

К ВОПРОСУ О МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОМ УРЕГУЛИРОВАНИИ НЕКОТОРЫХ СОВРЕМЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ (ПУТЕЙ)

О.Ф. Эфендиев,
профессор, доктор юридических
наук.

Статья посвящена рассмотрению некоторых вопросов, касающихся некоторых современных международных транспортных маршрутов (путей), а также проблем их международно-правового регулирования. При этом делается попытка анализа статуса и порядка функционирования отдельных транспортных маршрутов (путей), проходящих по территории ряда постсоветских государств.

Очевидно, и фактически бесспорно, что ряд постсоветских стран, включая Азербайджанскую Республику, географически, будучи естественным «мостом между Европой и Азией», имеют уникальное геополитическое положение, которое является весьма выгодным для прохождения различных пассажирских и грузовых потоков.

Не требует особого доказательства и то, что в современных международных экономических отношениях развитие транспортной системы, как фактора глобализации хозяйственной деятельности государств, является актуальной проблемой, которая в условиях формирования рыночных отношений требует, в частности, совершенствования их транспортной системы. Особенно это приоритетно для Азербайджана, поскольку транспорт, как важная составная часть мировой экономики, является как бы межгосударственным материальным носителем, а их специализация, комплексное развитие невозможны без системы транспорта.

Общепризнанным является и поступательный рост взаимозависимости национальных экономик и всё более тесная их интеграция. Наряду с этим, возникают глобальные системы инфраструктуры, как например, транспортные сети, Интернет и другие проблемы современности в области информационных технологий и телекоммуникаций, требующие наращивания активизации межгосударственного сотрудничества и партнёрства государств.

При этом, в основе одной из тенденций, характеризующих мировую экономику на современном этапе развития, лежит идея о росте взаимозависимости и взаимодействии национальных экономик, а также их более тесная интеграция. Этот постулат подтверждается, например, тем, что в современную эпоху каждый шестой товар или услуга попадают к потребителю через мировую торговлю. Так, важным показателем взаимозависимости национальных экономик служит удельный вес импорта в валовом национальном продукте. По данным таких развитых стран, как Бельгия, Нидерланды, Швейцария, Дания, Швеция, эта доля варьирует от 30 до 60%, по более «крупным» государствам (например, Германия, Франция, Англия, Италия) – от 20 до 30%; у США этот показатель – около 9%.

Стало быть, в целом, комплексная проблема развития и совершенствования транспортной системы, как составной части мировой экономики, является, в том числе и для постсоветских государств, приоритетной и весьма актуальной зада-



чей. Это видно и характерно, например, для Российской Федерации, как известно, располагающей достаточно развитой системой морских портов в Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийском морях, Северном и Дальневосточном бассейнах, а также сетью внутренних водных путей, автомобильных и железных дорог. Очевидно, что РФ обладает огромным транспортным потенциалом, что дает возможность не только удовлетворять внутренние потребности страны, но и организовать транзитные перевозки между европейскими и азиатскими государствами».

Вместе с тем, основной, так называемый, евразийский грузопоток идет морским путем через Суэцкий канал в обход России, так что евразийские грузоперевозки контролируются иностранными судоходными компаниями. В частности, менее 1 % всего товарооборота между Европой и Азией проходит по территории России, что было отмечено при принятии транспортной стратегии РФ до 2030 г.

Ясно, что в подобной непростой ситуации и в процессе решения отмеченных проблем, на поверхность всплывают, в частности, необходимость рассмотрения различных вопросов и аспектов международно-правового регулирования современных транспортных маршрутов (путей и коридоров), включая их понятие. При этом, как бы они не назывались (международные или транспортные), важно учитывать, что их конвенционное определение, на универсальном уровне, пока отсутствует, не смотря на неоднократные попытки отдельных международных организаций дать его в своих резолюциях, поскольку у этих резолюций отсутствует юридическая сила.

Однако, неверно будет игнорировать авторитетные дефиниции, например, Европейской экономической комиссии (ЕЭК)

ООН и Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД).

Примечательно, что в рамках ЕЭК используется общий термин «транспортный коридор», относящийся как к международным, так и к национальным транспортным коридорам. Поэтому закономерно, что это не может способствовать однообразному пониманию природы международных транс-маршрутов и ограничению их от национальных транспортных путей.

