Санкт-Петербургский государственный университет

***РЕДЬКИНА Алина Владимировна***

**Выпускная квалификационная работа**

***Концепции Шелкового пути и международно-правовое обеспечение экономической безопасности России***

Уровень образования: Магистратура

Направление *40.04.01 «Юриспруденция»*

Основная образовательная программа *ВМ.5608. «Международное право»*

Профиль: Международное публичное право

Научный руководитель:

Главный научный сотрудник

Фундаментальная наука

Доктор юридических наук, профессор

Галенская Людмила Никифоровна

Рецензент:

Адвокат негосударственной некоммерческой организации

«Ленинградская областная коллегия адвокатов»

Зуев Андрей Евгеньевич

Санкт-Петербург

2019

Оглавление

Санкт-Петербургский государственный университет 1

Оглавление 2

Введение 3

I. Международные транспортные коридоры 6

§1. Понятие и признаки международного транспортного коридора 6

§ 2. Виды международных транспортных коридоров 12

Глава II Великий шёлковый путь и концепции Нового шёлкового пути 14

§ 1. Великий шёлковый путь как предпосылка Нового шёлкового пути 14

§ 2. История и развитие концепций Нового шёлкового пути 15

§1. Общее правовое регулирование МТК и правовые регулирования европейских МТК 32

§ 2. Правовое регулирование евразийских МТК 37

Заключение 50

Список использованной литературы 53

Введение

Совершенное развитие национальной и региональной экономик невозможно представить без развитой системы транспорта. Эффективная транспортная инфраструктура позволяет сократить сроки доставки товаров и пассажиров в пункты назначения, а также сократить связанные с этим расходы. При этом для руководства государств, активно участвующих в международном товарообороте, становится совершенно ясно, что эффективная транспортировка товаров и услуг, в настоящее время во многом зависит не только и не столько от эффективной национальной транспортной инфраструктуры, сколько от конвергенции существующих национальных и международны маршрутов.

Учитывая значимость для национальных экономик эффективной международной транспортной инфраструктуры, государства выступают с инициативами по сотрудничеству в данной сфере на международном уровне. Одна из последний и наиболее ярких таких инициатив — предложенные Китаем концепции Нового шелкового пути. В рамках концепций нового Шелкового пути предусматривается строительство и функционирование масштабной системы транспортных магистралей, которые соединили бы Китай с пунктами назначениями в Европе.

В основе данного проекта безусловно будут лежать международные транспортные коридоры, как уже существующие, так и вновь создаваемы. Данная тема не является достаточно разработанной в доктрине. Наиболее комплексные исследования предпринимались Д.В. Семёновым. Отдельные вопросы, в частности касательно понятия международного транспортного коридора, были предметом исследований таких ученных как А. Дергачев Ф.М. Кацман и Е.А. Королёва. Более того, комплексные исследования МТК через призму концепций нового Шелкового пути отсутствуют. В настоящее время концепции нового Шелкового пути всё еще являются предметом разработки, а обязательные нормативно-правовые не принимались. Функционирование нового Шелкового пути сейчас осуществляется на основе существующих МТК.

Вышеперечисленные факторы являются актуальными и для России. Так, еще в середине 2000-х в Приказе Министерства транспорта от 12 мая 2005 года №45, которым была утверждена Транспортная стратегия России до 2020 года подчеркивается, что развитие транспорта является гарантией единства экономического пространства России и её национальной безопасности. В этом же приказе было подчеркнуто значение транспортных коридоров, а также тот факт, что они являются основой пространственной модели транспортной сети[[1]](#footnote-1). Спустя несколько лет в новой стратегии Транспортной стратегии России до 2030 года, отмечается, что международные транспортные коридоры России не выдерживают конкуренции на международной рынке в силу технической и технологической оснащенности. В этом же документе, в качестве запланированных мероприятий перечисляются как строительство новых коридоров на территории России, так и участие в международных проектах (например, строительство участка международного маршрута «Европа-Западный Китай», строительство скоростного международного транспортного коридора «Север-Юг»[[2]](#footnote-2)).

В связи с вышесказанным, представляется целесообразным провести исследование международных транспортных коридоров в связи с предложенными Китаем концепциями нового Шелкового пути.

В рамках данного исследования поставлены следующие цели:

В силу того, что Россия граничит с Китаем и уже выразила одобрение концепции, представляется актуальным провести её анализ. В рамках исследования были поставлены следующие цели:

1. Определить понятие международного транспортного коридора, международных транспортных коридоров.
2. Изучить историю, формирование содержания появления концепции нового Шелкового пути, а также историю пути, которые лег в основу концепций — Великого шелкового пути.

3. Определить систему правового регулирования международных транспортных коридоров, дать оценку перспектив существования концепций нового Шелкового пути на основе существующих международных транспортных коридоров, а также выявить проблемы в правовом регулировании международных транспортных коридоров.

Для достижения поставленных целей необходимо провести анализ существующих по теме работ как российских, так и иностранных ученых, посвященных концепциям нового Шелкового пути, а также международным транспортным коридорам. Кроме того, учитывая по большому счету отсутствие правовых актов, регулирующих концепцию, представляется необходимым обратиться к заявлениям политиков и политическим документам, оформляющим содержание концепции в настоящее время. Относительно правового регулирования международны транспортных коридоров, изучить имеющиеся международные договоры и иные международные акты. Кроме того, необходимо провести критических анализ вышеперечисленных источников и сформулировать выводы.

I. Международные транспортные коридоры

**§1. Понятие и признаки международного транспортного коридора**

В настоящее время отсутствует общепринятое, в том числе правовое, определение международного транспортного коридора (далее - «МТК»).

Попытки дать определение МТК предпринимались еще в ХХ в. В резолюциях международных организаций. Так, Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) ООН в середине 80-х годов ХХ в. предложила несколько определений транспортного коридора. Согласно одному из них под транспортным коридором понимается «часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупности технологических, организационных и правовых условий этих перевозок»[[3]](#footnote-3).

Согласно другому определению, данному ЕЭК ОНН, транспортные коридор — «направление/маршрут 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»[[4]](#footnote-4).

Данные определения не делают различия между национальным и международным транспортным коридором. В этой части, представляется, что данные определения не отражает современные реалии и не отвечает современным потребностям при организации МТК, поэтому необходимо дать самостоятельное определение МТК, с тем, чтобы избежать определения МТК в качестве совокупности национальных транспортных коридоров. Среди недостатков второго определения следует отметить также отсутствие указания на организационно-правовую основы перевоза, что является важной составляющей МТК. Тем не менее данные определение содержит и ряд важных характеристик МТК, а именно: (1) обеспечение значительных перевозок грузов и пассажиров и (2) наличие развитой транспортной инфраструктуры.

Примечательно, что в зарубежной литературе термин «международный *транспортный* коридор» встречается наравне с «международным *торговым* коридором». Например, в публикациях Всемирного банка для обозначения МТК эти термины используются как взаимозаменяемые[[5]](#footnote-5). По мнению Д.В. Семёнова использование термина «транспортный коридор» является более обоснованным, «поскольку транспортные пути к торговле относятся опосредованно, а непосредственно – к транспорту»[[6]](#footnote-6). Тем не менее, представляется, что это разделение не свидетельствует о существование двух разных институтов, а лишь отражает два взаимозависимых признака одного понятия: так международные транспортные маршруты создаются для того, чтобы обеспечить передвижение товаров (пассажиров) с территории одного государства, однако их создание не было бы оправдано при отсутствии достаточного уровня товарооборота между странами. В дальнейшем в данной работе под МТК будет подразумеваться именно «международный *транспортный* коридор».

В рамках Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) также используется термин «международный торговый коридор», под которым понимается «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»[[7]](#footnote-7).

Как справедливо отмечает Д.В. Семёнов, ценность данного определения состоит в том, что первый и второй элементы данного понятия относятся организационно-правой основе существования МТК. Тем не менее, недопустимо сводить понятие МТК к совокупности национальных транспортных коридоров. Здесь снова следует согласиться с Д.В. Семёновым, который отмечает, это противоречит международной природе МТК.

На уровне СНГ также предпринимались попытки определить МТК. Так, в Меморандуме о сотрудничестве государств-участников СНГ в области международных транспортных коридоров от 18 сентября 2003 г. международный транспортный коридор определено как «совокупность установленных Сторонами магистральных транспортных коммуникаций как имеющихся, так и вновь создаваемых, с соответствующим обустройством, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов на направлениях, связывающих территории различных Сторон»[[8]](#footnote-8).

В Соглашении о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ от 20 ноября 2009 года международные транспортные коридоры» определены как «совокупность магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством и, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации и связывающих различные страны»[[9]](#footnote-9).

Как справедливо отмечает Д.В. Семёнов, среди недостатков данного определения следует отметить отсутствие указания на международн-правовую основу их функционирования. Однако в остальном, данные определения содержат важные признаки МТК.

Таким образом, универсальное понятие МТК не дано на уровне международных организаций, однако указанные попытки дать определение МТК могут быть в дальнейшем использованы для разработки определения данного термина.

В науке также были предприняты попытки дать определение МТК. Так, технологическое определение МТК дает В.А. Дергачев, который определяет МТК как «исключительно сложную технологическую систему, концентрирующую на генеральных направлениях транспорт общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный) и телекоммуникации»[[10]](#footnote-10). Вместе с тем, в дальнейшем В.А. Дергачев отмечает, что реализация проектов, связанных с МТК, требует наличия политической воли государств[[11]](#footnote-11), т.е. геополитической основы существования МТК.

Ф.М. Кацман и Е.А. Королёва указывают, что «в понятие международный транспортный коридор входят: наземные, водные, воздушные транспортные магистрали с комплексом инфраструктуры, включая вспомогательные сооружения, подъездные пути, грузовые и пассажирские терминалы, пограничные переходы, сервисные пункты, системы управления движением и другие объекты, обеспечивающие перевозки грузов и пассажиров в установленные определенным направлением с обеспечением условий безопасности и сохранности грузов на уровне, отвечающем требованиям ТЕС (транспортным сетям)»[[12]](#footnote-12).

Э.Л. Кузьмин определяет МТК как «совокупность магистральных транспортных коммуникация с соответствующим обустройством различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов на направлениях, связывающих различные страны и имеющих вследствие этого международное значение».[[13]](#footnote-13)

П.А. Сёмин определяет МТК как «совокупность соответственно обустроенных магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта, обеспечивающих транспортное сообщение на направлениях наиболее устойчивых грузо- и пассажиропотоков, связывающих различные страны и имеющих вследствие этого международное значение».[[14]](#footnote-14)

В перечисленных определениях справедливо указывается на смешанный характер перевозок, осуществляемых на МТК, а также на комплексность инфраструктуры МТК. Однако в них отсутсвует указание на организационно-правовую основу существования МТК, что является существенным недостатком всех перечисленных определений.

Наиболее комплексно понятие МТК в отечественной доктрине было исследовано в работах Д.В. Семёнова, который определяет МТК как «транспортный маршрут, проходящий по территории двух и более государств, обеспеченный соответствующей инфраструктурой, транспортными средствами, имеющий геополитический базис и правовую основу (международно-правовую и национально-правовую), по которому осуществляются регулярные (линейные) перевозки грузов (пассажиров)»[[15]](#footnote-15).

Остановимся подробнее на признаках МТК. Международный характер МТК следует из того, что он соединяет пункты назначения в двух государствах, при этом необязательно соседних: в таком случае МТК проходит по территории более двух стран. Необходимо отметить, что не любой международный транспортный маршрут может быть признан МТК. МТК представляет собой транспортную магистраль, т.е. транспортный маршрут обеспечивающий крупную пропускную транспортную способность. При этом для существования МТК необходимо наличие на всем пути достаточной инфраструктуры. Инфраструктура МТК объединяет, во-первых, объекты материального мира, как то «пути сообщения, погрузочно-разгрузочные и складские комплексы, таможенные посты, пограничные переходы, ремонтные, заправочные, гостиничные и других сервисные организации».[[16]](#footnote-16) Во-вторых, существование МТК невозможно без необходимых технологий, как то «контейнерные технологии, логистические технологии и системы электронного обмена данными».[[17]](#footnote-17)

Важным элементом МТК являются консолидирующие центры, которые позволяют отделить МТК от традиционных транспортных маршрутов. Под консолидирующим центром понимается «комплекс динамично взаимодействующих систем различных видов транспорта, составными частями которого являются порты, станции, терминалы, подвижной состав (локомотивы, вагоны, суда, автомобили), средства управления, перевалки, обеспечивающие комплексное решение задач движения грузов с применением современных логистических технологий»[[18]](#footnote-18). Следует отметить, что транспортировка грузов и пассажиров требует различной инфраструктуры. Данная работа будет посвящена исследованию транспортировке грузов.

Обратимся к такой характеристике МТК, как наличие международно-правовой базы в их основе. Исторический анализ показывает, что транспортные маршруты, обладающие некоторыми признаками современного МТК, существовали и ранее (например, Великий шёлковый путь, краткий очерк которого будет дан в главе II). Тем не менее целенаправленное международно-правовое регулирование МТК появилось относительно недавно, во второй половине XX в.

