

## МІЖНАРОДНЕ ПРАВО ТА ПРАВО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

УДК 341.22

Каспрук О. С.,

*аспірант кафедри міжнародного публічного права  
Інституту міжнародних відносин  
Київського національного університету імені Тараса Шевченка*

### МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРОЕКТУ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»

### INTERNATIONAL LEGAL BASIS OF THE “ONE BELT, ONE ROAD” INITIATIVE

У статті визначається правова основа сучасної стратегії реконструкції історичного Шовкового шляху. Автор проводить аналіз зовнішньополітичних векторів проекту «Один пояс, один шлях» у сухопутному та морському напрямках.

**Ключові слова:** «Один пояс, один шлях», «Новий Шовковий шлях», міжнародно-правове співробітництво, «Економічний пояс Шовкового шляху», «Морський Шовковий шлях XXI століття».

В статье определяется правовая основа современной стратегии реконструкции исторического Шелкового пути. Автор проводит анализ внешнеполитических векторов проекта «Один пояс, один путь» в сухопутном и морском направлениях.

**Ключевые слова:** «Один пояс, один путь», «Новый Шелковый путь», международно-правовое сотрудничество, «Экономический пояс Шелкового пути», «Морской Шелковый путь XXI века».

The legal basis of modern strategy of the historical Silk Road reconstruction is being researched in this article. The author analyzes the foreign policy vectors of the “One Belt, One Road” initiative in the land and maritime directions.

**Key words:** “One Belt, One Road”, “New Silk Road”, international legal cooperation, the “Silk Road Economic Belt”, “The 21st Century Maritime Silk Road”.

**Постановка проблеми.** Сучасний етап світового розвитку можна охарактеризувати наступними двома основними тенденціями – глобалізацією світового господарства та активізацією регіонального співробітництва. Міжрегіональні контакти з новою силою проникають у платформу міжнародного співробітництва.

Ініціатива Китаю щодо відновлення історичного Шовкового шляху поступово виходить на глобальний рівень, встановлюючи багатоканальні взаємозв'язки між країнами. Ґрунтуючись на загальноновизнаних принципах і нормах міжнародного права, проект «Один пояс, один шлях» з великою ймовірністю зменшить «віддаленість» у напрямку Центральна Азія – Європа. Насамперед необхідно узгодити національні стратегії розвитку та закласти міцний фундамент взаємного «багатосекторного будівництва». Важливо враховувати інтереси кожної держави, яка братиме активну участь у відновленні Великого шовкового шляху.

**Мета статті** – дослідити міжнародно-правові аспекти проекту «Один пояс, один шлях».

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Особливості міжнародно-правового регулювання проекту «Один пояс, один шлях» недостатньо розкриті у вітчизняній науці. Наявні наукові праці представлені переважно дослідженнями у сфері історії, культури та транспортних перевезень. Вагомий внесок у дослідження міжнародно-правових аспектів сучасної стратегії розвитку Шовкового шляху зробили зарубіжні вчені, зокрема Х. Маочун, С. Уянаев, А. Віноградов, М. Рейсман, Ю. Щудлик-Татар та інші.

**Основні Результати дослідження.** Великий шовковий шлях, з точки зору наукового поняття, означає сформовану систему торгових артерій, які пов'язували головні культурні регіони Євразії та західні країни. У 1877 році німецький дослідник Ф. Ріхтгофен у своїй фундаментальній праці «Китай» вводить у науковий світ термін «Шовковий шлях» [1, с. 460-462].

У 2013 році китайський лідер Сі Цзіньпін у ході візитів до країн Центральної та Південно-Східної Азії озвучив пропозиції щодо відновлення Великого шовкового шляху [2, с. 243]. Він також окреслив основні принципи майбутнього проекту, згідно з якими Китай зобов'язується не втручатися у внутрішні справи країн Середньої Азії, а також не прагне зайняти домінуюче положення в азіатському регіоні та відповідно не має на меті створення власних сфер економічного впливу. Пекін діє відповідно до міжнародного права, що підтверджується характером його відносин із центральноазіатськими країнами.

Науковець Цінхуа Хе Маочунь зазначає, що відновлення історичної торгової магістралі – це не стільки будівництво міжнародних транспортних коридорів, скільки налагодження глобального співробітництва на основі двосторонніх і багатосторонніх угод про вільну торгівлю, спільних багатосекторних стратегій та інших форм інтенсивного обміну [3, с. 36-45]. У свою чергу, А. Віноградов характеризує проект «Один пояс, один шлях» як паралельну реальність, здатну досить міцно зв'язати Китай з іншими частинами світу та забезпечити безперебійне постачання китайських товарів у усі країни [4, с. 129].

У ході реалізації проекту «Один пояс, один шлях» Китай висуває на передній план підтримку «відкритих дверей» для зовнішнього діалогу, а також підтримку взаємної вигоди і спільного вирашу. Особлива увага приділяється координації міжнародно-правових режимів, взаємозв'язку функціональних компонентів міжнародної інфраструктури, вільному руху капіталів та зміцненню близькості між народами [5, с. 11-12].