Так или иначе, речь может идти, как отмечают некоторые авторы, об определенном направлении / маршруте массовых перевозок пассажиров и грузов, между центрами социально-экономической активности, которое обслуживается несколькими видами транспорта, способными обеспечить высокие скорости перевозки, обладает развитой инфраструктурой, с помощью которой в полной мере реализуется интермодальная технология. Данное определение, на наш взгляд, в достаточной мере отражает наличие технологических сторон международных транспортных коридоров, хотя и не затрагивает вопросы правового статуса коридора и правовых основ перевозки грузов в его рамках. Можно согласиться и с тем мнением, что международный транспортный коридор – «это результат огромных политических, дипломатических и экономических усилий заинтересованных государств. Никакая стыковка железнодорожной... колеи сама по себе еще не обеспечивает эффективность транспортировки грузов по всей трассе».

Известно и то, что ЮНКТАД оперирует термином и понятием «международный торговый коридор», возможно, подразумеваемая при этом «структура из четырех элементов (коммерческие и финансовые обычаи и практика; правительственные



требования; инфраструктура и оборудование; участники), которые взаимодействуют между собой и со своим окружением с целью осуществления импорта и экспорта той или иной страны». Данное определение имеет правовую составляющую – первые два из четырёх компонентов относятся к средствам регулирования (коммерческие и финансовые обычаи и практика; правительственные требования). «Некоторые из финансовых обычаев и правил определяются национальными законами, ... другие – международными... договорами... требования правительств отражают... политику в виде национальных законов, правил и ратифицированных международных соглашений, применимых к международным сделкам».

Приведенные комментарии ЮНКТАД показывают, что понятие международного торгового коридора рассматривается в частно-правовых аспектах с точки зрения международной перевозки. Кроме того, в рамках ЮНКТАД указывается: «Международные торговые коридоры специфичны для той страны, где они устанавливаются. Международная торговая сделка предполагает наличие не менее трех международных торговых коридоров: один – в стране, где изготавливаются товары, другой – между страной-производителем и страной назначения товаров, третий – в стране назначения».

Таким образом, понятие международного коридора может сводиться к национальным транспортным путям. Однако, как представляется, подобное отождествление неверно, поскольку противоречит природе международного транспортного коридора, которая предполагает единство правового регулирования на всех участках маршрута. Во-вторых, такое определение носит нечёткий характер с точки зрения технологии, в частности, указывается на

неясную формулировку – «свое окружение».

Кроме того, явным недостатком определения видится отсутствие указания на первооснову любого международного транспортного коридора – транспортный маршрут. Таким образом, ни в рамках ЕЭК ООН, ни в рамках ЮНКТАД не существует твёрдо сформулированного, полного и юридически исчерпывающего определения международного транспортного коридора. Опять-таки, независимо о каком названии (международном, современном транспортном, или ином пути) идёт речь, можно понимать такой международный транспортный маршрут, который основан на режиме свободы транзита. Вместе с тем, такой маршрут должен быть обеспечен соответствующей инфраструктурой, транспортными средствами, иметь соответствующую теоретическую, геополитическую и правовую основу, как международно-правовую, так и национально-правовую, функционирующий для регулярных (линейные) перевозок грузов и пассажиров.

Для сравнения и большей наглядности можно сослаться на практику и опыт использования международных транспортных коридоров, проходящих по территории России: «Транссибирская магистраль», «Север–Юг» и некоторые другие. Как известно, основой маршрута «Транссиб» является транссибирская железная дорога, в состав которой на территории РФ входит Байкало-Амурская железнодорожная магистраль (БАМ), «федеральная автодорога «Амур», трубопроводные энергетические коммуникации, линии связи». Естественно, функционирование указанных компонентов регулируется российским законодательством.

Что касается регулирования зарубежных участков маршрута, то здесь имеет



место иная географическая и правовая ситуация. В частности, участки «Транссиба» за пределами РФ были представлены одним из так называемых панъевропейских Критских коридоров – № 2 (Берлин – Варшава – Минск – Москва), маршруты которых закреплены в декларациях и докладах 2-й Общевропейской конференции по транспорту (Крит, 1994 г.). Были установлены маршруты девяти европейских международных транспортных коридоров. В качестве правовой основы этих европейских коридоров в них названы Соглашения об Ассоциации между ЕС и странами Центральной и Восточной Европы (Европейские Соглашения), а также Соглашения о партнерстве и сотрудничестве между ЕС и Россией, Украиной и с другими странами Восточной Европы. Также это «международные конвенции и соглашения, разработанные в рамках ЕЭК ООН» и решения Европейской конференции министров транспорта.

Исторически задача России в отношении системы Критских коридоров была сведена к тому, чтобы продлить маршруты международных транспортных коридоров по российской территории до соединения со странами Азиатско-тихоокеанского региона. С этой целью, ещё в 1995 г. Россия, Беларусь, Германия и Польша (при участии Комиссии Европейского Союза) подписали Меморандум о взаимопонимании по развитию международного транспортного коридора № 2.