Так, Д.В. Семёнов справедливо выделяет МТК в узком и широком смысле. МТК в узком смысле представляет собой «транспортную коммуникацию, проходящая по территориям двух и более государств, правовой режим которой закреплен с помощью международно-правового регулирования, как в рамках конвенций, так и международных обычаев». Иллюстрацией данного вида МТК служат МТК «Север-Юг», функционирующий на основе Соглашения о МТК «Север-Юг» 2000 г. и Южный морской евразийский маршрут вокруг Африки, в основе которого лежит международно-правовой обычай. МТК в широком значении включают все транспортные коридоры международного значения, в том числе не имеющие конвенционной или обычно-правовой базы и основанные на нормах «мягкого права». Примером является система панъевропейских коридоров, обозначенных в Критских резолюциях 1994 года.[[19]](#footnote-19)

§ **2. Виды международных транспортных коридоров**

Перед тем, как перейти к классификации собственно МТК, отметим, что родовым для данного понятия является термин «транспортный коридор». Транспортные коридоры бывают (1) национальными, которые обеспечивают транспортные нужды одного государства и регулируются национальным законодательством такого государства, и (2) международные. Следует отметить, что МТК не должно сводиться к совокупности национальных транспортных коридоров, которые тем не менее могут использоваться и для международных перевозок. В идеале МТК должны представлять собой транспортные маршруты с обособленным международно-правовым регулированием.

В зависимости от количества соединенных стран, выделяют МТК (1) между двумя государствами и (2) между несколькими государствами. Представляется, что в данной классификации важно обращать внимание на количество стран, по территории которых проходит МТК по пути следования из одного пункта в другой, т.к. возникает вопрос урегулирования транзита и создания облегченных условий транспортировки по территории промежуточной страны.

По признаку используемого на МТК вида транспорта выделяют (1) одномодальные и (2) мультимодальные МТК. Одномодальные МТК в свою очередь могут быть железнодорожными, водными, автомобильными и др. Мультимодальные (интермодальные) МТК представляют собой наиболее сложное явление и состоят из параллельных маршрутов, использующих различные виды транспорта.

По виду правового режима выделяют (1) МТК с международно правовым режимом (например, МТК «Север-Юг») и (2) МТК с национальным режимом. (например, Транссиб, Критские МТК).

По виду международно-правового регулирования выделяют (1) имеющие международно-правовую основу, (1.1) конвенциональные МТК, т.е. функционирующие на основе международного договора (например, МТК «Север-Юг»), (1.2) МТК, функционирующие на основе норм обычного права (например, маршрут через Суэцкий канал) и (2) МТК, которые функционируют на основе норм «мягкого права» (например, Критские МТК). При этом, существование конвенции в основе МТК, определяющей его правовой статус, особенно в части допуска к использованию МТК, следует признать наиболее желаемым вариантом, т.к. это обеспечивает наиболее эффективное определение прав и обязанностей стран-участниц, что способствует процветанию МТК и наиболее эффективному осуществлению функций МТК.

По степени широтности выделяются (1) высокоширотные (полярные), то есть арктические МТК, например проект МТК через канадский Северо-Западный проход, (2) среднеширотные и (3) низкоширотные, например, панъевропейские Критские коридоры)[[20]](#footnote-20).

По протяженности и географической принадлежности МТК можно разделить на (1) внутриконтинентальные, примером которых является Транссибирская железнодорожная магистраль и (2) межконтинентальные, например, МТК «Север-Юг»[[21]](#footnote-21).

Таким образом, в настоящее время отсутсвует согласованность в том, каким образом следует понимать термин «международный транспортный коридор». Некоторые попытки определения термина были сделаны в доктрине. Наиболее удачным следует признать определение, предложенное Д.В. Семёновым. Определение понятия «международный транспортный коридор» не закреплено на конвенциональном уровне. В тех международно-правовых актах, которые посвящены международным транспортным коридорам, термин либо отсутсвует, либо в нем определение упущены некоторые доктринально выработанные признаки международного транспортного коридора.

Глава II Великий шёлковый путь и концепции Нового шёлкового пути

**§ 1. Великий шёлковый путь как предпосылка Нового шёлкового пути**

Великий шёлковый путь появился в середине II века до нашей эры во время правления в Китае династии Хань для усиления военной и политической силы последней в регионе. Этот древний транспортный коридор превратился в сеть, соединяющую Северную Индию с Черным и Каспийским морем, с Арабским полуостровом и Стамбулом, и позволил связать Римскую империю с Императорским двором Китая. Создание Великого шелкового пути началось с того, что Китай, долгое время терзаемый кочевниками хунну, в 119 году до нашей эры одержал над ними победу и открыл путь для торговли с государствами, находящимися к западу от горы Памира[[22]](#footnote-22).

Поначалу скромные торговые обороты выросли в середине I века до нашей эры, когда увеличился спрос на шёлк со стороны Римской империи. Однако торговля не ограничивалась только шелком — предметом торговли выступали разнообразные товары по мере продвижения по Великому шелковому пути, включая перемещаемые на восток золото, слоновую кость, стекло, парфюм, текстиль и меха, керамику, специи, нефрит, лакированные изделий и шёлк, перевозимые на запад[[23]](#footnote-23). На протяжении времени Великий шёлковый путь служил способом перемещения не только товаров, но и идей, и информации Так, именно благодаря Великому шёлковому пути произошел обмен концепциями математики и технологиями производства пороха, пресс-печати и шелководства.

Торговля осуществлялась посредством караванов, которые перемещали товары из одного пункта в другой, от границы к границе соседствующих регионов, от народа к народу.

На протяжении всего существования Великого шёлкового пути моменты его величия сменялись упадком, и наоборот, однако его существование всегда зависело от геополитических интересов и политического могущества правителей в регионе.[[24]](#footnote-24) В связи с упадком династии Хань в III веке нашей эры, торговые обороты на Великом шёлкового пути уменьшились. Новый виток развития Великого шёлкового пути пришелся на VII век с ростом могущества династии Тан. По мере того как в X веке династия Тан утратила свою силу, пришел в упадок и Великий шёлковый путь. В XIII веке Великий шёлковый путь был возрожден вновь империей Великих Моголов, которая растянула от Китая до Средиземноморья, с тем чтобы пасть в XIV веке, унеся с собой и могущество Великого шёлкового пути. Наиболее вероятно, что наиболее фатальным для Великого шёлкового пути стало открытие в XV веке морского пути в Индию, после чего Великий шёлковый путь окончательно прекратил свое существование[[25]](#footnote-25).

**§ 2. История и развитие концепций Нового шёлкового пути**

Китайская инициатива «Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века» была впервые объявлена главой Китая Си Цзиньпинем в Астане 7 сентября 2013 г.

При этом глава Китая обозначил пять направлений реализации концепции «Один пояс, один путь». Первое место было отведено «согласованию между странами-участницами политических установок для развития концепции»[[26]](#footnote-26). Лишь после этого он указал на необходимость «сотрудничества в транспортной инфраструктуре». В качестве оставшихся трех направлений были перечислены торговые и инвестиционные свободы, финансы и гуманитарные контакты[[27]](#footnote-27).

Несколько ранее необходимость создания подобного проекта была обоснована китайскими учеными в виде концепции «Стратегия продвижения на запад»[[28]](#footnote-28). В ней была обоснована необходимость подъема западных районов Китая для развития страны в целом. При этом указывалось на важную роль государств, лежащих на запад от Китая, «как источников сырья, рынков для китайских товаров и транзитных звеньев для расширения выхода на мировой рынок»[[29]](#footnote-29).

С этого момента концепция обретала более четкие черты и постепенно занимала всё более важное место в международной политике Китая. К концу 2014 г. концепция «Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI в.», имеющая сухопутную и морскую составляющие, чаще стала называться «Один пояс, один путь» или просто «Пояс и путь».

Позднее инициатива была более подробно сформулирована Госкомитетом по делам развития и реформ, совместным органом Министерства иностранных дел и Министерства коммерции Китая. В марте 2015 г. Госкомитетом был опубликован документ под названием «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI в.», который теперь принято считать «дорожной картой» проекта[[30]](#footnote-30) (далее – Документ, Дорожная карта). Документ в первую очередь определил географические рамки проекта. Согласно нему сухопутная часть проекта − Экономический пояс Шелкового пути − пройдет из Китая по территориям стран Азии, Европы и Африки. В нее войдут три главных линии: через Центральную Азию в Россию и Прибалтику; через Центральную Азию, а также Западную Азию в страны Персидского Залива и Средиземноморья; в Юго-Восточную и Южную Азию к Индийскому океану. Кроме того, в рамках проекта предполагается строительство «Евразийского сухопутного моста».

Морской Шелковый путь возьмет свое начало от берегов Китая и будет включать два направления: через Южно-Китайское море и Индийский океан в Европу и через Южно-Китайское море в южную часть Тихого океана[[31]](#footnote-31).

Здесь следует напомнить, что несколько ранее, в мае 2013 г., была анонсирована идея «экономического коридора Китай-Мьянма-Бангладеш-Индия», а также «коридора Китай–Пакистан». Поэтому в рамках концепции предполагается дальнейшее развитие международных коридоров экономического сотрудничества. В настоящее время принято считать эти коридоры третьей по счету ветвью Экономического пояса Шелкового пути наряду с двумя трассами в Европу. В рамках концепции предполагается дальнейшее развитие коридоров сообразно целям «Одного пояса, одного пути».

Дорожная карта определила основные принципы, на которых будет строиться проект. Первая составляющая правовой основы строительства проекта «Один пояс, один путь» – это принципы и цели Устава ООН: реализация проекта должна будет им соответствовать. Кроме того, проект строится на соблюдении пяти принципов мирного существования: взаимное уважение суверенитета и территориальной целостности; взаимное ненападение; взаимное невмешательство во внутренние дела; равенство и взаимные выгоды; мирное сосуществование. Эта вторая составляющая носит смешанный характер: пять принципов во многом перекликаются с принципами, изложенными в Уставе ООН, однако содержат и политические элементы.

В основе концепции лежит принцип «открытых дверей»: список государств, возможных участников «Одного пояса, одного пути», что подразумевает возможность для любого государства, международной или региональной организации присоединиться к проекту «Один пояс, один путь».

Реализация концепции должна осуществляться в соответствии с принципами согласия и толерантности. При этом «необходимо обеспечить вовлечение разных цивилизаций, уважение выбора пути и модели развития каждого государства, поддержку межцивилизационного диалога, стремление к общности при сохранении различий, заимствование полезного друг у друга, а также осуществление мирного сосуществования и общего процветания»[[32]](#footnote-32).

Кроме того, концепция «Один пояс, один путь» основана на рыночных законах, в частности на решающей роли рынка в распределении ресурсов, а также ведущей роли предприятий разных категорий.

Таким образом, принципы, заложенные в основе проекта «Один пояс, один путь» имеют разный характер: правовой, политический, культурный и экономический. Из этого можно сделать вывод, что планы Китая крайне масштабны. Вместе с тем такая широкая основа проекта может свидетельствовать том, что до конца не ясно, какова будет сущность «Одного пояса, одного пути».

Далее в Дорожной карте были определены приоритеты концепции. В основном их формулировки соотносятся с приоритетами, заявленными ранее главой Китая. Самый объемный раздел Дорожной карты, четвертый, указывает на пять приоритетных положений концепции, которые в дальнейшем должны стать направлениями сотрудничества: «политические контакты и координация политических установок», «транспортные коммуникации», «торговые свободы», «финансы», «общественные и гуманитарные связи».

Во-первых, политической координации государств, которая названа важной гарантией имплементации инициативы, был отведен первостепенный статус. Авторы инициативы рассчитывают, что государства будут «укреплять межправительственное сотрудничество, активно создавать многоуровневые межправительственные механизмы контактов по координации макрополитики, углублять интеграцию интересов, содействовать политическому взаимодоверию, достигать новых консенсусов по сотрудничеству».[[33]](#footnote-33) Представляется, что на первоначальном этапе реализации проекта такое главенствующее положение политического сотрудничества вполне оправдано.

Во-вторых, в транспортной сфере «на основе уважения национального суверенитета и безопасности заинтересованных государств страны-участницы проекта должны осуществить стыковки планов по строительству инфраструктуры и системы технологических стандартов, совместно способствовать строительству международных магистральных путей и постепенно формировать сеть инфраструктуры субрегионов Азии, а также такую инфраструктуру, которая соединит Азию, Европу и Африку[[34]](#footnote-34)». Таким образом, эта сфера предполагает комплексное сотрудничество государств: им предлагается сформировать не просто транспортные коммуникации, а системную взаимосвязанность инфраструктур. Строительство и совершенствование дорог должно сочетаться с урегулированием безопасности дорожного движения. Кроме того, в Дорожной карте учтены некоторые экологические аспекты проекта: наряду с транспортной, необходимо строить «зеленую» инфраструктуру, и не допускать негативного влияния на климат и окружающую среду.

Помимо этого, Дорожной картой был введен комплексный термин «сетевые коммуникации», который объединяет не только железнодорожные, шоссейные и водные магистрали с необходимой дорожной или портовой инфраструктурой, но и сеть трубопроводов.

В-третьих, в области торговли, которая является основой существования проекта вообще, однозначно указывается на намерение в рамках общей идеи обеспечения «глобальной либерализации торговых режимов... обсуждать со странами “Одного пояса, одного пути” создание зон свободной торговли[[35]](#footnote-35)», совместно содействовать полной отмене или уменьшению тарифных барьеров, унификации процедур в сфере таможенных и иных административных требований. Из одного названия данного приоритета – беспрерывная торговля – можно понять, насколько серьезны и крупномасштабны амбиции авторов концепции.

