти основные транспортные коридоры уже создали для центрально-азиатских стран, не имеющих выхода к морю, хорошие предпосылки и возможности для развития торговли, хотя многое еще предстоит сделать, особенно в плане содержания, модернизации и восстановления инфраструктуры. А это, в свою очередь, является первоочередной задачей по реализации и развитию проектов по оказанию помощи в развитии транспорта, осуществляемых при поддержке ряда международных учреждений (16). Относительно, как регионального, так и субрегионального сотрудничества или интеграции, можно отметить то, что страны Центральной Азии пока не добились желаемых успехов, которые пока, видимо, возможны теоретически. В действительности, развитию благоприятных пограничных отношений, и соответственно потокам и транзиту товаров в рамках региона в направлении других рынков, препятствуют многочисленные трудности – от безопасности до вооружённых конфликтов.

Однако, для сравнения, можно отметить, что, в частности, Швейцария, являясь одной из наиболее важных европейских стран, как стран-экспортёров с высокими экспортными квотами, так и транзитных маршрутов, добилась наибольших успехов среди всех стран, не имеющих выхода к морю, не страдает от его отсутствия и не испытывает от этого каких-либо негативных последствий. Более того, Швейцария обладает коммерческим флотом, что закреплено рядом авторитетных международно-правовых актов (17).

Кратко говоря, Швейцария нашла решения для устранения препятствий в деле перевозок, уделив больше внимания транспортной политике и альтернативным перевозкам. Стране удалось снизить воздействие возможных высоких транспортных издержек, которые зачастую связаны с отсутствием выхода к морю, с помощью индустриальной и торговой политики, благоприятствующей экспорту изделий с высокой стоимостью и высокой добавленной стоимостью, а также услуг. Швейцария искала альтернативы и ответы в региональном контексте, не присоединяясь при этом к основным региональным группировкам. И что весьма важно, транспортные маршруты прокладывались, и соглашения о перевозках заключались с учетом экономических, а не политических соображений.

Как видно, проблемы, связанные с географическим положением, в целом, поддаются решению. Географическое положение, фактор отсутствия выхода к морю, естественно, влияет на решения

в сфере экономики, инфраструктуры и политики, однако нельзя списывать на него все проблемы экономического, социального и политического развития, с которыми сталкивается страна.

Ясно, что отсутствие выхода к морю очень тесно переплетено и взаимосвязано с рядом сложных задач и проблем, и поэтому данная задача не может решаться изолированно. Правительства не имеющих выхода к морю и прибрежных стран, а также международное сообщество и учреждения-доноры как правило, придают больше значения этому многогранному сочетанию задач и аспектов. Естественно, существуют приоритетные меры, усилия по которым предпринимаются международным сообществом, например, по упрощению торговых и таможенных процедур, развитию инфраструктуры в пограничных районах или координации и осуществлению региональных или субрегиональных подходов. Всё это имеет исключительное, судьбоносное значение для формирования и укрепления, в целом, нового экономического правопорядка.

Именно, решению этих задач и других актуальных вопросов, было посвящено на высоком дипломатическом уровне совещание (в июле 2014 г., г. Алматы) постоянных представителей при ООН Группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (18). Целью мероприятия являлось обсуждение хода реализации Алматинской программы действий (АПД), принятой на Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (август 2003 г.). Данная программа является

практически единственной, которая является "дорожной картой" в интересах обеспечения торгово-экономических потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В ней предусмотрены конкретные меры и рекомендации относительно стратегии и политики в области транзитных перевозок и развития транспортной инфраструктуры, а также положения об оказании финансовой и технической помощи странам указанной группы.

Усилия Казахстана, как самой крупной страны, не имеющей доступа к морю, не случайны, поскольку он, реально, достиг существенных политико-экономических успехов на пути к устойчивому развитию, несмотря на отсутствие морского побережья. Особую роль Казахстан играет в продвижении интересов этой группы стран как в вопросе большей привлекательности для них иностранных инвесторов, так и в вопросе принятия юридически обязывающих средств и инструментов глобального и регионального характера.

#### **Использованная научная литература:**

1. См. А. Смит. Исследование о природе и причинах богатства народов. Изд-во «Наука». М., 1993.
2. ИЧР-интегральный показатель, который ежегодно официально рассчитывается ООН для межгосударственного сравнения и измерения уровня жизни, грамотности, образования и долголетия, как основных характеристик человеческого потенциала исследуемой территории, и являющийся инструментом при общем сравнении уровня различных стран и регионов. Индекс пуб-



ликуется в рамках Программы развития ООН в ежегодных отчётах о развитии человеческого потенциала с 1990 г. (подробнее см. Интернет-материал из Википедии — свободной энциклопедии)

3. В других случаях, в изданиях ООН, называется 30 таких стран, как это, в частности, заявил представитель ООН по наименее развитым странам, развивающимся странам и малым островным развивающимся странам А. К. Чоудхури (см. Хроника ООН. № 4. 2003. стр. 13; [www.un.org/chronicle](http://www.un.org/chronicle))
4. В частности, его Европейской экономической комиссии, Комитета по развитию торговли, промышленности и предпринимательства (шестая сессия, май 2002 г, тема: «Страны, не имеющие выхода к морю») (см. документ ООН TRADE/2002/23; настоящий документ был выпущен в качестве справочного материала к Международному форуму по упрощению процедур торговли (29-30 мая 2002 года) и к "круглому столу" Комитета по внедрению мер по упрощению торговли в странах с переходной экономикой (31 мая 2002 года).
5. То, как географическое положение страны определяет транспортные издержки, можно проиллюстрировать следующими примерами. Стоимость морской перевозки стандартного контейнера из Балтимора (Соединенные Штаты) до Берега Слоновой Кости составлял в то время примерно 3 000 долл. США. Стоимость отправки этого же контейнера в Центральноафриканскую Республику, не имеющую выхода к морю, составил 13 000 долл. США (см. Hausmann, Ricardo, Prisoners of Geography in "Foreign Policy", January 2001). Еще более показательным является пример доставки стандартного контейнера из Роттердама в Нидерландах в Дар-эс-Салам в Танзании, куда расстояние по воздуху составляет 7 300 км, за 1 400 долл. США, а затем перевозки в Кигали в Руанде автомобильным транспортом на расстояние 1 280 км, что стоит в два раза дороже (см. Sachs Jeffrey D., Mellinger Andrew D., Gallup John L., The Geog-

raphy of Poverty and Wealth, Center for International Development at Harvard University, in Scientific American Magazine, March 2001) и др.

