

- ²⁵ Azurix Corp. v. Argentine Republic, ICSID Case No. ARB/01/12 (Award of July 14, 2006) // ICSID Reports, Vol. 14, 2009. Para 358–361.
- ²⁶ Schwebel S. M. The Influence of Bilateral Investment Treaties on Customary International Law // Proceedings of the 98th Annual Meeting of the American Society of International Law. — Vol. 98. — 2004. — P. 29.
- ²⁷ Documents of the twelfth session including the report of the Commission to the General Assembly / Yearbook of the International Law Commission 1960. United Nations, New York, 1961. — Vol. II. P. 145.
- ²⁸ Тункин Г. И. Теория международного права [под общей ред. Л. Н. Шестакова]. — М.: ИКД «Зерцало-М», 2015. — С. 99.
- ²⁹ North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands) (Judgment of February 20, 1969) // ICJ Reports, 1969. Para 77.
- ³⁰ Shihata I. F. I. The Treaty as a Law-Declaring and Custom Making Instrument // Revue Egyptienne de Droit International. — Vol. 22, — 1966. — P. 73.
- ³¹ Saluka Investments B. V. (The Netherlands) v. The Czech Republic, UNCITRAL (Partial Award of March 17, 2006). Para 290.
- ³² Североамериканское соглашение о свободной торговле 1994 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <<http://www.sice.oas.org/trade/nafta/naftatce.asp>>.
- ³³ Saluka Investments B. V. (The Netherlands) v. The Czech Republic, UNCITRAL (Partial Award of March 17, 2006). Para 292–293.
- ³⁴ Ibid.
- ³⁵ Dugan C. F., Wallace Jr. D., Rubins N. D., Sabahi B. Op. cit. — P. 496.
- ³⁶ Treaty between United States of America and the Argentine Republic concerning the Reciprocal Encouragement and Protection of Investment (November 14, 1991) // US Department of State [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <<http://www.state.gov/documents/organization/43475.pdf>>.
- ³⁷ Azurix Corp. v. Argentine Republic, ICSID Case No. ARB/01/12 (Award of July 14, 2006) // ICSID Reports, Vol. 14, 2009. Para 359.
- ³⁸ Ibid. Para 361.

Трубопроводный транспорт в контексте международного права

Эфендиев О. Ф. *

В статье рассматриваются проблемы становления нового международного экономического миропорядка применительно к транспортной сфере, с акцентом на возрастающую роль трубопроводных систем транспортировки, в регулировании которых важное значение приобретает вопрос о гармонизации внутригосударственных и международно-правовых норм и принципов. Это предполагает принятие нового и совершенствование действующего законодательства, включая сферу обязательных технико-экономических требований безопасности к различным видам трубопроводов, с учётом национальных особенностей.

Ключевые слова: международный экономический миропорядок; транспортная сфера; трубопроводный транспорт; гармонизация норм международного права и внутригосударственного права; Единые рекомендации ЕЭК ООН «О безопасности магистральных трубопроводов».

В условиях углубления внешнеэкономического взаимодействия государств, каким бы они размером и потенциалом не обладали, невозможно развивать свою экономику изолированно от мирового сообщества. Сегодня эти процессы и факторы всё более актуализируются благодаря широкому внедрению взаимовыгодного сотрудничества и эффективного партнёрства, которые связаны со становлением нового международного экономического миропорядка, в том числе, в транспортной сфере, с развитием международного экономического права в целом¹.

Одна из важнейших стратегических задач для государств на постсоветском пространстве, включая Азербайджанскую Республику, — реформирование собственной экономики с учётом позитивного опыта промышленно-развитых стран и активного интегрирования в систему современных мирохозяйственных связей, что невозможно без совершенствования внешнеэкономической деятельности. Примечательным было и остаётся то, что глобализация мировой экономики, как совокупность национальных экономик мира, всё более активно проявляется в международных экономических отношениях, как в их взаимодействии и взаимосвязи, так и в правоотношениях хозяйствующих субъектов. С другой стороны, мировая экономика, была и остаётся сложной, динамичной

* Эфендиев Октай Фиридун — д. ю. н., профессор кафедры «Право» Азербайджанского государственного экономического университета. Баку, ул. Г. Алиева, 135.