Авторы концепции считают «двигателем торговли» именно инвестиции. В связи с этим предлагается задействовать инвестиции в наиболее «широком спектре промышленного и аграрного производства – от разведки и разработки ископаемых, различных энергетических ресурсов, в том??? ядерную энергетику, до марикультуры и лесного хозяйства[[36]](#footnote-36)».

В-четвертых, относительно сотрудничества в сфере финансов и денежно-кредитной политики в Концепции содержится призыв к полноформатной финансовой интеграции. Это предполагает создание системы обеспечения стабильности в сфере валютной и инвестиционной деятельности, способствование расширению доступа к кредитным данным и увеличению валютных свопов. В Концепции также упоминается необходимость развития азиатского рынка ценных бумаг, продвижения разнообразных форм сотрудничества в данной сфере, в частности выпуск облигаций в юанях и осуществление эмиссии облигаций китайскими учреждениями как в юанях, так и в иностранных валютах за рубежом.

Предполагается, что большое значение при этом будет иметь Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) – кредитная организация, учрежденная по инициативе Китая для финансирования региональных инфраструктурных проектов. Перечисляются также такие финансовые организации, как Банк развития БРИКС, предполагаемая аналогичная структура в рамках ШОС, а также Фонд Шелкового пути, на учреждение которого Китай, согласно сделанному еще в начале ноября 2014 г. заявлению Председателя КНР, готов направить 40 млрд. долларов[[37]](#footnote-37).

И наконец, в-пятых, такое направление сотрудничества, как «обмены между людьми», представляет собой комплексное гуманитарное сотрудничество. Авторы концепции считают, что эта сфера должна включать сферы образования, культуры и искусства, туризма, здравоохранения, молодежной политики, науки и технологий, а также взаимодействие по линии партийных и парламентских структур и неправительственных организаций[[38]](#footnote-38).

Таким образом, как и в случае с принципами, приоритеты проекта «Один пояс, один путь» имеют комплексный характер, сформулированы крайне широко и призывают к масштабному сотрудничеству государств по многочисленным вопросам.

В связи с тем, что вопрос о способах реализации столь масштабного проекта имеет важный характер, большое внимание со стороны исследователей уделяется пятому разделу Дорожной карты концепции, который посвящен механизмам кооперации. Авторы концепции полагают, что реализация проекта в некоторой степени возможна посредством уже существующих двусторонних и многосторонних механизмов кооперации.

При этом сотрудничество посредством двусторонних механизмов представляется наиболее достижимым. Примечательно, что в разделе Документа, где говорится о [[39]](#footnote-39)еской работе, уже проделанной по проекту к моменту публикации, упоминаются двусторонние переговоры с лидерами более 20 стран (с рядом из них подписаны профильные меморандумы о взаимопонимании). В свою очередь относительно встреч в многостороннем формате содержится лишь одно упоминание - 6-й Форум китайско-арабского сотрудничества.

Двусторонние механизмы кооперации предполагают «развертывание контактов и консультаций на разных уровнях и по различным каналам, содействие всеобъемлющему развитию двусторонних отношений, продвижение заключения меморандумов о сотрудничестве, программ сотрудничества … и разработка планов действий и дорожных карт по строительству «Одного пояса, одного пути[[40]](#footnote-40)».

В числе уже существующих многосторонних механизмов кооперации, которые могут сыграть важную роль для реализации концепции названы Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), Китай–АСЕАН (формат «10+1»), Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС), Форум «Азия–Европа» (АСЕМ), Диалог по сотрудничеству в Азии (ДСА), Совещание по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА), Форум китайско-арабского сотрудничества, Диалог Китай–Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива (Китай–ССАГПЗ), Экономическое сотрудничество Субрегиона Большого Меконга (СБМ), Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество (ЦАРЭС).

Кроме того в инициативе предложено «развивать конструктивную роль прилегающих территорий, региональных и субрегиональных международных форумов, выставок». Здесь не исчерпывающим образом перечислены Боаоский азиатский форум, Ярмарка «Китай–АСЕАН», ЭКСПО «Китай–Евразия», Евразийский экономический форум, Китайская международная инвестиционно-торговая ярмарка (CIFIT), Ярмарка «Китай–южноазиатские страны», ЭКСПО «Китай–Арабские страны», Международная ярмарка Западного Китая, ЭКСПО «Китай–Россия», Форум сотрудничества «Цяньхай». Кроме этого предполагается провести Международную культурную выставку «Шелкового пути» в г. Дуньхуане, Международный кинофестиваль «Шелковый путь» и книжную выставку-ярмарку; а также выступить с инициативой создания международного форума по реализации проекта «Одного пояса и одного пути».

Таким образом, сопоставив приоритеты проекта «Один пояс, один путь» с предлагаемыми механизмами реализации, следует отметить лаконичность раздела о механизмах. Амбиции Китая в отношении «Одного пояса, одного пути» велики, а сформулированные принципы и приоритеты сотрудничества носят комплексный, крайне масштабный характер. Вместе с тем, в разделе о механизмах отсутствует хотя бы одно упоминание о правовых способах реализации проекта. Это представляется серьёзным упущением, потому что не до конца понятно, как возможно реализовать проект только посредством политических средств.

Россия выразила свою поддержку концепции «Один пояс, один путь»: в мае 2014 года было подписано российско-китайское заявление, в котором указывалось, что «Россия считает важной инициативу Китая по формированию “Экономического пояса Шелкового пути” и высоко оценивает готовность Китайской Стороны учитывать российские интересы в ходе ее разработки и реализации. Стороны продолжат поиск путей возможного сопряжения проекта “Экономического пояса Шелкового пути” и создаваемого Евразийского экономического союза»[[41]](#footnote-41).

Вместе с тем, до совместного российско-китайского заявления, подписанного в мае 2014 г., оценки концепции среди специалистов не всегда были положительными. Так, некоторые усмотрели в ней возможную конкуренцию с Евразийским экономическим союзом[[42]](#footnote-42). Такие мнения были оправданы, в частности, в связи с публикацией в китайской газете «Жэньминь Жибао» октябре 2013 г. статей, посвященных оценке преимуществ Китая перед Россией (и США) в Центральной Азии[[43]](#footnote-43). Способствовал таким оценкам и тот факт, что не было никаких данных о том, какую роль будет играть Россия в реализации концепции.

Как указывают исследователи Института Востока РАН, важной точкой отсчета для российско-китайского взаимодействии по вопросам проекта «Один пояс, один путь», можно считать двусторонние договоренности, достигнутые по итогам 19-й межправительственной встречи, состоявшейся в ходе визита в Москву в октябре 2014 г. премьер-министра Китая Ли Кэцяна[[44]](#footnote-44). В результате переговоров стороны подписали ряд документов, имеющих непосредственное отношение к тематике формирования евроазиатских транспортных и экономических коридоров: Соглашение в области высокоскоростного железнодорожного сообщения, Соглашение по организации российско-китайских парков высоких технологий под символическим названием «Шелковый путь»[[45]](#footnote-45).

Наконец, в мае 2015 г. было опубликовано согласованное видение перспектив сопряжения проектов евразийского сотрудничества. Документом под названием «Совместное заявлении РФ и КНРо сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути» было закреплено «намерение углублять отношения всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия между двумя странами в интересах сбалансированного и гармоничного развития евразийского региона и мира в целом, заявляют о следующем»[[46]](#footnote-46). А также, что «стороны поддерживают запуск между ЕАЭС и Китаем диалогового механизма по сопряжению евразийской экономической интеграции и строительства Экономического пояса Шелкового пути»[[47]](#footnote-47).

После появления некоторой определенности относительно роли России в проекте «Один пояс, один путь», стали звучать мнения о том, что в силу естественной предрасположенности российской территории к транзиту, по крайней мере, России следует принять участие в проекте в части транспортного сотрудничества[[48]](#footnote-48). Мнение исследователей нашло отражение: на практике именно с вопросов транспорта начались поиски путей сопряжения[[49]](#footnote-49).

Предложенная Китаем концепция Шелкового пути привлекла внимание в Казахстане: в основном проект вызывает у казахстанских исследователей настороженность. По мнению ведущего синолога Казахстана, К. Л. Сыроежкина, в основе этой концепции лежит «не забота о развитии промышленного потенциала стран, через которые будет проходить ЭПШП, а прежде всего интенсивное развитие западных регионов Китая и их превращение в транспортно-логистический, внешнеэкономический, а в перспективе – и финансовый хаб “Большой Центральной Азии“[[50]](#footnote-50)».

Казахстанские эксперты указывают на такую проблему, как продвижение китайской рабочей силы вслед за китайскими инвестициями. Это будет иметь негативные последствия, т.к. китайская рабочая сила является одной из самых дешевых, в то время как в Центральной Азии собственные трудовые ресурсы в избытке. Поэтому «проект ЭПШП сможет не только обеспечить Китаю контроль над перемещением товаров, услуг, капиталов, людей, но и значительно расширит его демографическое и геополитическое присутствие в каждой из стран вдоль маршрута».

Кроме того, казахстанские эксперты обеспокоены тем, что проект «Один пояс, один путь» конкурирует с ЕАЭС. К. Л. Сыроежкин считает, что «с точки зрения экономики проекты ЕАЭС и ЭПШП являются конкурентами и в будущем неизбежно столкнутся, однако, как геополитические проекты вполне могут существовать и даже дополнять друг друга».

Ведущий эксперт Международной Тюркской академии (Астана, Казахстан) Р. Изимов указывает, что, учитывая амбициозные планы Китая, «в определённый момент времени предлагаемая Пекином модель сотрудничества может войти в противоречие с интеграционными проектами с участием России, что приведёт к нарастанию конфликта интересов КНР и РФ в Центральной Азии и обострению конкуренции между державами».

Представитель Ассоциации приграничного сотрудничества в Казахстане М. Шибутов указывает на наличие обширный возможностей для сотрудничества интересов в рамках сопряжения ЕАЭС и ЭПШП. Среди возможных точек соприкосновения эксперт называет вопросы развития железнодорожного и автомобильного транспорта, трубопроводов, логистической инфраструктуры, а также совместные индустриальные проекты, в том числе китайские предприятия на территории ЕАЭС для экспорта продукции в Китай или потребления на местном рынке. Однако, как отмечает эксперт, улучшение торговли с Китаем «ставит крест на планах стран ЕАЭС по индустриализации и поддержке местного производителя».

Кроме того, беспокойство у экспертов вызывает намерение Китая создать зону свободной торговли в регионе. По их мнению, вполне вероятно, что в других сферах Россия сможет пойти на уступки Китаю, однако данный вопрос является принципиальным. «ЕАЭС создавался не для того, чтобы ЭПШП разрушил его базовую – идею воссоздание промышленного потенциала входящих в него стран, что без ограничения китайского импорта сделать практически невозможно».

В первое время после оглашения Си Цзиньпинем концепции «Один пояс, один путь» не было определенности относительно того, какое место в проекте отводится европейским странам. После конкретизаций и издания Дорожной карты эта неопределенность более или менее исчезла. Стало понятно, что европейские страны рассматриваются Китаем не только в качестве конечных пунктов назначения сухопутного пояса и морского пути, но и в качестве важных партнеров.

С 2014 г. страны Восточной Европы, а также Греция активно выступали в поддержку концепции. Так, в июне 2014 года по результатам саммита шестнадцати европейских стран и Китая в Будапеште между Китаем и этими шестнадцатью странами Центральной и Восточной Европы был подписан совместный документ, согласно которому с помощью обеспечения строительства «Одного пояса, Одного пути», основываясь на уважении национального законодательства, государства-члены Европейского Союза в соответствии с законодательством ЕС будут в дальнейшем усиливать экономику и торговые связи, улучшать экономику и торговую кооперацию, расширять сферы кооперации и обеспечивать совместное развитие и благополучие.

В июне и июле 2014 г. премьер-министр Китая Ли Кэцян и президент Китая Си Цзиньпин успешно посетили Грецию. Премьер-министр Греции поддержал инициативу и активное участие в ней Греции в части Морского Шелкового пути XXIв. В октябре 2014 г. Ли Кэцян также посетил Германию. В рамках межправительственных встреч Германия выказала одобрение концепции.

Вместе с тем, такую поддержку некоторыми странами концепции не одобряют в руководящих институтах ЕС, а также правительствах других европейских стран. Они ссылаются на то, что кооперация с Китаем не соответствует координации ЕС, а также является непрозрачной и может быть нарушением законодательства ЕС[[51]](#footnote-51). Руководство ЕС озабочено тем, что проект является экономической и политической экспансией Китая. Кроме того, в ЕС озабочены тем, усиление роли Китая приведет к ослаблению влияния ЕС[[52]](#footnote-52).

§ **3. Возможные варианты оформления Нового шёлкового пути**

Представляется интересным вопрос о сущности проекта «Один пояс, один путь». Будет ли это международная организация, интеграционное объединение или некоторая форма сотрудничества *sui generis*? На данный момент ясности в этом вопросе нет.