После этого, на 3-й Общевропейской конференции по транспорту в Хельсинки (1997г.) было принято решение о продлении коридора № 2 по территории России до Нижнего Новгорода и далее на соединение с транссибирской магистралью. Таким образом, маршрут коридора № 2 был продлен до Владивостока и трансформировался из европейского в евразийский.

Примечательно также, что Критский проект планировалось реализовать к 2010 г. Однако политические реалии привели к гораздо более медленной степени интеграции, поскольку восточноевропейские страны, в том числе РФ, оказались не готовы в сжатые сроки модифицировать транспортную инфраструктуру и унифицировать транспортное и таможенное законодательство. С другой стороны, цели ЕС и России в отношении международных транспортных коридоров оказались разновекторными, поскольку Евросоюз, в рамках Критских международных транспортных коридоров, стремился создать «свое» европейское транспортное кольцо. Однако, учитывая серьёзный потенциал Критской системы, а также её продлённость до соединения с «Транссибом», РФ и страны азиатско-тихоокеанского региона, исходя из своего географического положения, были заинтересованы в евразийских трансконтинентальных коридорах.

Что касается транспортных коммуникации восточноевропейских стран в рамках маршрутов международных транспортных коридоров, то они реально должны постепенно приводиться к европейским стандартам, закрепленным в ряде транспортных конвенций: Европейского соглашения о международных автомагистралях 1975 г.; Европейского соглашения между международными магистральными железнодорожными линиями 1985 г.; Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах 1991 г.; Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения 1996 г. и др..

Однако, нельзя было не учитывать некоторые геополитические факторы. Так, распад СССР и появление новых независимых суверенных государств на евра-



зийских путях (Украины, Беларуси, Молдавии, среднеазиатских республик), нестабильная политическая обстановка и даже активные военные действия на территории некоторых из них сделали невозможным продолжение полноценного функционирования «Транссибирской магистрали».

Так или иначе, важнейшим определяющим фактором эффективности любого современного международного транспортного маршрута является его конкурентоспособность в рамках процесса всемирной (глобальной) конкуренции. В частности, главными конкурентами «Транссиба» на рынке евразийских трансконтинентальных перевозок продолжают оставаться: южный морской маршрут через Суэцкий канал (именно по нему проходит наибольшая часть грузов); сухопутные маршруты, «Великий шелковый путь», т. е., фактически, предлагаемые Китаем «Трансазиатская магистраль», поскольку его большая часть проходит по территории КНР.

Один из вариантов «Великого шелкового пути» является действующим, проходящий от порта Ляньюнган до «Транспортной азиатской железной дороге», далее через бывшие советские среднеазиатские республики в иранский порт Бендер-Аббас на побережье Персидского залива. Частью «Шелкового пути» является международный транспортный коридор ТРАСЕКА, маршрут которого также начинается в порту Ляньюнган, далее следует через пограничный переход «Дружба» в Казахстане, Узбекистан, Туркменистан, Азербайджан и заканчивается в порту Потти (Грузия). С использованием морского участка Потти–Ильичевск направление выходит на Украину и далее на европейские страны, минуя территорию России.

Что касается ещё одного международного железнодорожно-водного маршрута – «Север-Юг», проходящего по территории РФ, то его путь был первоначально рассчитан на прохождение через территории Восточная Европа – Центральная Европа – Скандинавия – Санкт-Петербург – Москва – Астрахань, Махачкала – Каспийское море – Иран – страны Персидского залива – Индийский океан – Индия. Использование этого маршрута, по-существу, могло дать практически двукратный выигрыш по расстоянию и финансовым расходам в сравнении с трансокеанским южным путем.

Маршрут в свое время активно использовался СССР и Ираном. Из СССР в Иран ежегодно поступало около 2 млн. т грузов. После 1991 г. перевозки по побережью Каспийского моря стали экономически неэффективны и небезопасны. Проблема безопасности связана с армяно-азербайджанским конфликтом по поводу Нагорного Карабаха и его последствиями одно из которых – прекращение транспортных связей между Арменией и Азербайджаном. Соответственно, до сих пор отсутствует прямое железнодорожное сообщение между РФ и Ираном, что достаточно ощутимо влияет на низкие транзитные показатели этого транспортного маршрута.

Более, чем очевидно, что причины этого в нестабильной политической обстановке в регионе, неурегулированность армяно-азербайджанского конфликта, терроризм, наличие конкурирующего ТРАСЕКА, другие факторы серьёзно препятствовали, и до сих пор препятствуют, возможности восстановить железнодорожное сообщение между странами региона и началу полноценного функционирования маршрута «Север-Юг».