За словами Чжоу Лі, Китай має намір продовжувати інтенсивно працювати над відновленням Шовкового шляху, що виступає необхідним етапом розвитку співпраці в умовах удосконалення системи глобального управління і просування демократизації міжнародних відносин [6].

Одним із важливих кроків у реалізації сучасної стратегії є підтримання оптимального політичного середовища за допомогою міжнародного діалогу. Це є причиною модернізації двосторонніх відносин стратегічного партнерства. Китай підписав угоди про стратегічне партнерство з цілим рядом країн уздовж історичної магістралі. Для прикладу наведемо Угоду про стратегічне партнерство між Китаєм і Узбекистаном (червень 2012 р.) та Угоду про стратегічне партнерство між Китаєм і Таджикистаном (травень 2013 р.). Китай підтримує стратегічні партнерські відносини з усіма п'ятьма країнами Центральної Азії та з усіма учасниками ШОС. Підписані угоди про стратегічне партнерство з Малайзією, у той час як відносини з Індонезією були зведені зі «звичайного» стратегічного партнерства до «всеосяжного стратегічного партнерства» [7, с. 5]. Під час саміту Китаю та країн ЦСЄ у Сучжоу (листопад 2015 р.) сторони визначили пріоритетні напрямки співпраці до 2020 року.

Система глобальної взаємодії асиметричних регіонів уздовж історичної євразійської торгової артерії сприятиме вдосконаленню нормативної структури на макрорівні та оптимізації міжнародного правозастосування. До першочергових завдань проекту «Один пояс, один шлях» відносять, насамперед, підвищення інвестиційних вкладень, спрощення процедур зовнішньої торгівлі та удосконалення митного співробітництва. Планується поступове усунення інвестиційних бар'єрів, розширення взаємних інвестиційних областей та сприяння багаторівневому співробітництву у нових галузях.

Нині існує спеціальний документ «Концепція та план дій щодо сприяння спільного будівництва «Економічного поясу Шовкового шляху» і «Морського Шовкового шляху 21-го століття» (далі – Концепція), який прийнятий на офіційному рівні. Міжнародне співтовариство приділяє особливу увагу даному документу, оскільки у ньому розкриваються першочергові принципи спільного будівництва, найважливіші напрямки, завдання та пріоритетні механізми співпраці [8].

До пріоритетних завдань багатосторонньої співпраці у рамках ініціативи відносять:

– сприяння інтеграції національних транспортних мереж у глобальну транспортну систему;

– створення спеціального механізму правових норм для забезпечення стабільності міжнародних транспортних перевезень;

– застосування універсальних правил для уникнення подвійного оподаткування та для регулювання інвестиційних відносин;

– проведення діалогу зі співробітництва в Азії та інших сучасних багатосторонніх заходів.

Таким чином, досить важливо активно просувати підписання меморандумів про співпрацю та концентрувати увагу на посиленні ролі багатосторонніх механізмів співпраці.

Фундаментом проекту «Один пояс, один шлях» виступає блок сучасних нормативних імперативів. Реалізація всіх напрямків співпраці можлива лише за умови слідування цілям та принципам Статуту ООН. П'ять принципів мирного співіснування «Панча шила» – взаємоповага територіальної цілісності й суверенітету, ненапад, невтручання у внутрішні справи один одного, рівність та взаємовигода – складають юридичну основу багатостороннього діалогу щодо реанімування Великого шовкового шляху. Запорукою подальшого конструктивного діалогу виступають й інші регулятори – принципи відкритості та співпраці, гармонії та толерантності, взаємної вигоди тощо.

Проект «Один пояс, один шлях» охоплює цілу низку проблем у галузі міжнародного економічного права. Як у вітчизняній, так і у зарубіжній доктрині деякі автори дотримуються позиції, згідно з якою міжнародне економічне право є складовою частиною міжнародного публічного права, і у силу цього його предмет складають лише міждержавні відносини [9, с. 259]. Міжнародно-правове трактування міжнародного економічного права передбачає визнання в якості його норм лише класичних норм міжнародного публічного права, що містяться у міжнародних договорах і звичаях. Міжнародне публічне право протягом усієї історії свого існування у тій чи іншій мірі проявляло «наднаціональні» властивості. Однак в останні десятиліття і особливо в економічній сфері ці риси стали особливо помітними.

Безсумнівним атрибутом «наднаціонального» регулювання виступають загальновизнані принципи і норми міжнародного права, пріоритет яких над національним правом встановлюється із деякими варіаціями, законодавством більшості сучасних держав. Аналіз специфічних особливостей формування світогосподарських зв'язків і перспектив їх розвитку дає фахівцям підстави вважати, що провідною тенденцією розвитку світового господарства є рух до створення уніфікованого масштабного ринку капіталів, товарів і послуг, економічного об'єднання окремих країн в єдиний господарський комплекс, що є більш високим рівнем міжнародних економічних відносин [10, с. 83-86].