Вариант создания международной организации «Один пояс, один путь» в настоящее время кажется маловероятным. Подтверждений ему нет в Дорожной карте проекта. Такая организация имела бы настолько комплексный и масштабный характер, что это привело бы к сложностям её создания, привлечения партнеров и дальнейшего функционирования. Маловероятно, что инициаторы готовы так усложнять реализацию проекта под угрозой отказа от участия в ней ключевых партнеров.

В тексте Дорожной карты концепции «Один пояс, один путь» неоднократно упоминается термин «интеграция». Модель существования проекта в качестве интеграционного объединения находит некоторую поддержку среди ученых. Так, А.Г. Ларин указывает, что «Один пояс, один путь» представляет собой «продукт именно такой, «мягкой» интеграции при слабо выраженной тенденции к созданию зон свободной торговли»[[53]](#footnote-53).

В настоящее время форма сотрудничества *sui generis* также находит поддержку среди ученых и общественности. Так, согласно изданию «Жэньминь Жибао» проект Экономического пояса Шелкового пути «будет представлять собой инновационную модель сотрудничества, которая не содержит в себе интеграционных интенций, не преследует целей создания формального сообщества и направлена исключительно на улучшение среды многостороннего сотрудничества и налаживание эффективных партнерских отношений[[54]](#footnote-54).Кроме того, директор Института Российско-Китайской академии современных международных отношений Фэн Юйцзюнь указывает, что «Один пояс, один путь» – «это не скрытая идея лидерства Китая, а крупный геоэкономический план открытого взаимодействия, основанный на многополярности[[55]](#footnote-55)». Также существует мнение, что Экономический пояс Шелкового пути – это по большому счету только проект по сооружения транспортных магистралей из Китая в Европу для экспорта товаров из Китая. Оно сложилось под влиянием высказываний самих китайских руководителей. Например, на 22- й неофициальной встрече лидеров экономик-членов форума Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества Си Цзиньпин заявил, что «именно развитие транспортной взаимосвязанности лежит в основе концепций «Экономическогопояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI в.»[[56]](#footnote-56).

По мнению видного исследователя российско-китайских отношений А.Г. Ларина, такое представление о концепции является неполным. Дело в том, что создавать новую, гораздо более густую транспортную сеть просто ради перевозки товаров имеет смысл лишь в том случае, если товарную массу планируется увеличить в несколько раз. Однако емкость мирового рынка не безгранична. К тому же, начиная с 11-й пятилетки темпы роста китайского экспорта стали снижаться, что связано с трудностями в мировой экономике, а главное – с исчерпанием основного преимущества Китая – низкой стоимости рабочей силы и ресурсов»[[57]](#footnote-57). Поэтому, делает вывод А.Г. Ларин, Китай рассматривает концепцию «Один пояс, один путь» скорее, как инвестиционный проект.

Вне зависимости от того, какую форму может принять проект «Один пояс, один путь» реализация его целей потребует функционирования массивной сети транспортных коридоров. В настоящее время уже существует большое количество транспортных коридоров, в том числе на территории евразийского пространства. Часть из них может быть задействована для реализации проекта «Один пояс, один путь». Однако не исключено, что потребуется создание и новых международных транспортных коридоров. На данный момент ясно, что реализация проекта «Один пояс, один путь» в любом случает потребует согласованной работы всех необходимых для этого транспортных коридоров, унификации или гармонизации их правового регулирования.

Подводя итог данной главе, следует отметит, что Великий шелковый путь можно считать не только историческим международным транспортным коридором, но и прообразом концепций нового Шелкового пути. В обоих случаях, маршруты преследовал своей целью соединение Европы и Азии, обеспечения интенсивного товарооборота между странам, по территории которых проходил или проходит маршрут. Как в случае с новым Шелковым путем, так и в случае с его прообразом, существование транспортных маршрутов всегда обуславливало наличием геополитического базиса, то есть заинтересованности стран-участниц существовании и поддержании маршрута. Тем не менее, заинтересованность современных государств в новом Шелковом пути может вызывать некоторые дискуссии. Не все однозначно уверены в мотивах Китая и целях, преследуемых им. В связи с этим, эффективное существование нового Шелкового пути возможно только при согласовании интересов стран-участниц. Для этой цели могут служить международные форумы, а в последующем и международные договоры, которые позволяли бы защитить интересы государств-участников и предусмотреть систему сдержит и противовесов при реализации концепции нового Шелкового пути. Немаловажным предметом обсуждения в этой сфере должно быть финансирование проекта.

**III. Проблемы правового регулирования современных международных транспортных коридоров**

Правовое регулирование определяет правовой статус того или иного явления или института. Для правового статуса МТК характерно сочетание как национального, так и международно-правового регулирования. Элементы национально-правового регулирования исходят из суверенитета государств над их территорией. Порядок функционирования и использования МТК национально-правовым режимом, в том числе иностранными государствами, устанавливается национальным правом государств и именно им определяются такие важные вопросы, как транзит по государственной территории. Примерами МТК с национально-правовым режимом являются МТК «Транссиб» и МТК «Севморпуть»[[58]](#footnote-58). Кроме того, МТК с национально-правовым режимом могут быть обозначены в резолюциях организаций и конференций, как, например, в случае с панъевропейскими МТК, которым посвящены Критские резолюции 1994 года, т.е. в актах «мягкого права».

Международно-правовые элементы правового статуса МТК основываются на принципах свободы судоходства и свободы транзита, что допускает их использование государствами свободно и на равной основе. Как указывалось раньше, к международно-правовой основе функционирования МТК относятся (1) международные договоры и конвенции, (2) международные обычаи и (3) и мягкое право. Примером МТК с международно-правовым режимом, установленным в соответствии с международным договором, является МТК «Север-Юг», в основе которого лежит соглашение, заключенное между правительствами России, Индии, Ирана, и Омана в 2000 году, а МТК с международно-правовым режимом, установленным обычными нормами — Южный морской евразийский маршрут.[[59]](#footnote-59)

Учитывая тематику настоящего исследования, представляется актуальным в первую очередь дать краткую оценку правового регулирования современных международных транспортных коридоров, которые проходят по территории России и которые так или иначе могут иметь значение для реализации концепции Нового шёлкового пути, а именно: европейские коридоры, некоторые из которых проходят по территории России, два евроазиатских коридора (МТК «Север-Юг» и Транссиб) и Северный морской путь. Как указывалось ранее правовой режим международных транспортных коридоров включает в себя как конвенциональную основу и положения мягкого права, так национальное регулирования. Д.В. Семёнов выделяет четыре категории международных договоров, устанавливающих правовой режим МТК.[[60]](#footnote-60)

**§1. Общее правовое регулирование МТК и правовые регулирования европейских МТК**

Первую категорию, которая является общей базой для всех перечисленных выше МТК, составляют международные договоры, регулирующие базовые вопросы международного транспорта. В этой категории в первую очередь следует выделить конвенции, регулирующие процедуру транзита, как основополагающий элемент для функционирования МТК. Конвенция о свободе транзита 1921 года предусматривает облегчение транзита по железным догмам и водным путям государств-участников, а также закрепляет недопустимость дискриминации и взимания сборов в связи с осуществлением транзита. Россия не участвует в данной конвенции, однако её национальное законодательство отражает данные нормы. Право на свободу транзита без дискриминации и без взывания пошлин устанавливается также Конвенцией о транзитной торговле внутриконтинентальных государств от 1965 года и Конвенцией по морскому праву от 1982 года.

Помимо этого важные положения для функционирования МТК содержаться в принятом ВТО Генеральном соглашении по торговле услугами от 1994 года (далее — ГАТС). Так, предусмотренные в п. 2 ст. 1 ГАТС виды услуг являются важным условием для функционирования МТК. Кроме того, закрепленные в части II принципы, а именно режим наибольшего благоприятствования, взаимное признание поставщиков транспортных услуг, либерализация рынка услуг способствуют эффективному функционированию МТК.

Вторая категория, международные договоры, конституирующие МТК, в настоящее время является *de lege ferenda* ине представлена на европейском пространстве.

Третья категория, международные договоры, регулирующие маршруты МТК, начала появляться на европейском уровне в ХХ веке и включает в себя следующие акты: Европейское соглашение о международных автомагистралях от 1975 года; Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях от 1985 года; Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах от 1991 года; Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения от 1996 года.[[61]](#footnote-61) Россия участвует во всех перечисленных международных договорах.

В соответсвии с Европейским соглашением о международных магистралях 1975 года (далее — СМА) создается сеть европейских автомагистралей, маршруты которой перечислены в Приложении I к СМА. Из них 6 проходят по территории России. СМА, как указывается в ст. 1, является «координированным планом постройки и реконструкции дорог, имеющих международное значение, который [стороны настоящего соглашения] намерены выполнять в рамках своих внутригосударственных программ».[[62]](#footnote-62) Приложением II определяются также технические и экологические требования к функционированию данных автотранспортных магистралей.

В сфере маршрутов железнодорожных магистралей в первую очередь следует выделить Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях от 1985 года (далее — СМЖЛ), которая по своей структуре во многом похожа на СМА. В Приложении I к СМЖЛ определяются маршруты международных магистральных линий. В Приложении II предусматриваются требования к параметрам инфраструктурных объектов на данных международных магистральных линиях. Аналогично с СМА, СМЖЛ не затрагивает вопросы правового статуса МТК, предусматривая регулирования данного вопроса исключительно на национальном уровне.

Немаловажным для функционирования МТК является Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах от 1991 года (далее — СЛКП). Под комбинированной перевозкой в ст. 1 СЛКП понимается «перевозка грузов на одной и той же транспортной единице с использованием нескольких видов транспорта».[[63]](#footnote-63) СЛКП во многом основывается на положениях СМЖЛ и маршрутах , определенных в ней. В приложениях СЛКП определяются линии международных комбинированных перевозок, объекты, которые имеют значение для их осуществления (терминалы, пограничные пункты, станции смены колесных пар, переправы, порты) технические требования к линиям, эксплуатационные характеристики поездов и минимальные требования к инфраструктуре. Недостатком СЛКП является отсутсвие Приложение II к настоящему соглашению некоторых проходящих по территории России линий. Так, представляется верным предложение Д.В. Семёнова о том, что для России было бы целесообразно выступить с инициативой внесения в данное Приложение изменения и включения в него Транссибирской магистрали и БАМа.

Наконец, в сфере внутреннего водного транспорта для регулирования МТК имеет значение Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения от 1996 года (далее — СМВП). Приложение I к СМВП содержит перечень водных путей, из которых 3 проходят по территории России. Более того, Приложением III к СМВП вводятся технические и эксплуатационные требования к внутренним водным путям международного значения.

Все перечисленные соглашения представляют собой важную географическую и технологическую существования и функционирования МТК. Однако очевидным недостатком СМА, СМЖЛ, СЛКП и СМВП является отсутсвие в них регламентации правового статуса МТК (т.е. Такое регулирование передано государствам-участникам конвенция, что делает данные МТК маршрутами с национально-правовым регулированием), или, как минимум, определения единых стандартов, к которым следует стремиться государствам при определении правового статуса таких МТК в национальном законодательстве (особенно в части установления свободы использования данных МТК).

Четвертая категория международных договоров регламентирует иные компоненты МТК, такие как инфраструктура МТК, контейнерные и таможенные технологии.[[64]](#footnote-64) Помимо упомянутых ранее СМА, СМЖЛ, СЛКП и СМВП, к данной категории относятся Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле от 1991 года (не вступила в силу), Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров от 1972 года (КТК), Международная конвенция по безопасным контейнерам от 1972 г.ода(КБК), Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок от 1994 года, Таможенная конвенция о международных перевозках грузов с применением книжки МДП от 1975 года, Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 1982 года.

МТК могут являться предметом «мягкого права», например резолюций межправительственных конференций, как в случае с проектом панъевропейских международными транспортными коридоров, который являются предметом резолюций, принятых II и III панъевропейских конференций по транспорту на Крите в марте 1994 года и в Хельсинки в 1997 году, соответсвенно (далее — Критские революции). Правовой основой функционирования панъевропейских МТК в Критских резолюциях названы Соглашения об ассоциации между ЕС и странами Центральной и Восточной Европы, Соглашения о партнерстве и сотрудничестве между ЕС и Россией, Украиной и другими странами Восточной Европы, а также конвенции и соглашения, разработанные в рамках Европейской экономической комиссии ООН и решения Европейской конференции министров транспорта[[65]](#footnote-65).

В основе Критских резолюций лежит идея «трансъевропейской транспортной сети» (TEN), которая предполагала создание единого транспортного пространства на территории Европы с помощью МТК. В дальнейшем TEN нашла отражение в принятой в 1996 году Европейским союзом Концепции совместных главных направлений создания Трансъевропейской сети и в Критских резолюциях. Критскими соглашениями предусматривалось создание десяти панъевропейских коридоров, соединяющих ключевые города Европы. Изначально в в сети данных коридоров российские города были задействованы минимально, однако уже на III панъевропейской конференции по транспорту в Хельсинки в 1997 году было предложено соединение Критских коридоров с Транссибирской магистралью и были утверждены следующие дополнительные направления:

1. Балтика (Санкт-Петербург) – Центр (Москва) – Черное море (Новороссийск);

2. Москва – Астрахань;

3. Запад (Берлин – Варшава – Минск) – Центр (Москва) – Нижний Новгород – Урал;

4. Северный Морской путь;

5. Водный путь из региона Черного и Азовского морей через Волго-Донской канал и Каспийское море[[66]](#footnote-66).