Хотя по территории РФ проходят реально действующие транспортные коммуникации, способные обеспечить потребности евразийского грузопотока, однако другим важным «тормозом» является неурегулированность проблем правового характера в различных областях. Например, в таможенной области, страховании грузов, в сфере тарифного регулирования, транспортной безопасности, в области организационно-технического регулирования, сертификации и лицензирования, в сфере экологического регулирования, визового режима и др.

Кроме пробелов и недоработок в национальном законодательстве, наличия различных подходов к определениям терминов транспортного значения, имеются и другие правовые трудности и препятствия. Например, отсутствие соответствующей унификации с международным универсальным и региональным законодательством, что, в конечном счёте, не позволяет активно использовать транзитный потенциал на основе имеющихся маршрутов, а также интенсификации движения транзитных грузопотоков.

На фоне этих явлений важное значение приобретают разнообразные международно-правовые инструменты и, в первую очередь, заключённые многосторонние международные соглашения в области различных транспортных средств, прежде всего в сфере унификации норм, относящихся к автомобильному и железнодорожному транспорту и международным автомобильным и железнодорожным перевозкам. Первостепенную роль играют такие соглашения, которые заключаются в рамках имеющихся объединений, например, СНГ, ЕврАзЭС, Таможенного союза и Единого экономического пространства. К их числу относится такой акт, как Соглашение «О согласованном

развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств – участников СНГ» от 14 ноября 2008 г.; или Решение Совета глав правительств СНГ «Об основных направлениях развития рынка международных автотранспортных услуг» от 14 ноября 2008 г., Концепция формирования единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (Утверждена Решением Межгоссовета ЕврАзЭС от 25 января 2008 г.) и др.

Международно-правовое закрепление международных транспортных маршрутов, как в многосторонних конвенциях, так и в формате факультативного регулирования, способно значительно повысить их конкурентоспособность.

Позитивным фактором в этом процессе является не только одновременное развитие международного права в целом, но и его комплексных отраслей, как например, международного экономического права, и отдельных подотраслей, в частности, современного международного транспортного права. Исключительное значение имеет создание такой всеобъемлющей безопасности, которая в международно-правовом смысле и реально, избавила бы мировое сообщество от угрозы любых форм и проявлений опасности.

Реалии настоящего времени выдвигают качественно новые системные решения, позволяющие реализовывать инновационные варианты развития отдельных государств, превышающих показатели проектов их социально-экономического развития. А создание в перспективе, например, единой транспортной системы на постсоветском пространстве позволит его странам не только быстрее интегрировать в мировую экономическую систему. Оно также обеспечит интенсификацию их отраслевых, территориальных и функцио-



нальных экономик, включая, в частности, создание единой системы мониторинга грузовых и пассажирских потоков.

Современное развитие информационных технологий на основе телекоммуникационных, опτικο-волоконных магистралей позволит на базе транспортных терминалов, так называемых «хабов», создавать логистические центры-комплексы, с помощью которых может регулироваться весь транспортный процесс доставки грузов получателем с максимальной скоростью, надёжностью и ценовой оптимизацией для хозяйствующих субъектов. Кроме того, одновременное комплексное строительство транспортных терминалов будет способствовать ликвидации диспропорции в логистике, а значит, позволит эффективно управлять транспортными (внутренними и внешними) грузовыми и пассажирскими потоками, т.е. реальному созданию, как единой мировой транспортной системы, так и нового транспортного правапорядка.

В таком правапорядке особенно заинтересованы молодые развивающиеся страны, каковой является, в частности, Азербайджанская Республика, обладающая, в силу своего географического положения, уникальными транзитными возможностями, имеющими ключевое значение для её перспективной внешнеэкономической стратегии, стержнем которой является трубопроводный фактор.

Очевидно, что на данном этапе глобализации особое, возрастающее значение имеет проблема транспортировки энергоносителей на мировые рынки посредством создания экологически безопасных и экономически выгодных транспортных инфраструктур, включая, в частности, трубопроводные и железнодорожные, что невозможно без взаимовыгодного сотрудничества и добрососедского партнёрства государств.

Важным фактором в формировании основ международно-правового регулирования деятельности современных транспортных маршрутов, также как любой разновидности прогрессивно-демократического миропорядка, является роль ООН, её соответствующих специализированных учреждений и структур, в первую очередь, экономической направленности, которые правомочны решать проблемы и вопросы транспортной деятельности государств, неразрывно связанных с развитием их торгово-экономических отношений. При этом следует учитывать и то обстоятельство, что международно-правовое регулирование транспортно-хозяйственной деятельности является результатом объективного процесса, способствующего укреплению взаимодействия между субъектами внешнеэкономических связей различных уровней.