6. См., например, Economic Commission for Africa, Economic Report on Africa 2000: Transforming Africa's Economies, Addis Ababa, 2001.
  7. В числе других документов следует отметить такие как: Конвенция ООН о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 г.; Генеральное соглашение по тарифам и торговле (статья V); Международная конвенция по упрощению и согласованию таможенных процедур (Киото, 1973 г.); Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г.; Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе 1982 г. и др.
- Права на транзит были также закреплены в таких гораздо более «старых» документах, как Конвенция и Статут о свободе транзита Лиги Наций 1921 г.; Конвенция и Статут о международном режиме морских портов Лиги Наций 1923 г.; Декларация Лиги Наций о признании права на флаг за государствами, не имеющими морского побережья 1921 г.; или же один из старейших документов, касающихся транзита, а именно Пересмотренная конвенция о судоходстве по Рейну 1868 г. и др.
8. Система МДП может использоваться в настоящее время, например, для транспортировки товаров из Казахстана в Португалию (направление Восток - Запад). На тысячах грузовых автомобилей в Европе установлены таблички с буквами "TIR", которые свидетельствуют о том, что они используют таможенную транзитную процедуру МДП (в год осуществляется около 3 млн. операций МДП).
  9. См., например, О.Ф. Эфендиев. Международно-правовое регулирование экономического сотрудничества государств в транспортной сфере. Изд-во АДС Групп. Москва. 2011, стр. 7-27; Э. Алиев, О. Эфендиев.



- Международное транспортное право и его институты. Учебник. Изд-во «Гюнаш-Б». Бак. 2016, стр. 168-206 идр.
10. См. О.Ф. Эфендиев. О проблематике сотрудничества и партнёрства в международном праве// Транспортное право. № 4. Баку, стр. 6-22 идр.
  11. См.. Э. Алиев, О. Эфендиев, указ.соч., стр. 168.
  12. О значении решения этой проблемы см., к примеру, Р. Мирзаев. Транспортные коммуникации и геополитика в регионе Великого шёлкового пути // Центральная Азия и Кавказ. 2005. № 2 (38), стр. 109-119.
  13. Согласно проекту, ещё в декабре 2005 г. из порта г. Потти в Баку прибыл первый контейнеровоз из 26 вагонов, что, по существу, в значительной степени увеличило объём перевозок грузов по данному транспортному коридору.
  14. См. Э. Алиев, О. Эфендиев, указ.соч., стр. 653
  15. Как известно, этот коридор берет свое начало в странах Восточной Европы (Болгария, Молдова, Румыния, Украина), и также пересекает Турцию. Далее маршрут следует через Черное море к портам Потти и Батуми в Грузии, затем задействует транспортную сеть стран Южного Кавказа, а также Иран, используя наземное сообщение с этим регионом из Турции. Из Азербайджана посредством каспийских паромных переправ (Баку - Туркменбаши, Баку - Актау) маршрут TRACECA выходит на железнодорожные сети государств Центральной Азии Туркменистана и Казахстана, транспортные пути которых связаны с направлениями в Узбекистане, Кыргызстане, Таджикистане и достигают границ с Китаем и Афганистаном, тогда как с Ираном страны Центральной Азия имеет как сухопутное, так и морское сообщение.
  16. Например, Специальная программа ЕЭК ООН и ЭСКАТО для стран Центральной Азии (СПЕКА); Европейский банк реконструкции и развития; Азиатский банк развития; Программа развития ООН (ПРООН), Всемирный банк; Исламский банк развития; проект ТРАСЕКА Европейского союза). Кроме того, важное место среди задач многих из вышеупомянутых международных учреждений в области развития инфраструктуры занимают усилия по восстановлению бывшего Шелкового пути.
  17. Например, Декларацией Лиги Наций о признании права на флаг за государствами, не имеющими морского побережья (1921 г), Конвенцией ООН об открытом море (1958 г.), Конвенции ООН по морскому праву (1982 г.) и другими документами. В свете потребностей, которые возникали во время двух мировых войн, торговый флот сохранялся для того, чтобы у швейцарских транспортных компаний были возможности для развития. Торговый флот, который первоначально принадлежал правительству, был продан частным инвесторам и судоходным компаниям и продолжает успешно функционировать.
  18. Нельзя не отметить, что ещё в Алматы (в августе 2003 г.) была принята Декларация и Программа действий по обеспечению доступа государств к морским перевозкам. Данная Программа является практически единственной, которая является «дорожной картой» в интересах обеспечения особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Она содержит конкретные меры и рекомендации относительно политики в области транзитных перевозок и развития транспортной инфраструктуры.
- На последнем мероприятии среди участвующих представителей были: зам. Генсека ООН, представитель ООН по не имеющим выхода к морю развивающимся странам Г.Ч. Ачария, министр иностранных дел Казахстана, ответственный секретарь министерства транспорта и коммуникаций Казахстана, а также представители некоторых международных организаций таких, как ЮНКТАД, ЭСКАТО и ВТО.