В Критских резолюциях отмечается необходимость развития всех видов транспорта. Более того один из десяти маршрутов, проходящий по реке Думаю и соединяющий страны по территории которых протекает данная река, является исключительно водным. Тем не менее в резолюциях подчеркивается превалирующая роль автомобильного транспорта. Таким образом, нельзя назвать панъевропейские МТК мультимодальными, хотя такая характеристика и является предпочтительной для МТК.

Несмотря на то, что проект Критских МТК по сей день остается жизнеспособным, как справедливо отмечает Д.В. Семёнов можно выделить ряд проблем его реализации. Во-первых, реализация проекта Критских МТК осложняется отсутствием обязательной нормативно-правовой базы. Как омочилось ранее, резолюции, которыми предусмотрено создание данных МТК являются примерами «мягкого права» и не обязательны к исполнению. Кроме того, отсутствие нормативно-правовой базы приводит к невозможности унификации требований к использованию данных маршрутов. Во-вторых, реализация проекта столкнулась с финансовыми трудностями — для нее необходимы модернизация инфраструктуры существующих маршрутов, что не является возможным для всех участвующих стран. В-третьих, реализация проекта осложняется наличием различных технологических требований транспортным маршрутам, прежде всего в сфере железнодорожного транспорта. В-четвертых, препятствием для реализации проекта являются геополитическое противоречия стран участниц.

Критские соглашения являются не единственным примером отражения МТК в «мягком праве». В 2005 году Европейская комиссия по транспорту и энергетике утвердила пять мультимодальных транспортных коридоров, которыми предусматривается выход к восточноевропейским и азиатским странам[[67]](#footnote-67).

**§ 2. Правовое регулирование евразийских МТК**

Евроазиатская конференция по транспорту в декларации от 1998 года перечислила следующие евразийские МТК:

1. Северный морской путь;
2. Транссибирская железнодорожная магистраль;
3. направления от Москвы до Новороссийска (Черное море) и Астрахани (Каспийское море);
4. соединение Каспийского и Черного морей через Волго-Донской канал и далее — соединение с рядом Критских коридоров, а именно, с коридорами №7 и №9, как возможными элементами Черноморской Общеевропейской транспортной зоны (PETrA);
5. Евроазиатские транспортные связи, соединяющие Европу с Кавказом и Центральной Азией (ТРАСЕКА);
6. Баренцево-Евроарктическая транспортная зона.

Правовое регулирование некоторых из перечисленных МТК, а именно №3 и №4 рассматривались в рамках анализа правового регулирования европейских МТК. Маршрут №5 ТРАСЕКА не проходит по территории России и не будет рассмотрен в рамках данного исследования. Анализ правового регулирования оставшихся евразийский МТК будет проведен ниже.

В настоящее время на евразийском пространстве категория международных договоров, которыми создаются МТК, представлена Соглашением о международном транспортном коридоре «Север-Юг», подписанным в 2000 году правительствами Индии, Ирана, и России (далее — Соглашение о МТК «Север-Юг»). В дальнейшем к данному соглашению Белоруссия, Казахстан, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Армения, Сирия, Болгария, Киргизия, Турция и Украина.

Коридор, объединяющий железнодорожный и водный маршруты, связывает Европейские страны с Индию, а также странами бассейна Персидского залива и юго-восточной Азии посредством транспортных систем России и Ирана. При этом в рамках МТК «Север-Юг» используется транспортная инфраструктура Волги и Дона. При этом большая часть маршрута проходит по железным дорогам России (от 33 до 53% общей протяженности сухопутной части коридора)[[68]](#footnote-68). Проект МТК был разработан на основе и в развитие уже существующих панъевропейских МТК, созданных Критскими резолюциями. Так маршрут № 9 из Хельсинки проходит до Москвы и предоставляет ответвлениям на Астрахань и Новороссийск, а маршрут №2 в свою очередь соединяет Берлин, Варшаву, Минск, Москву, Нижний Новгород и Екатеринбург.

Главное отличие Соглашения о МТК «Север-Юг» от соглашений, регулирующих МТК на европейском уровне, состоит в том, что им урегулированы важные вопросы правого статуса МТК «Север-Юг». Следует отметить, что в Соглашении дано определения понятия МТК, под которым понимается «совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как имеющихся, так и вновь создаваемых), связывающих Стороны, с соответствующим обустройством, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и товаров в международном сообщении, на направлении их наибольшей концентрации». Данное определение в целом отражает признаки МТК, однако недостатком данного определения является отсутсвие указания на правовое регулирование МТК.

Важным преимуществом Соглашения о МТК «Север-Юг» является закрепление в нем международно-правового режима данного коридора, в том числе предусмотренное в нем право транзита и запрет взывания налогов и сборов в связи с ним. Так, ст. 4 предусмотрено, что государства-участники Соглашения предоставляет другим государствам-участникам право международного транзита через свою территорию пассажиров, товаров и транспортных средств, а также обеспечивают эффективное содействие международным транзитным перевозкам товаров по территории своих государств и вводят режим многократных въездных виз для персонала, задействованного в международных транзитных перевозках товаров и пассажиров[[69]](#footnote-69). Более того, в ст. 5 закреплено, что в отношении таких транзитных перевозок не взымаются налоги и сборы, кроме тех, которые обусловлены расходами на транспортные услуги в связи с перевозкой и платежей за использование транспортной инфраструктуры, а также товары, находящие в транзите, не облагаются таможенными платежами, кроме тех сборов, которые требуются для оформления, и хранения и иных схожих услуг[[70]](#footnote-70).

Важное преимущество МТК «Север-Юг» перед другими маршрутами состоит в значительном, до двух и боле раз расстояния перевозок. Это в первую очередь касается морских коридоров и Суэцкого канала. Также, как указывает я справке Министерства международных дел РФ к данному Соглашению, стоимость контейнерных перевозок из Германии и Финляндии в Индию будет существенно меньше, чем стоимость транспортировки по морскому пути[[71]](#footnote-71).

Тем не менее недостатком данного МТК является существование неурегулированных конфликтов между некоторыми странами на пути его протяженности. Речь идет о неразрешенном по сей день армяно-азербайджанском конфликте, а также прерванное железнодорожное сообщение между Россией и Грузией. Более того остро стоит проблема терроризма в регионе, пересекаемом МТК «Север-ЮГ», и наличии конкурента — МТК ТРАСЕКА[[72]](#footnote-72), который проходит в обход территории России.

Международные договоры в категориях международных договор, регулирующих исключительно маршруты МТК и иные компоненты МТК, отсутствуют. Поэтому представляется целесообразным участие государств евразийского региона в перечисленных ранее международных и европейских конвенциях.

На евразийском уровне подчеркивалась необходимость сближения европейских и евразийских МТК. Так, в декларациях, принимаемых Евроазиатской конференцией по транспорту в декларации не раз подчеркивалась необходимость сближения МТК, существующих на евразийском пространстве. Вместе с тем, инициативы по принятию соответствующих международных актов не принимались по сей день.

К евразийским МТК относится также и МТК «Северный морской путь» (далее — СМП), который упоминается в документах Хельсинкской европейской конференции 1997 года и Петербургской евроазиатской конференции 1998 года. СМП является эффективной альтернативой для существующих маршрутов через Суэцкий канал и Индийский океан, в силу того, что использование данного маршрута сокращает путь, например, из Гамбурга в Шанхай более чем на 4 000 морских миль, а также экономит в среднем на 650 тыс. долл. США[[73]](#footnote-73), а маршрут Иокогама – Гамбург по СМП короче на 37%, чем через Суэцкий канал[[74]](#footnote-74). По сравнению с морским маршрутом, проходящим мыс Доброй Надежды, морской путь по СМП позволяет сэкономить около трех недель[[75]](#footnote-75). Более того, для южных морских путей в последние годы остро стоит проблема пиратства. Даная проблема отсутсвует при использовании СМП.

В СМП входят три элемента: североевропейский участок, проходящий вдоль побережья Норвегии (Евро-Арктический транспортный коридор); тихоокеанский участок, ведущий в страны Азии (Азиатской-Тихоокеанский транспортный коридор); и основной участок, проходящий вдоль побережья России (Северный морской транспортный коридор)[[76]](#footnote-76).

Евро-Арктический транспортный коридор проходит по водам, которые имеют статус исторических, что было подтверждено решением Международного Суда ООН от 1951 года по спору между Англией и Норвегией относительно правомерности увеличения Норвегией ширины своих территориальных вод, в которых иностранное рыболовство запрещено, и издания в 1935 и 1937 годах соответствующих королевских декретов[[77]](#footnote-77).

В международном праве отсутсвует определение термина «исторические воды (заливы)». Конвенция ООН по морскому праву от 1982 года и Женевская конвенция о территориальном море и прилежащей зоне от 1958 года закрепляют положение о том, что внутренним воды государства включают заливы, если расстояние между отметками наибольшего отлива пунктов естественного входа в залив не превышает 24 морских миль[[78]](#footnote-78).

Однако понятие исторических вод разрабатывается доктриной. Так, Л. Буше определил исторические воды, как «воды, над которыми государство, к которому в порядке исключения из общих применимых норм международного права, эффективно, непрерывно и в течение длительного периода времени осуществляет права суверена с молчаливого согласия сообщества государств»[[79]](#footnote-79). Г. Жидель под историческими водами понимает «такие водные пространства, юридический статус которых отличен – с общего согласия других государств – от того, который эти пространства должны были бы иметь согласно общеприменимых правил»[[80]](#footnote-80).

Как указывалось ранее, исторические воды были предметом рассмотрения в Международном суде ООН. В упомянутом ранее решении от 1951 года по спору между Норвегией и Великобританией Международный суд Оно определил исторические воды следующим образом с: «историческими водами называют те внутренние воды, на которые имеются исторические правооснования (исторический титул). Такой титул создается в результате длительного и постоянного пользования такими водами. Причем это становится возможным, если другие государства не чинят этому препятствий»[[81]](#footnote-81). В деле по спору между Сальвадором и Гондурасом Международный Суд ООН подтвердил суть этого определения, сформулировав сжато, что исторические воды — это «воды, которые рассматриваются в качестве внутренних, но которые не имели бы такого характера, если бы не существовал исторический титул»[[82]](#footnote-82). Таким образом, современное понятие исторических вод как правило предполагает распространение на такие пространства режима внутренни вод государства[[83]](#footnote-83).

Тихоокеанский участок проходит в открытом море, в связи с чем его режим основывается на принципе свободы судоходства в открытом море. Конвенции ООН по международному праву режим открытого моря раскрыт следующим образом: «открытое море открыто для всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю»[[84]](#footnote-84). Свобода открытого моря включает в себя, в частности, свободу судоходства в открытом море. Таким образом, регулирование данного участка не представляет сложностей и может быть свободно использовано государствами для целей МТК.

Правовой режим основного участка СМП, проходящего вдоль побережья России, исторически, еще с начала XVII, определяется законодательством России[[85]](#footnote-85). Изначально законодательно был закреплен запрет для иностранных судов осуществлять судоходство по территории СМП. В ХХ веке иностранное судоходство осуществляясь на разрешительных началах и имело разовый характер[[86]](#footnote-86). Порядок транзита для иностранных государств был урегулирован в 1990 году, когда Министерством морского флота СССР были приняты «Правила плавания по трассам Северного морского пути». Так, Правила закрепили определили, что под СМП понимается «расположенная во внутренних морских водах, территориальном море (территориальных водах) или экономической зоне СССР, прилегающих к северному побережью СССР, его национальная транспортная коммуникация, включающая пригодные к ледовой проводке судов трассы, крайние пункты которых ограничены на западе Западными входами в новоземельские проливы и меридианом, проходящим на север от мыса Желания, и на востоке в Беринговом проливе параллелью 66° северной широты и меридианом 168°58'37" западной долготы».[[87]](#footnote-87) Правилами был предусмотрен разрешительный порядок прохода по СМП, а также взимание в обязательном порядке платы за ледокольную проводку.

В настоящее время правой статус СМП закреплен в первую очередь ст. 14 федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации». Так, СМП определяется как «исторически сложившуюся национальную транспортную коммуникацию Российской Федерации, плавание в акватории которой «осуществляется в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами России и положениями ее национального законодательства»[[88]](#footnote-88).

Определение СМП дано также в ст. 5.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, где под СМП понимается «водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар»[[89]](#footnote-89).

В доктрине указывается, что данное определение является широким, что объясняется отсутствием единой, стабильной трассы. Это также очевидно, если сравнить настоящее определение с ранее действовавшим определением СМП, данным в Правилах плавания по трассам Северного морского пути от 1990 года (приводится выше). Это объясняется тем, что навигация по СМП может меняться в зависимости от ледовитости трассы. Тем не менее, большая часть маршрута СМП проходит в пределах исключительной экономической зоны России, ее территориального моря либо даже в российских внутренних водах, т.е. в пространствах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией России[[90]](#footnote-90).