За последнее десятилетие эти рекомендации достаточно актуализировались в государствах постсоветского пространства, поскольку различия в техническом регулировании затрудняют, в частности, выполнение отдельных международных проектов, способствуют появлению множества необоснованных согласований, увеличивают сроки и стоимость их реализации. Это касается, например, такого газопроводного проекта как Россия–Западная Европа, Каспийская трубопроводная система–Турция и др. Не затрагивая трудности международно-политического характера, можно отметить определённые технико-экономические сложности, среди которых, в частности, высокая капиталоемкость и возможные риски, предъявляющие высокие требования к нормативной документации, менеджменту качества, защите окружающей среды, охране труда и т.д.



Экономические реформы во многих странах постсоветского пространства, например, в России и Азербайджане, в целом, обеспечили дальнейшее развитие топливно-энергетического комплекса, приток инвестиций в добычу нефти и газа, а также крупномасштабного строительства и развития магистральных систем и развития трубопроводного транспорта.

Эти обстоятельства, в свою очередь, способствовали совершенствованию в этих странах действующего законодательства, включая сферу регулирования обязательных технико-экономических требований безопасности к так называемым промысловым, распределительным и иным трубопроводам с учётом национальных особенностей. Важную роль в данном процессе сыграл процесс гармонизации внутригосударственных и международно-правовых норм и принципов, что не предусматривало ужесточение или усложнение определённых требований, как это имело место при разработке первоначальных инвестиционных трубопроводных проектов.

Подобная гармонизация имела целью создание новых положений с требованиями, базирующимися на более совершенных и научно обоснованных технических стандартах, которые были направлены на снижение рисков, угроз и обеспечение региональной безопасности при строительстве и эксплуатации трубопроводных объектов, что, в первую очередь, относится к документу: Единые рекомендации ЕЭК ООН «О безопасности магистральных трубопроводов».

Транспортировка энергетических ресурсов на мировые рынки в условиях глобализации международных экономических отношений приобрела особый смысл как для государств, создающих новые экологически безопасные, так и

экономически выгодные трубопроводы, так и для стран, создающих соответствующие транспортные инфраструктуры, что возможно при эффективном, взаимовыгодном сотрудничестве и стратегическом партнёрстве современных государств.

Что касается энергетической ситуации в постсоветских странах, то подтверждённые природные запасы, кстати, Азербайджана и Казахстана, превратили их в серьёзных поставщиков энергоресурсов, а реальные намерения, например, Туркменистана к сближению с ними и европейской политикой транспортировки создают определённые экономические проблемы, в первую очередь России, не являющейся так называемой транзитной страной.

Как справедливо подчёркивал специальный посланник и координатор Госдепартамента США по международным энергетическим вопросам А. Хокстайн: «Южный газовый коридор», по которому газ из Азербайджана будет поставляться в Европу, является сегодня единственным настоящим проектом диверсификации в Европе, так как он обеспечивает поставку нового газа по новому маршруту, обеспечивая тем самым настоящую возможность для конкуренции. Вот почему, я считаю исключительной ролью Азербайджана в обеспечении энергетической безопасности Европы. И поскольку энергетическая безопасность является основой экономической и национальной безопасности для каждой страны, это означает, что Азербайджан играет исключительную роль в обеспечении национальной и экономической безопасности Европы... Этот коридор является еще более сложным. Он требует создания инфраструктуры из Азербайджана через Грузию, Турцию, Грецию в Албанию, и в конечном итоге в Италию с интерконнекторами из Греции в Болгарию».



Азербайджан не только активно содействует формированию региональной экономической безопасности, но и преуспевает, образно говоря, в «перетягивании» на себя международной торговли, во всяком случае, в области энергоносителей. Вместе с тем, возрастающая значимость нашего государства в европейской энергетической безопасности выдвигает на передний план не только данную тему, но и соответствующие усилия заинтересованных сторон в более тесном переплетении их экономики.

Это особо важно и актуально, если иметь в виду намерения принять соответствующие планы действий в сфере энергетической политики, в которых вопросам экономически выгодного и экологически безопасного энергоснабжения придан приоритетный характер и смысл. Представляется, что данное обстоятельство, в свою очередь, означает, что тема энергетики и энергоснабжения играет одну из ключевых ролей в выстраивании, хотя бы, отношений Евросоюза с Азербайджаном. И, во вторых, первостепенное значение в решении данной проблемы должна иметь определённая международно-правовая, договорная основа, рассчитанная на долгосрочную перспективу, объективно укрепляющая европейскую энергетическую безопасность. В-третьих, адаптация этих соглашений (контрактов, проектов) к новым реалиям становится одной из основных задач стратегического сотрудничества и партнёрства Азербайджана с Евросоюзом, а также одним из главных факторов энергетической безопасности, который связан как с динамикой цен на энергоносители, так и процессом существенной либерализацией европейского энергетического, конкретно, нефтегазового рынка. И, наконец, в четвёртых, преимущество и взаимная выгода

от такого сотрудничества и партнёрства, как видно, будет зависеть от решения таких вопросов, как эффективность данных соглашений и инвестиций в развитие средств транспортировки энергоносителей и соответствующей транспортной инфраструктуры.