Взаємозв'язок між проектом «Один пояс, один шлях» і міжнародним правом виступає яскравим прикладом як використовувати та розвивати основні принципи міжнародного права відповідно до новітніх змін. Згідно з реалістичною теорією, міжнародне

право є головним інструментом втілення волі великих держав і результатом міжнародного балансу сил. Реалізм наголошує на ролі влади у цілому процесі міжнародного права [11, с. 6].

Згідно з реалістичним підходом, проект «Один пояс, один шлях» виступає стратегічним кроком держав у напрямку реалізації своїх інтересів на основі міжнародного права. З іншого боку, міжнародне право – це більше, ніж воля великих держав. Міжнародне право не тільки реалістичне, а й ідеалістичне. Для того, щоб встановити більш справедливий та раціональний міжнародний правопорядок, реалізм та ідеалізм повинні бути об'єднані і збалансовані.

Китай включив Україну у процес створення єдиної системи інфраструктурних та торгових шляхів. У рамках діючих міжурядових механізмів ведеться постійний діалог між Україною та Китаєм щодо її участі у проекті «Один пояс, один шлях». У 2011 році українсько-китайські відносини були офіційно закріплені спільною декларацією як відносини стратегічного партнерства. Між країнами діє програма розвитку відносин на 2014–2018 роки.

На даний час Україна значно поступається іншим країнам на ринку пропозицій транспортних послуг. Темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України суттєво відстають у порівнянні з відповідними процесами в азійських країнах, які активно розбудовують свої транспортні мережі [12].

Для успішної реалізації проекту «Один пояс, один шлях» необхідно здійснити наступні кроки:

– координувати правову та регуляторну політику більш ніж сімдесяти країн;

– розробити спільні домовленості та принципи за цілою низкою основних юридичних суб'єктів;

– створити спільні системи регулювання у наступних сферах: торгівля і комерція, фінанси та інвестиції, регулювання і управління, наземні транспортні перевезення, морські перевезення;

– проектувати нові інститути і структури, необхідні для координації і співробітництва більш ніж сімдесяти країн;

– сприяти загальним стандартам для суден, трибуналів та аналогічних органів;

– просувати ідеї та розуміння глобального управління і адміністрації щодо проекту;

– вивчати соціально-правові аспекти проекту для прийняття ефективних законів та інститутів.

**Висновки.** Проект «Один пояс, один шлях» знаходиться у тісному взаємозв'язку з міжнародним правом та потребує узгодження національних стратегій взаємодії у напрямку Азія – Європа.

Сучасні механізми співпраці передбачають консультації на різних рівнях. Особливе значення має застосування потенціалу вже наявних двосторонніх механізмів взаємодії.

Проект повинен слідувати принципам прозорості, взаємної поваги, рівноправ'я, взаємодоповнюваності різних інтеграційних механізмів і відкритості для всіх зацікавлених сторін. Важливо здійснювати спільні кроки із гармонізації та забезпечення сумісності правил і норм регулювання політик у різних сферах. Також необхідно формувати та поширювати сучасні ефективні правила і практики регулювання світової торгівлі та інвестицій.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Ferdinand von Richthofen. China. Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien / Ferdinand von Richthofen. – Reimer, 1877. – 758 p.
2. 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. – № 20. – 2015. – С. 242-259.
3. He Maochun, Zhang Jibing, Zang Yapeng. Tian Bin Center of Research in Economic Diplomacy / He Maochun, Zhang Jibing, Zang Yapeng // Journal of Xinjiang Normal University. – № 03(36). – 2015. – P. 36-45.
4. Виноградов А. О. Асимметричный ответ, или стратегия Китая в глобальном мире» / А. О. Виноградов // Философские науки. – № 1. – 2015. – С. 116-134.
5. The “One Belt, One Road” initiatives / Maritime Insight. – № 1. – 2015 – P. 10-13.
6. Чжоу Ли. Экономическая полоса Шелкового пути – воплощение мира, развития и процветания / Чжоу Ли // Китай. – № 12. – 2014. – С. 36-38.
7. Szczudlik-Tatar J. China's New Silk Road Diplomacy / J. Szczudlik-Tatar // The Polish Institute of International Affairs Policy Paper. – № 34(82). – 2013. – С. 1-8.
8. Программный документ о совместном строительстве «Одного пояса и одного пути» даёт новые возможности для китайско-казахстанского сотрудничества. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kz.chineseembassy.org/rus/dszc/emba/t1254946.html>.
9. Lewi W. Contemporary international law, a concise introduction / W. Lewi // L., 1979. – 259 p.
10. Приказчиков А. А. Механизм разрешения споров во Всемирной торговой организации и его влияние на внутреннее право государств / А. А. Приказчиков // Государство и право. – 2001. – № 5. – С. 83-88.
11. Reisman Michael, McDougal Myres Smith. Law from the Policy Perspective / Michael Reisman, Myres Smith McDougal // International Law Essays: a Supplement to International Law in Contemporary Perspective. – Foundation Press, 1981. – 6 p.
12. Китай предложил Украине участвовать в создании нового Великого шелкового пути. Журнала «Транспорт». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transport-journal.com/transportna-politika/kytaj-predlozhyl-ukrayne-uchastvovat-v-sozdanyu-novoho-velykoho-shelkovoho-puty/>.