Из вышеперечисленных положений очевидно, что Россия хотя и не распространяет суверенитет на всю территорию акватории СМП, тем не менее *de facto* осуществляет контроль над ней. Акватория СМП включает помимо территориального моря, прилежащую зону и исключительную экономическую зону. Согласно ст. 33 Конвенции ООН по морскому праву юрисдикция прибрежного государства в прилежащей зоне и исключительной экономической зоне ограничена. Так, в прилежащей зоне прибрежное государство вправе осуществлять контроль с целью предотвращения нарушений таможенного, налогового, иммиграционного или санитарного законодательства в пределах его территории или территориального моря, либо с целью приведения в исполнение наказания за нарушение такого законодательства. Прилежащая зона по своей сути является частью открытого моря. Её особый статус объясняется лишь близостью к территориальному морю государства. В связи с этим на нее в полной мере распространяются предусмотренные ст. 87 Конвенции ООН по морскому праву правила о свободе судоходства.

Согласно ст. 55 в исключительной экономической зоне прибрежное государство имеет суверенные права, связанные с экономической разведкой и разработкой зоны, например по осуществлению разведки, разработки и сохранения природных живых и неживых ресурсов и по управлению данными ресурсами, по производству энергии путем использования воды, течений и ветра. В остальном же в исключительной экономической зоне должна обеспечиваться свобода судоходства (ст. 58 Конвенции ООН по морскому праву, ст. 52 Конвенции 1982 г. в эксклюзивной экономической зоне).

Однако несоблюдение Россией требований международного морского права объясняется тем, что, как следует из определения СМП, Россия считает его частью своей территории (внутренних вод), аналогично как это происходит с североевропейским участком СМП, то есть на основании исторического титула.

Несмотря на привлекательность маршрута СМП в связи с его меньшей протяженностью доля транзита по нему незначительна[[91]](#footnote-91). Среди причин этого указываются незначительные глубины маршрута проливов Вилькицкого и Санникова (около 17 м), а также отсутствие круглогодичной навигации. Последняя проблема решается только обеспечением ледокольной проводки, что требует содержания штата ледовых лоцманов и флота ледоколов, в том числе атомных. Их наличие имеет смысл только при наличии спроса со стороны иностранных партнеров и их заинтересованности в транзите по акватории СМП. Более того, для существования СМП требуется строительство и модернизация инфраструктуры, в том числе портовой. Для реализации всех этих условий потребуются весьма значительные вложения капитала. В связи с этим представляется целесообразным привлечение иностранных инвестиций.

Вместе с тем есть и проблемы в правовом регулировании СМП. В 2000 году ЦНИИ морского флота (г. Санкт- Петербург) разработал проект «Концепции развития Северного морского пути» и «План первоочередных мероприятий по реализации Концепции», в которых предлагалось усилить государственное управление СМП, вместе с тем оставив коммерческий сектор в сфере транспортного флота. К 2015 г. должна была быть создана «самоокупаемая, экономически эффективная Арктическая морская транспортная система под контролем государства»[[92]](#footnote-92). Однако концепция не была принята.

Управление СМП осуществляется Администрацией СМП. Однако в 1990-х и 200-х централизованное государственное управление СМП в 1990-ые и 2000-ые претерпело кризис и по сей день находится в процессе восстановления. Управление СПМ по сути осуществлялось частными операторами, владевших государственными ледоколами на условиях аренды или доверительного управления. Это привело к тому, что «штабы морских операций, формируемые частными судоходными компаниями, фактически утратили возможность руководства всеми морскими операциями на трассах СМП. Имеются случаи самовольного плавания судов по СМП»[[93]](#footnote-93).

Режим использования СМП определяется в Правилах плавания в акватории Северного морского пути, утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 января 2013 г. № 7. Так, Правила предусматривают разрешительный порядок плавания судов по акватории СМП. Разрешение на плавание выдается Администрацией СМП на основании заявления судовладельца, представителя судовладельца или капитана судна. Заявление должно быть направлено на электронную почту не ранее чем за 120 календарных дней и не позднее чем за 15 рабочих дней до даты, когда будет осуществлен завод судна в акваторию СМП. Решение принимается Администрацией СМП в течение 10 рабочих дней с момента принятия заявления.[[94]](#footnote-94) Несмотря на то, что данные сроки уже сокращены по сравнению с предусмотренными предыдущей редакции Правил, они всё же являются слишком продолжительными в условиях современных реалий и набирающей обороты диджитализации документооборота.

Основы ценообразования на услуги ледокольной проводки и услуги ледовых лоцманов устанавливаются Положением о государственном регулировании тарифов на ледокольную проводку судов, ледовую лоцманскую проводку судов в акватории Северного морского пути, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 24.04.2015 № 388. Конкретная стоимость услуг и размер тарифов определяется в приказе Федеральной службы по тарифам от 4 марта 2014 года № 45-т/1 «Об утверждении тарифов на ледокольную проводку судов, оказываемую ФГУП ‘Атомфлот’ в акватории Северного морского пути», которым предусматривается установление единого тарифа вне зависимости от вида груза. Более того, оплата осуществляется только за реально оказанные услуги без внесения ежегодного обязательного сбора.

Как указывает А.В. Новиков, для повышения доли транзитных перевозок по СМП требуется создание такой нормативно-правовую базы функционирования СМП, которая бы обеспечила порядок допуска иностранных судов на СМП и его порты, а также навигационную безопасности на пути его прохождения. Вместе с тем, Д.В. Семенов указывает на необходимость сохранения национально-правого режима СМА и недопустимость его «интернационализации», в связи с высокой стратегической ценностью маршрута. Следует признать, что требуется соблюдение золотой середины между двумя этими мнениями. Безусловно, перевод СМП из национально-правового режима в международно правовой не отвечает интересам России. Месте с тем, учитывая экономические выгоды, которые может принести международный транзит по СМП, требуется максимально облегчить доступ иностранных судов на маршрут. Здесь требуется диджитализация процедуры подачи заявления и её сокращения даже по сравнению с существующими сроками. Так, было бы целесообразно создать платформу в сети Интернет, в которой могло бы осуществляться получение разрешений на завод судна в акваторию.

В рамках Баренцево-Евроарктической транспортной зоны (далее — БЕАТА) в настоящее время не принято обязательны международно-правовых актов. В 1998 году государства-участники Совета Баренцево-Евроарктического региона (далее — СБЕР) подписали Меморандум о взаимопонимании по развитию Баренцево-Евроарктической транспортной зоны (БЕАТА), которым был сформирован Руководящий комитет СБЕР по развитию БЕАТА. Основной задачей Совета является координация вопросов международного взаимодействия для реализации региональных проектов в области железнодорожного, автомобильного, воздушного и морского транспорта, модернизации дорог и пограничных пунктов. В рамках Руководящего комитета в 2013 и 2014 года были созваны две рабочие группы. По итогам их работы были соответсвенно созданы «Совместный транспортный план Баренцева региона» и проект документа «Приграничные дорожные коридоры, основанные на Совместном транспортном плане Баренцева региона»[[95]](#footnote-95). В рамках этих документов оценивались существующие МТК, в том числе МТК «СМП», так и потенциал создания новых. В настоящее время данный проект находится на этапе разработки и его научной проработки.

Как указывалось раньше, МТК «Транссибирская магистраль» (далее — Транссиб) является примером МТК с национально-правовым режимом, т.е. соответсвующие нормы закреплены в законодательстве России. В настоящее время проблемы регулирования Транссиба можно разделить на две большие группы. Первая категория составляет институциональные проблемы, которые составляет отсутсвие единого органа, координирующего транзитные перевозки по Транссибу. Такая компетенция напрямую не отнесена к ведению Министерства транспорта РФ, деятельность которого ограничивается принятием правовых актов для установления тарифов на международные транзитные железнодорожные перевозки грузов. Вторая категория проблем — собственно международно-правовые проблемы состоит в том, что в России по сей день законодательно не было признана возможность использования в России международных унифицированных экспедиторских документов Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА)[[96]](#footnote-96), что является важным элементом регулирования мультимодальных перевозок.

Заключение

В рамках пройденного исследования можно сделать следующие выводы: данной работы были

1. Таким образом, в настоящее время отсутсвует согласованность в том, каким образом следует понимать термин «международный транспортный коридор». Некоторые попытки определения термина были сделаны в доктрине. Наиболее удачным следует признать определение, предложенное Д.В. Семёновым.

Определение понятия «международный транспортный коридор» не закреплено на конвенциональном уровне. В тех международно-правовых актах, которые посвящены международным транспортным коридорам, термин либо отсутсвует, либо в нем определение упущены некоторые доктринально выработанные признаки международного транспортного коридора. Даны различные классификации видов международных транспортных коридоров.

2. Предложенные Китаем концепции Нового шелкового пути Ина уровне идеи берет за основу Великий шелковый путь, как маршрут, соединяющий Европу и Китай. Как и в случае со своим прообразом, концепции нового Шелкового пути основывается на интересах Китая по продвижению своих товаров в Европу для стимулирования национальной экономики Китая. Тем не менее, реализация современного проекта вне зависимости от того, какую форму может принять данный проект, потребует функционирования массивной сети международных транспортных коридоров. В настоящее время уже существует большое количество транспортных коридоров, в том числе на территории евразийского пространства. Часть из них может быть задействована для реализации проекта «Один пояс, один путь». Однако не исключено, что потребуется создание и новых международных транспортных коридоров.

3. Система правового регулирования международных транспортных коридоров представлена двумя блоками. Во-первых, в нее входят нормы национального законодательства, что наделяет многие международные транспортные коридоры национально-правовым режимом. Так, доступ к таким МТК регулируется национальным законодательством стран. Во-вторых, правовые регулирования международных транспортных коридоров может осуществляться на основе норм международного права, которые включают в себя нормы международных договоров и нормы обычного права. Кроме того, несмотря на необязательны характер, положения о некоторых международных транспортных коридорах содержатся в «мягком праве». Следует отметить, что большая часть регулирования международных транспортных коридоров носит национальны характер, что делает такие маршруты международными только постольку, поскольку они обеспечивают транспортное средние нескольких иностранных государств и международны товарооборот.

Представляется, что существование нового Шелкового пути возможно на основе существующей в настоящее время системе правового регулирования международных транспортных коридоров. Вместе с тем, в сипл фрагментации и отсутствия сопряжения существующих МТК, реализация концепций нового Шелкового пути, может быть не столь эффективно, как на это может рассчитывать Китай. В таком случае вместо существования единой системы с унифицированными правилами допуска к ней и прохождения по её маршруту, будет наличествовать транспортная система, представляющая собой совокупность национальных транспортных маршрутов с различными законодательными требованиями.

В настоящее время существует достаточно большое количество международных транспортных коридоров, связывающих различные регионы земного шара. Среди проблем правового регулирования можно назвать большое количество международных транспортных коридоров с национально-правовым режимом. Такое положение вещей ведет к фрагментации правового регулирования и необходимости соблюдать законодательные требования различных государств по пути прохождения маршрутов. Вместе с тем, регламентация правового статуса международных транспортных коридоров посредством международно-правовых актов, неизбежно сталкивается с проблемой необходимости защиты государственного суверенитета, как например в случае с МТК «СМП».

Более того, наблюдаются также проблемы в сближении уже существующих международных транспортных коридоров. В настоящее время насчитывается не так много попыток их сближения. Одна из таких попыток — инициативы по сопряжению ЕАЭС и нового Шелкового пути, которая однако не выразилась в достаточно прочном и обязательном для стран-участниц решении. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути нельзя считать таким решением. В идеале для успешного существования нового Шелкового пути, потребуется сопряжение регламентации технических, технологических требований международных транспортных коридоров, порядка допуска к ним и их использования (вопрос транзита и взывания налогов и сборов за него). Не следует забывать и о мерах безопасности и влияния международных транспортных коридоров на окружающую среду.

Немаловажным аспектом является вопрос разграничения прав и обязанностей государств, участвующих в проектах международных транспортных коридоров, начиная с момента из создания и на протяжении использования. Остро стоит вопрос финансирования проектов. Так, например, отмечается, что уже сейчас пропускные способности МТК «Транссиб», который является одним из ключевых маршрутов для реализации нового Шелкового пути и предоставляет большие возможности для транзита китайских транспортных средств в Европу через территорию России, близки к исчерпанию, что в скором времени приведет к необходимости его модернизации[[97]](#footnote-97). Учитывая интерес иностранных партнеров России к МТК «Транссиб» и и другим подобным международным транспортным коридорам, было бы целесообразно привлечь международные инвестиция для финансирования такого рода проектов.