При решении неотложных проблем становления нового транспортного миропорядка наше государство, учитывая свое выгодное географическое положение, «обречено» играть одну из ключевых ролей, являясь, в частности, организатором проекта создания железной дороги Баку-Тбилиси-Карс (БТК). Азербайджан, таким образом, продолжает активно содействовать развитию таких транспортных маршрутов, как «Север-Юг» и Транскаспийского международного транспортного маршрута. Это обстоятельство имеет принципиальное значение, во первых, для грузопассажирских перевозок между Европой и Азией, во вторых, в реальной перспективе существенно способствует преодолению транспортного пробела на евроазиатском пространстве, в третьих, получит определённые экономические выгоды и преимущества от приведения в действие своего транзитного потенциала.

Небезынтересным в этой связи представляется мнение советника Департамента Центральной и Западной Азии Азиатского банка развития (АБР) К. Джулиан, которая объективно подчёркивала, что «железные дороги обладают потенциалом для поддержки экологически устойчивого и всеобъемлющего роста в Центральной и Западной Азии. На региональном уровне АБР рассматривает железную дорогу в качестве средства для регионального сотрудничества и интеграции, что рассматривается как одна из ключевых стратегических целей данного банка.



Конкурентные торговые коридоры, обслуживаемые железнодорожным и автомобильным транспортом, имеют важное значение для облегчения передвижения товаров и людей, особенно там, где коридоры соединяют региональные центры роста и основные морские порты, которые могут обеспечить доступ к мировым рынкам. Реализация проектов строительства железной дороги БТК, развитие коридора «Север-Юг», а также Транскаспийского международного транспортного маршрута являются подтверждением важности Азербайджана в качестве транспортного и торгового центра». Кроме того, было отмечено, что «эти проекты будут способствовать развитию торговых связей и маршрутов поставок, расширению объема региональных рынков через интеграцию между Восточной Азией и Европой, Южной Азией и за ее пределами», — отметила К. Джулиан.

Согласно мнению министра транспорта, судоходства и коммуникаций Турции Б. Йылдырыма «железная дорога Баку-Тбилиси-Карс, строительство которой завершится к концу 2016 г., соединит Азию и Европу, укрепит политические и экономические отношения между странами, которые реализуют данный проект; ... пиковая пропускная способность коридора составит 17 млн т. грузов в год. На начальном этапе этот показатель будет на уровне одного миллиона пассажиров и 6,5 млн т. грузов».

Об особой важности и необходимости интенсификации работ на участке транспортного маршрута «Север-Юг», как известно, говорится в распоряжении Президента Азербайджанской Республики И. Алиева, подписанное 7 декабря 2015 г. — «Об ускорении работ на отрезке международного транспортного коридора «Север-Юг», проходящего по территории

Азербайджана», и в связи с международными контейнерными перевозками, осуществляемых по Транскаспийскому транспортному маршруту, начиная с августа 2015 г.

Азербайджан уже давно играет ключевую роль в развитии грузовых и пассажирских перевозок в рамках TRACECA, которая является программой сотрудничества в области транспорта между ЕС и его странами-партнерами в Восточной Европе, на Южном Кавказе и в Центральной Азии. Эта программа охватывает, кроме Азербайджана, такие государства как Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Украина, Иран и Армения. К этим странам, в связи с вводом в эксплуатацию железной дороги Баку-Тбилиси-Карс (БТК), ранее являющейся недостающим звеном Трансевразийского пространства (от Пекина до Лондона), могут присоединиться Казахстан, Афганистан, Пакистан и Индия. Так, в интересах развития программы TRACECA Казахстан уже выступил с инициативой пуска контейнерного поезда «Китай-Казахстан-Каспий-Кавказ-Турция-Европа» (Silk Wind), по проекту которого станет возможным вдвое сократить сроки поставок по сравнению с морским транспортом, с 35 до 12–14 дней, что является достаточно экономически выгодным показателем для транспортировки грузов.

Можно утверждать, что введенная в 2017 г. в эксплуатацию дорога БТК превратилась в последний связующий фактор доступа широкомаштабных грузопотоков на мировые рынки, способная приносить не только огромные прибыли странам ее пользующихся. Другое значение этого железнодорожного пути в том, что она нацелена на укрепление любых пакетов транспортных соглашений и договорён-



ностей, а также, фактически, способствовать любым позитивным усилиям государств по международно-правовому регулированию современных транспортных маршрутов. Экономически очевидно и то, что транспортная сфера будет вести к созданию новых рабочих мест, экономической активности, повышению уровня жизни стран, которые расположены на «Великом Шелковом пути».

Прибытие контейнеров в Азербайджан стало возможным благодаря усилиям Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута, созданного в октябре 2013 г. Однако, ещё в апреле 2013 г., Президент Азербайджана И. Алиев отмечал: «к «транзитной революции», начавшейся в регионе, Азербайджан провел огромную подготовительную работу, и сегодня эта работа позволила нашей стране заявить о себе на новом рынке транзитных перевозок».

Особый интерес представляет позиция Китая, который, как известно, стал частью глобальной экономической системы и претендует на роль одного из мировых полюсов влияния, о чем говорится, в частности, в опубликованном в марте 2015 г. документе под названием «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века».

Однако ранее, осенью 2013 г., Китай представил концепцию проекта «Один пояс, один путь», включающего создание упомянутого экономического пояса, реализация первой части которого намечена на 2016–2020 годы. Главная цель данного проекта – создание транзитно-транспортной системы, связывающей Китай со странами евроазиатского континента и Африки. Вместе с тем, концепция подразумевает

не только строительство и развитие транспортно-логистической инфраструктуры, крупной зоны свободной торговли, но и уникальную финансовую систему, объединяющую региональные банки развития, создающую условия для целевого движения капиталов, и т.д.

Процессу становления нового международного транспортного порядка способствуют не только работы по развитию транзитного потенциала Азербайджанской Республики, который, естественно, не ограничивается восточно-западным направлением маршрута, поскольку имеет место и активное сотрудничество с Россией и Ираном в рамках формирования другого стратегически важного транспортного коридора – северно-южного направления. По-существу, данный транспортный маршрут открывает большие возможности для всех его участников, т.е. как для стран-отправителей и получателей грузов, так и государств-транзитеров.

Небезынтересно, что в ноябре 2018 г. Россия достроила подводную часть газопровода «Турецкий поток», две «нитки» общей протяженностью 1820 км., проходящие по дну Черного моря из России в Турцию; ввести «поток» в эксплуатацию планируется в конце 2019 г.

Кратко говоря, «Турецкий поток» представляет собой один из двух экспортных мегапроектов «Газпрома», ориентированных на европейский рынок. Второй проект «Северный поток – 2» мощностью 55 млрд куб. м пройдет по дну Балтийского моря из России в Германию. Черноморская же труба ориентирована, в первую очередь, на страны Южной и Юго-Восточной Европы. Этот газопровод является «наследником» «Южного потока», который «Газпром» даже начал строить, но в 2014 г. остановил строительство из-за выхода



Болгарии из проекта. В результате количество «ниток» трубы сократили с четырех до двух, мощностью 15,75 млрд куб. м в год каждая, и решили проложить их в Турцию. Первая подводная часть «Турецкого потока» предназначена для снабжения внутреннего рынка самой Турции; вторая, транзитная, должна пройти в страны Южной и Юго-Восточной Европы.

Так или иначе, Азербайджану принадлежит особая, конструктивная роль не только в формировании и развитии транспортного сообщения на евроазиатском пространстве, но и в становлении нового транспортного миропорядка. А при благоприятных транзитных условиях, над созданием которых сейчас работает Координационный совет по транзитным грузоперевозкам, Азербайджан в перспективе может превратиться в крупный коммуникационный, торгово-транспортный перевалочный пункт (хаб), способствующий развитию международных грузовых перевозок. Так или иначе, активизация транспортного сообщения с сопредельными странами и регионами может стать существенным фактором для дальнейшей либерализации экономики Азербайджана, его активной интеграции в систему региональных и международных торгово-экономических связей.

Опыт и практика современных межгосударственных отношений, в целом, свидетельствует о том, что надёжная и эффективная система обеспечения экономической безопасности может быть гарантом их суверенитета и независимости, стабильного социально-экономического развития. Формирующийся в непростых условиях новый миропорядок, его разновидности, всеобщая безопасность, всё в большей степени, зависят от экономических факторов, силы, которая может применяться, например, как контрмера в

случае правонарушения или преступления в отношении государства, виновного в развязывания, в том числе, вооружённого конфликта.