Список использованной литературы

**1. Нормативно-правовые акты и иные официальные документы**

**1.1. Международные договоры**

1. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне [Электронный ресурс]: заключена в Женеве 29 апреля 1958 года. — СПС «КонсультантПлюс».
2. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) [Электронный ресурс]: принята в Женеве 15 ноября 1975 г. — СПС «КонсультантПлюс».
3. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву [Электронный ресурс]: заключена в Монтего-Бей 10 декабря 1982 года. — СПС «КонсультантПлюс».
4. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях [Электронный ресурс]: принято в Женеве 31 мая 1985 г. — СПС «КонсультантПлюс».
5. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах [Электронный ресурс]: принято в Женеве 1 февраля 1991 г. — СПС «КонсультантПлюс».
6. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения [Электронный ресурс]: принято в Женеве 19 января 1996 г. — СПС «КонсультантПлюс».
7. Международный транспортный коридор «Север – Юг (справка): [Электронный ресурс]: Сайт Министерства иностранных дел Российской Федерации от 2000 г. — Режим доступа: <http://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/ism_communication/-/asset_publisher/fajfwCb4PqDA/content/id/2510952>.
8. Соглашение о международном транспортном коридоре «Север - Юг»: [Электронный ресурс]: заключено в г. Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 года // Бюллетень международных договоров. – 2002. – № 11. – Электронный фонд нормативно-правовой документации. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901828641>.
9. Меморандум о сотрудничестве государств-участников СНГ в области международных транспортных коридоров (Подписан в г. Ялте 18.09.2003) // Содружество. Информационный вестник Совета глав государств и Совета глав правительств СНГ. – 2003. – № 2(43). – С. 32 - 35.
10. Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ [Электронный ресурс]: принято 20 ноября 2009 года // Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств. — Режим доступа: <http://cis.minsk.by/reestr/ru/index.html#reestr/view/text?doc=2737>.
11. Совместный транспортный план Баренцева региона [Электронный ресурс]: сайт сотрудничества в рамках Баренцево-Евроарктической зоны. — Режим доступа: <https://www.barentsinfo.fi/beac/docs/JointBarentsTransportPlan15_06_2016_rus.pdf>.

**1.2. Федеральные законы**

1. О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1998. – № 31. – Ст. 3833. – (в ред. от 27 декабря 2018 г.). – СПС «ГарантЭксперт».
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 30 апреля 1999 № 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1999. – № 18. – Ст. 2207. – (в ред. от 31 января 2019 г. — СПС «КонсультантПлюс».

**1.3. Нормативные акты федеральных органов исполнительной власти**

1. Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути [Электронный ресурс]: Приказ Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 17 января 2013 г. № 7 // Рос. Газ. – 2013. – 19 апреля. – №86. – (в ред. от 9 января 2017 г.). – СПС «КонсультантПлюс».
2. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс]: Приказ Министерства транспорта от 12 мая 2005 года №45. (не публиковался) — СПС «КонсультантПлюс».
3. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]: Приказ Министерства транспорта от 22 ноября 2008 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2008. – № 50, – ст. 5977. – (в ред. от 12 мая 2018 года). – СПС «КонсультантПлюс».

**2. Материалы судебной практики**

**2.1. Акты Международного суда ООН**

1. I. C. J. Reports 1951.Pleadings, Oral Arguments, Documents, Fisheries Case. 1951. Vol. III. P. 421.
2. Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening), Judgment of 11 September 1992, I.C.J. Reports 1992.

**3. Специальная литература**

**3.1. Книги**

1. Ганьюань, Л. Стратегия продвижения на запад / Л. Ганьюань. – Пекин, 2010.
2. Кацман, Ф. М., Королева, Е. А. Функционирование международных и национальных транспортных коридоров. / Ф.М. Кацман – СПб., 2002. – 292 с.
3. Кузьмин, Э. Л. Международное экономическое право: учеб. пособие / отв. ред. К. А. Бекяшев. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2007. – 196 с.
4. Ларин А.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: экономическое содержание, структура, идеология. М., 2016. С.44.
5. Леонтьев, Р. Г., Хмель, В. А. Международные транспортные коридоры: трансформации региональной инфраструктуры: Научное издание/ Р.Г. Леонтьев, В.А. Хмель. – М.: ВИНИТИ РАН, 2003. – 378 с.
6. Международно-правовая квалификация морских районов в качестве исторических вод (теория и практика государств) / под ред. Вылегжанина А.Н. – М.: МГИМО – Университет, 2012. – 112 С.
7. Новиков, А.В. К вопросу о роли международных транспортных коридоров в грузоперевозках / А.В. Новиков.– М.: МАКС Пресс, 2007. – 40 с.
8. Новый Шелковый путь и его значение для России / под ред. В.Е. Петровского (отв. ред.), А.Г. Ларина (сост.), Е.И. Сафроновой. – М.: ДеЛи плюс, 2016. – 234 с.
9. Семёнов, Д. В. Международные транспортные коридоры, проходящие по территории России : историко-правовой обзор / Д.В. Семёнов. – Вологда: Киселев А.В., 2017. – 240 с.
10. Франкопан, П. Шелковый путь / П. Франкопан. – Москва: Издательство «Э. – 2017. – 685 с.
11. Bouchez, L.J. The Regime of Bays in International Law. Vol. 1 / L.J. Bouchez. – Sythoff, 1964. – 330 p.
12. Gidel, G. Le droit intermational public de la mer. Vol. III / G. Gidel. – Paris, 1932.
13. Van der Putten, F.-P., Meijnders, M. China, Europe and the Maritime Silk Road / F.-P. van der Putten. – Hague: Netherlands Institute of International Relations Clingendael. – 2015. 37 p.

**3.2. Статьи**

1. Безруков, Л.А. Транссиб и Шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие / Л.А. Безруков // Всероссийский экономический журнал ЭКО. – 2016. – №. 7 (505). – С. 21-36.
2. Бобров, В. Самарский консолидирующий центр в системе транспортных коридоров / В.Бобров// Речной транспорт. – 2002. – №1. – С.8-11.
3. Дергачев, В. А. Геополитическая трансформация международных транспортных коридоров / В.А. Дергачев // Вестник аналитики. – 2006. – № 3. – С.148-161
4. Ларин, А.Г., Матвеев, В.А. Китайская стратегия продвижения на Запад и новый Шелковый путь / А.Г. Ларин, В.А. Матвеев // Проблемы Дальнего Востока. – 2014. – №5. С. 5–15.
5. Макаров, А. Лед тронулся / А. Макаров // Власть. – 2013. – № 9. – С. 35-39.
6. Пересыпкин, В. И., Яковлев, А. Н. Будущее Северного морского пути / В. И. Пересыпкин, А. Н. Яковлев // Транспорт Российской Федерации. – 2007. – № 11. – С.12-17.
7. Повал, Л.М. Международно-правовые проблемы раздела экономических пространств Арктики / Л.М. Повал// Арктика и Север. – 2011. – № 3. – С. 1-15.
8. Раровский, П.Е. Пути повышения эффективности экспорта транспортных услуг на транссибирском контейнерном маршруте / П.Е. Раровский // Российский внешнеэкономический вестник. – 2017. – Т. 2017. – №. 1. – С. 115-133.
9. Сёмин, П. А. К вопросу о согласованном развитии института международных коридоров в СНГ / П.А. Сёмин // Транспорт. Наука, техника, управление. Научно- информационный сборник. – 2008. – №1. – С. 28-30.
10. Уянаев, С.В Китайский проект «Один пояс – один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией / С.В. Уянаев // Проблемы Дальнего Востока. – 2015. – № 4. – С.11-37.
11. Уянаев, С.В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» / С.В. Уянаев // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2015. – №. 20. – С. 242-259.
12. Щербанин, Ю.А. Россия и международные транспортные коридоры / Ю.А Щербанин // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2006. – №. 2 (2). – С. 2-4.
13. Arnold, J. Best Practices in Management of International Trade Corridors / J. Arnold. – Washington: The World Bank, 2006. – 95 p.
14. Men, J. China’s New Silk Road and EU-China Relations EU // China Observer. – 2015. – N. 1. – 12-16 p.

**3.3. Диссертации и авторефераты диссертаций**

1. Семенов, Д.В. Международно-правовой режим транспортных коридоров : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.10 / Д. В. Семенов – М., 2011. – 27 с.

**4. Интернет-ресурсы**

1. Взаимовыгода и обоюдный выигрыш – основа российско-китайского практического сотрудничества [Электронный ресурс]: Журнал «Жэньминь жибао» онлайн: [сайт].— Режим доступа: http://russian.people.com.cn/31857/209641/8608834.html.
2. В Пекине завершилась 22-я неофициальная встреча лидеров АТЭС. [Электронный ресурс]: Журнал «Жэньминь жибао» онлайн: [сайт].— Режим доступа: http://russian.people.com.cn/n/2014/1112/c31521-8807796.html.
3. Дергачев В. Будет ли Евразийский Союз частью китайского суперпроекта [Электронный ресурс] / В. Дергачев // dergachev.ru. — Режим доступа: http://www.dergachev.ru/analit/The\_Great\_Silk\_Road/04.html.
4. Документы, подписанные в ходе 19-ой регулярной встречи глав правительств России и Китая [Электронный ресурс]: сайт Правительства РФ. — Режим доступа: http://government.ru/news/15201/.
5. Ларин А.Г., Матвеев В.А. Найдется ли место России на «Шелковом пути»? [Электронный ресурс]:АвтоТрансИнфо [сайт] — Режим доступа: http://ati.su/Media/Article.aspx?ID=4300&HeadingID=13.
6. ОАО «РЖД» в мировой транспортной системе. Сотрудничество с Китаем. [Электронный ресурс]: сайт Российских железных дорог. — Режим доступа: http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\_ID=5009&layer\_id=3290&refererLayerId=3290&id=1359#Chin.
7. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI в. [Электронный ресурс]: принято Госкомитетом КНР 28.03.2015 //Министерство иностранных дел КНР [сайт]: — Режим доступа: http://www.fmprc.gov.cn/mfa\_eng/topics\_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml.
8. Сыроежкин К.Л. Геополитические проекты в Центральной Азии и роль Казахстана. [Электронный ресурс]: Сетевое издание Central Asia Monitor [сайт]. — Режим доступа: https://camonitor.kz/22409-geopoliticheskie-proekty-v-centralnoy-azii-i-rol-kazahstana.html.
9. Экономический пояс Шелкового пути – какими конкурентными преимуществами обладает Китай в Центральной Азии? [Электронный ресурс]: Журнал «Жэньминь жибао» онлайн: [сайт].— Режим доступа: http://russian.people.com.cn/31518/8420265.html.
10. Экономический пояс Шелкового пути обладает глубоким смыслом [Электронный ресурс]: Журнал «Жэньминь жибао» онлайн: [сайт].— Режим доступа: http://russian.people.com.cn/95181/8519807.html.

1. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс]: Приказ Министерства транспорта от 12 мая 2005 года №45. (не публиковался) Доступ из справ.-прав. Системы «КонсультантПлюс». [↑](#footnote-ref-1)
2. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]: Приказ Министерства транспорта от 22 ноября 2008 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. 2008. № 50, ст. 5977. (в ред. от 12 мая 2018 года). Доступ из справ.-прав. Системы «КонсультантПлюс». [↑](#footnote-ref-2)
3. Новиков А.В. К вопросу о роли международных транспортных коридоров в грузоперевозках. М.: МАКС Пресс, 2007. С. 3. [↑](#footnote-ref-3)
4. Щербанин Ю.А. Россия и международные транспортные коридоры // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2006. №. 2 (2). С. 2. [↑](#footnote-ref-4)
5. Arnold J. Best Practices in Management of International Trade Corridors. Washington: The World Bank, 2006. P. 3. [↑](#footnote-ref-5)
6. Семёнов Д.В. Международные транспортные коридоры, проходящие по территории России : историко-правовой обзор. Вологда: Киселев А.В., 2017. C. 74. [↑](#footnote-ref-6)
7. Цит. по: Семёнов Д. В. Международные транспортные коридоры, проходящие по территории России : историко-правовой обзор. Вологда: Киселев А.В., 2017. C. 75. [↑](#footnote-ref-7)
8. Меморандум о сотрудничестве государств-участников СНГ в области международных транспортных коридоров (Подписан в г. Ялте 18.09.2003) // Содружество. Информационный вестник Совета глав государств и Совета глав правительств СНГ. № 2(43). С. 32. [↑](#footnote-ref-8)
9. Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ от 20 ноября 2009 года [Электронный ресурс]: Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств. URL : <http://cis.minsk.by/reestr/ru/index.html#reestr/view/text?doc=2737> (дата обращения : 10.05.2019). [↑](#footnote-ref-9)
10. Дергачев В. А. Геополитическая трансформация международных транспортных коридоров // Вестник аналитики. 2006. № 3. С.148(26). [↑](#footnote-ref-10)
11. Там же. [↑](#footnote-ref-11)
12. Кацман Ф. М., Королева Е. А. Функционирование международных и национальных транспортных коридоров. СПб., 2002. С. 16. [↑](#footnote-ref-12)
13. Кузьмин Э. Л. Международное экономическое право: учеб. пособие. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2007. С. 172-173. [↑](#footnote-ref-13)
14. Сёмин П. А. К вопросу о согласованном развитии института международных коридоров в СНГ // Транспорт. Наука, техника, управление. Научно- информационный сборник. 2008. №1. С. 29. [↑](#footnote-ref-14)
15. Семёнов Д.В. Указ. соч. С. 84-85. [↑](#footnote-ref-15)
16. Там же. С. 81. [↑](#footnote-ref-16)
17. Там же. С. 81. [↑](#footnote-ref-17)
18. Бобров В. Самарский консолидирующий центр в системе транспортных коридоров // Речной транспорт. 2002. №1. С.10. [↑](#footnote-ref-18)
19. Семёнов Д.В. Указ. соч. С. 90. [↑](#footnote-ref-19)
20. Там же. С. 93. [↑](#footnote-ref-20)
21. Там же. С. 94. [↑](#footnote-ref-21)
22. Франкопан, П. Шелковый путь. Москва: Издательство «Э. 2017. С. 50. [↑](#footnote-ref-22)
23. Arnold J.Op. cit. P. 3. [↑](#footnote-ref-23)
24. Arnold J.Op. cit. P. 3. [↑](#footnote-ref-24)
25. Ibid. [↑](#footnote-ref-25)
26. Уянаев С.В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. №. 20. С. 244. [↑](#footnote-ref-26)
27. Уянаев С.В. Концепция «Экономического пояса Шелкового пути» и её основные грани. М., 2016. С.14. [↑](#footnote-ref-27)
28. Ганьюань Л. Стратегия продвижения на запад. Пекин, 2010. С 23. [↑](#footnote-ref-28)
29. Новый Шелковый путь и его значение для России / под ред. В.Е. Петровского (отв. ред.), А.Г. Ларина (сост.), Е.И. Сафроновой. М.: ДеЛи плюс, 2016. С.44. *(ссылка на фрагмент в издании)* [↑](#footnote-ref-29)
30. Уянаев С.В. Концепция «Экономического пояса Шелкового пути» и её основные грани. С. 39. [↑](#footnote-ref-30)
31. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI в. [Электронный ресурс]: принято Госкомитетом КНР 28.03.2015 //Министерство иностранных дел КНР [сайт]: URL: <http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml> (дата обращения: 10.05.2019). [↑](#footnote-ref-31)
32. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI в. [Электронный ресурс]: принято Госкомитетом КНР 28.03.2015 //Министерство иностранных дел КНР [сайт]: URL: <http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml> (дата обращения: 10.05.2019). [↑](#footnote-ref-32)
33. Там же. [↑](#footnote-ref-33)
34. Там же. [↑](#footnote-ref-34)
35. Там же. [↑](#footnote-ref-35)
36. Уянаев С.В. Концепция «Экономического пояса Шелкового пути» и её основные грани. С.18. [↑](#footnote-ref-36)
37. Уянаев С.В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. №. 20. С. 248. [↑](#footnote-ref-37)
38. Уянаев С. Китайский проект «Один пояс – один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией. // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 4. С.11-12. [↑](#footnote-ref-38)
39. Уянаев С.В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. №. 20. С. 249. [↑](#footnote-ref-39)
40. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI в. [Электронный ресурс]: принято Госкомитетом КНР 28.03.2015 //Министерство иностранных дел КНР [сайт]: URL: <http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml> (дата обращения: 10.05.2019). [↑](#footnote-ref-40)
41. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия [Электронный ресурс]: сайт Презиеднта РФ. URL: <http://kremlin.ru/supplement/1642> (дата обращения: 10.05.2019). [↑](#footnote-ref-41)
42. Цит. по: Новый Шелковый путь и его значение для России / под ред. В.Е. Петровского (отв. ред.), А.Г. Ларина (сост.), Е.И. Сафроновой. М.: ДеЛи плюс, 2016. С.21. *(ссылка на фрагмент в издании)*