Примечательно и то, что после выраженных в ходе ноябрьских (2018 г.) переговоров намерений Президентов Азербайджана и Туркменистана, во многом становится очевидным и тот факт, что вопросы, касающихся статуса современных международных транспортных маршрутов (путей, коридоров), а также решения проблем их международно-правового регулирования, неразрывно связаны с успешным созданием и развитием транспортных узлов. Так, превращение, в частности, Азербайджана и Туркменистана в важнейший транспортный и логистический узел с помощью современной инфраструктуры, с использованием портовой инфраструктуры этих стран на Каспийском море (при налаживании автомобильно-паромного и железнодорожно-паромного сообщений), имеет целью не только увеличение грузопотоков, рост транзита между ними по маршруту Восток-Запад, Запад-Восток, но и укрепляет безопасность и стабильность в регионе. К числу таких маршрутов относится, например, коридоры с выходом на Европу: Афганистан-Туркменистан-Азербайджан-Грузия-Турция («Лазурит»), соглашение о котором было подписано 15 ноября 2017 г. в Ашхабаде, а также Туркменистан-Азербайджан-Грузия-Румыния.

Представляется, что наиболее позитивным обстоятельством при становлении любой разновидности экономического миропорядка следует рассматривать взаимовыгодное сотрудничество и партнёрство, как основу позитивных межгосударственных отношений, регулирующихся общепризнанными международно-правовыми принципами и нормами императивного



характера. Именно такой подход, с другой стороны, может способствовать как созданию устойчивого фундамента любой разновидности безопасности и миропорядка, так и гаранта их эффективности и надёжности. Наряду с этим, необходимо отметить, что Концепция «Азербайджан 2020: взгляд в будущее», провозглашённая Президентом Азербайджана И. Алиевым, предусматривает не только мероприятия по переходу на сильную экономику, но и в качестве одного из основных направлений, развитие национальной транспортной инфраструктуры, как составного элемента формирующегося процесса создания нового транспортного миропорядка.

Список использованной научной литературы:

1. Подробнее см.: Карро Д., Жюйар П. Международное экономическое право (перевод с франц. яз.) – М.: Международные отношения, 2002; Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс /академический курс/. – Москва: Изд-во Волтерс Клувер, 2004; Шумилов В.М. Международное экономическое право в эпоху глобализации. – М.: Международные отношения, 2003; Вылегжанин А.Н., Лабин Д.К., Шумилов В.М. Международное экономическое право. Под ред. А.Н. Вылегжанина. – М.: 2007, 2012; Эфендиев О.Ф., Алиев Э.А. Внешне-экономическая деятельность современного Азербайджана. – Баку: Изд-во «Зардаби», 2007 и др.
2. Подробнее см., например, Дергачев В.А. Геополитическая трансформация международных транспортных коридоров // Вестник аналитики. М. №3 2006; О.Ф. Эфендиев. О проблематике сотрудничества и партнёрства в международном праве. «Транспортное право». Баку. №4 . 2005; о н ж е, О великом транспортном будущем и экономической безопасности. Транспортное право, № 2. 2010, Баку; о н ж е. Трубопроводный транспорт в контексте международного права. Московский журнал международного права. № 1(101)2016 янв-март, с. 93-104 и др.
3. Россия и международные транспортные коридоры // Транспорт. Экспедирование и логистика. 2006. январь. стр. 23–24.
4. Дергачев В.А. Геополитическая – трансформация международных транспортных коридоров // Вестник аналитики. № 3. 2006, стр. 20. SDD/MT/Misc.1/Rev.1 Мультимодальные – перевозки. Справочное пособие // ООН. – Нью-Йорк и Женева, 1996. – С. 15.
5. Суворов К. Отечественная транспортная система: перспективы и пути развития // транспортные потоки. М. 2000. № 3, с. 2.
6. См.: Павлов В. Горизонты развития транспорта // <http://zdr-gazeta.ru/?newsid=33550> (24.11.2008).
7. Леонтьев Р.Г., Хмель В.А. Международные транспортные коридоры: трансформации региональной инфраструктуры: Науч.изд. – М.: ВИНТИ РАН, 2003.
8. Новиков А.В. К вопросу о роли международных транспортных коридоров в грузоперевозках. – М.: МАКС Пресс, 2007; Семёнов Д.В. Проблемы международно-правового регулирования евразийских транспортных коридоров // Актуальные проблемы Российского права. – 2010. – № 1 (14); Суворов К. Отечественная транспортная система: перспективы и пути развития // транспортные потоки. № 3. 2000; Резер С.М. Проблемы развития международного транзита по России на основе совершенствования тарифов и таможенных услуг // транспорт. Наука, техника, управление: Науч.-информ. сборник. № 4. 2007 и др.
9. См.: Алиев Э.А., Эфендиев О.Ф. Современное международное транспортное право. Учебник. Общая часть. LAP LAMBERT ACADEMIC Publishing (Germany), 2015; они же. Международное транспортное право и его институты. Учебник. Изд-во «Гюнаш-Б». Баку. 2016 и др.
10. Документ ООН–TRADE/WP.6/2005/5/Add.1