    Дергачев В. Будет ли Евразийский Союз частью китайского суперпроекта [Электронный ресурс] / В. Дергачев // [dergachev.ru](http://dergachev.ru). URL: <http://www.dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/04.html> (дата обращения: 10. 05.2019). [↑](#footnote-ref-42)
43. Какие различия существуют в стратегиях Китая, США и России в Центральной Азии? [Электронный ресурс] // Журнал «Жэньминь жибао» онлайн: [сайт]. URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8420655.html> (дата обращения: 05.04.2018).

    Экономический пояс Шелкового пути – какими конкурентными преимуществами обладает Китай в Центральной Азии? [Электронный ресурс] // Журнал «Жэньминь жибао» онлайн: [сайт]. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8420265.html> (дата обращения 10.05.201). [↑](#footnote-ref-43)
44. Уянаев С.В. Концепция «Экономического пояса Шелкового пути» и её основные грани. С.18. [↑](#footnote-ref-44)
45. Документы, подписанные в ходе 19-ой регулярной встречи глав правительств России и Китая [Электронный ресурс]: сайт Правительства РФ. URL: <http://government.ru/news/15201/> (дата обращения:10.05.2019). [↑](#footnote-ref-45)
46. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия [Электронный ресурс]: сайт Презиеднта РФ. URL: <http://kremlin.ru/supplement/1642> (дата обращения: 10.05.2019). [↑](#footnote-ref-46)
47. Там же. [↑](#footnote-ref-47)
48. Ларин А.Г., Матвеев В.А. Китайская стратегия продвижения на Запад и новый Шелковый путь // Проблемы Дальнего Востока. 2014. №5. С. 13–14;

    Ларин А.Г., Матвеев В.А. Найдется ли место России на «Шелковом пути»? [Электронный ресурс]:АвтоТрансИнфо [сайт]. URL: <http://ati.su/Media/Article.aspx?ID=4300&HeadingID=13> (дата обращения: 10.05.2019). [↑](#footnote-ref-48)
49. ОАО «РЖД» в мировой транспортной системе. Сотрудничество с Китаем. [Электронный ресурс]: сайт Российских железных дорог. URL:<http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&refererLayerId=3290&id=1359#China> (дата обращения: 10.05.2019). [↑](#footnote-ref-49)
50. Сыроежкин К.Л. Геополитические проекты в Центральной Азии и роль Казахстана. [Электронный ресурс]: Сетевое издание Central Asia Monitor [сайт]. URL: <https://camonitor.kz/22409-geopoliticheskie-proekty-v-centralnoy-azii-i-rol-kazahstana.html> (дата обращения: 10.05.2019). [↑](#footnote-ref-50)
51. Men J. China’s New Silk Road and EU -China Relations EU // China Observer. 2015.N. 1. P. 15. [↑](#footnote-ref-51)
52. Van der Putten F.-P., Meijnders M. China, Europe and the Maritime Silk Road. Report for a book. Hague: Netherlands Institute of International Relations Clingendael. 2015. P.6. [↑](#footnote-ref-52)
53. Ларин А.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: экономическое содержание, структура, идеология. С.50 [↑](#footnote-ref-53)
54. Взаимовыгода и обоюдный выигрыш – основа российско-китайского практического сотрудничества [Электронный ресурс]: Журнал «Жэньминь жибао» онлайн: [сайт].URL: <http://russian.people.com.cn/31857/209641/8608834.html> (дата обращения: 10.05.2019). [↑](#footnote-ref-54)
55. Экономический пояс Шелкового пути обладает глубоким смыслом [Электронный ресурс]: Журнал «Жэньминь жибао» онлайн: [сайт]. URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8519807.html> (дата обращения: 10.05.2019). [↑](#footnote-ref-55)
56. В Пекине завершилась 22-я неофициальная встреча лидеров АТЭС [Электронный ресурс]: Журнал «Жэньминь жибао» онлайн: [сайт]. URL:<http://russian.people.com.cn/n/2014/1112/c31521-8807796.html> (дата обращения: 05.04.2018). [↑](#footnote-ref-56)
57. Ларин А.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: экономическое содержание, структура, идеология. С.45. [↑](#footnote-ref-57)
58. Семёнов Д.В. Указ. соч. С. 96. [↑](#footnote-ref-58)
59. Семёнов Д.В. Указ. соч. С. 97. [↑](#footnote-ref-59)
60. Семёнов Д.В. Указ. соч. С. 108. [↑](#footnote-ref-60)
61. Семёнов Д.В. Указ. соч. С. 114. [↑](#footnote-ref-61)
62. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) [Электронный ресурс]: принято в Женеве 15 ноября 1975 г. Доступ из справ.-прав. Системы «КонсультантПлюс». [↑](#footnote-ref-62)
63. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах о [Электронный ресурс]: принято в Женеве 1 февраля 1991 г. Доступ из справ.-прав. Системы «КонсультантПлюс». [↑](#footnote-ref-63)
64. Семёнов Д.В. Указ. соч. С. 130. [↑](#footnote-ref-64)
65. Цит. по : Семёнов Д.В. Указ. соч. С. 140. [↑](#footnote-ref-65)
66. Цит. по : Семёнов Д.В. Указ. соч. С. 142. [↑](#footnote-ref-66)
67. Цит. по : Семёнов Д.В. Указ. соч. С. 146. [↑](#footnote-ref-67)
68. Международный транспортный коридор «Север – Юг (справка): [Электронный ресурс]: Сайт Министерства иностранных дел Российской Федерации. URL: <http://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/ism_communication/-/asset_publisher/fajfwCb4PqDA/content/id/2510952>. (дата обращения: 10.05.2019). [↑](#footnote-ref-68)
69. Соглашение о международном транспортном коридоре «Север - Юг»: [Электронный ресурс]: заключено в г. Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 года // Бюллетень международных договоров. 2002. № 11. Электронный фонд нормативно-правовой документации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901828641>. (дата обращения 10.05.2019). [↑](#footnote-ref-69)
70. Там же. [↑](#footnote-ref-70)
71. Там же. [↑](#footnote-ref-71)
72. Семёнов Д.В. Указ. соч. С. 156. [↑](#footnote-ref-72)
73. Макаров А. Лед тронулся // Власть. 2013. № 9. С. 37. [↑](#footnote-ref-73)
74. Леонтьев Р. Г., Хмель В. А. Международные транспортные коридоры: трансформации региональной инфраструктуры: Научное издание. М.: ВИНИТИ РАН, 2003. С. 68. [↑](#footnote-ref-74)
75. Семёнов Д.В. Указ. соч. С. 188. [↑](#footnote-ref-75)
76. Там же. С. 181. [↑](#footnote-ref-76)
77. I. C. J. Reports 1951.Pleadings, Oral Arguments, Documents, Fisheries Case. 1951. Vol. III. P. 421. [↑](#footnote-ref-77)
78. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву [Электронный ресурс]: заключена в г. Монтего-Бее 10 декабря 1982 года. СПС «КонсультантПлюс». Доступ из справ.-прав. Системы «КонсультантПлюс».

    Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне [Электронный ресурс]: заключена в Женеве 29 апреля 1958 года. Доступ из справ.-прав. Системы «КонсультантПлюс». [↑](#footnote-ref-78)
79. Bouchez, L.J. The Regime of Bays in International Law. Vol. 1 Sythoff, 1964. P. 281. [↑](#footnote-ref-79)
80. Gidel, G. Le droit intermational public de la mer. Vol. III. Paris, 1932. P. 651. [↑](#footnote-ref-80)
81. I. C. J. Reports 1951.Pleadings, Oral Arguments, Documents, Fisheries Case. 1951. Vol. III. P. 18 (130). [↑](#footnote-ref-81)
82. Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening), Judgment of 11 September 1992, I.C.J. Reports 1992, sec. 384. Р. 241 [↑](#footnote-ref-82)
83. Международно-правовая квалификация морских районов в качестве исторических вод (теория и практика государств) / под ред. Вылегжанина А.Н. М.: МГИМО – Университет, 2012. Стр. 21. [↑](#footnote-ref-83)
84. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву [Электронный ресурс]: заключена в г. Монтего-Бее 10 декабря 1982 года. СПС «КонсультантПлюс». Доступ из справ.-прав. Системы «КонсультантПлюс». [↑](#footnote-ref-84)
85. Семёнов Д.В. Указ. соч. С. 182. [↑](#footnote-ref-85)
86. Там же. [↑](#footnote-ref-86)
87. Цит. по: Семёнов Д.В. Указ. соч. С. 183. [↑](#footnote-ref-87)
88. О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 31. Ст. 3833. (в ред. от 27 декабря 2018 г.). Доступ из справ.-прав. Системы «ГарантЭксперт». [↑](#footnote-ref-88)
89. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 30 апреля 1999 № 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207. (в ред. от 31 января 2019 г. Доступ из справ.-прав. Системы «КонсультантПлюс». [↑](#footnote-ref-89)
90. Повал Л.М. Международно-правовые проблемы раздела экономических пространств Арктики // Арктика и Север. 2011. № 3. С. 8. [↑](#footnote-ref-90)
91. Новиков А. Указ. соч. С.31. [↑](#footnote-ref-91)
92. Цит. по Пересыпкин В. И., Яковлев А. Н. «Будущее Северного морского пути» // Транспорт Российской Федерации. 2007. № 11. С.14. [↑](#footnote-ref-92)
93. Пересыпкин В. И., Яковлев А. Н. «Будущее Северного морского пути» Транспорт Российской Федерации, 2007.№ 11. С.14. [↑](#footnote-ref-93)
94. Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути [Электронный ресурс]: Приказ Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 17 января 2013 г. № 7 // Рос. Газ. 2013. 19 апреля. №86. (в ред. от 9 января 2017 г.). Доступ из справ.-прав. Системы «КонсультантПлюс». [↑](#footnote-ref-94)
95. Совместный транспортный план Баренцева региона [Электронный ресурс]: сайт сотрудничества в рамках Баренцево-Евроарктической зоны. URL: <https://www.barentsinfo.fi/beac/docs/JointBarentsTransportPlan15_06_2016_rus.pdf>. [↑](#footnote-ref-95)
96. Раровский П. Е. Пути повышения эффективности экспорта транспортных услуг на транссибирском контейнерном маршруте //Российский внешнеэкономический вестник. 2017. Т. 2017. №. 1.С. 128. [↑](#footnote-ref-96)
97. Безруков Л.А. Транссиб и Шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие / Всероссийский экономический журнал ЭКО. 2016. №. 7 (505). С. 23. [↑](#footnote-ref-97)