и постоянно меняющейся системой, в которой происходящие процессы существенно преобразуют национальные экономические системы, устанавливая новые ориентиры развития, каковой является её глобализация.

Общепризнанным является поступательный рост взаимозависимости национальных экономик и всё более тесная их интеграция.

Наряду с этим, возникают глобальные системы инфраструктуры, как например, транспортные сети, Интернет и другие проблемы современности в области информационных технологий и телекоммуникаций, требующие наращивания активизации межгосударственного сотрудничества и партнёрства государств. Глобализация же остаётся генеральным направлением развития мирового хозяйства. Мировое сообщество продолжает двигаться к созданию единого планетарного рынка, в частности, товаров, услуг, к единому экономико-правовому пространству, которое, естественно, не может обойтись без эффективно действующей транспортной системы.

В свете данных соображений и тенденций первоочередной становится задача — обеспечить общие, межгосударственные интересы и безопасность. Не случайно по этому поводу, например, И. И. Лукашук отмечал, что происходящие перемены настолько существенны, что определяют необходимость утверждения нового мирового порядка на основе действующих международно-правовых принципов, норм и стандартов².

Другой важной задачей является одновременное развитие не только международного права в целом, но и его комплексных отраслей, как например, международного экономического права, и подотраслей, в частности, современного международного транспортного права³.

Следующая первостепенная задача — создание такой всеобъемлющей безопасности, которая в международно-правовом смысле и реально избавила бы мировое сообщество от угрозы любых форм и проявлений опасности. На наш взгляд, смена парадигмы безопасности основана на постулате тождественности правовых институтов всеобщей, национальной и любого вида (формы) безопасности, в концепцию которой входит как проблема личной, государственной, так и международной, т. е. всеобщей безопасности, обладающей статусом сверхценности.

Очевидно, что в ситуации, когда в международных отношениях имеют место различные негативные явления, как например, экономический кризис, особую актуальность для выхода из него приобретает, в частности, проблема создания современной транспортной системы и совершенствования международных транспортных правоотношений. И не просто строительство автодорог и мостов, а формирование нового мирового

транспортного порядка с созданием, к примеру, универсального транспортного центра.

По-прежнему остаётся важной проблема разработки концепции гармоничного развития соответствующих транспортных инфраструктур, что, в принципе, возможно с помощью объединённой корпорации заинтересованных государств, которая была бы наделена определенной компетенцией и функциями для реализации такого мегапроекта, включающие долгосрочные проекты развития приоритетных (например, трубопроводных, железнодорожных и др.) систем, относящихся к транспортной сфере.

Актуальной продолжает оставаться идея об объединённом проекте, который мог бы предлагать качественно новые системные решения, позволяющие реализовывать инновационные варианты развития отдельных государств, превышающих показатели проектов их социально-экономического развития. Кроме того, создание в перспективе, например, единой транспортной системы на постсоветском пространстве позволит его странам не только быстрее интегрироваться в мировую экономическую систему, но и обеспечит интенсификацию их отраслевых, территориальных и функциональных экономик, включая, в частности, создание единой системы мониторинга грузовых и пассажирских потоков.

Как представляется, в решении этих проблем, включая преодоление любых разновидностей экономического кризиса, должен помочь позитивный мировой опыт создания эффективной транспортной системы, международных и национальных транспортных коридоров, включающих трубопроводные, телекоммуникационные и иные экономически выгодные магистрали, способствующие активизации внешнеэкономической деятельности государств.

Очевидно и то, что строительство новых комплексов (систем) на транспортных магистралях даст не только огромные материальные прибыли, но и миллионы рабочих мест, а также снимет социальную напряжённость в регионах, обеспечит экономический рост и увеличение добычи природных богатств и ресурсов. Создание транспортных артерий придаст импульс возникновению широкомасштабной инфраструктуры по их обслуживанию, появлению значительного количества технических станций, современных энергетических и коммуникационных систем, трубопроводов, таможенных терминалов, различных промышленных и иных предприятий.

Примечательно и то, что, во-первых, современное развитие информационных технологий на основе телекоммуникационных, оптоволоконных магистралей позволит на базе транспортных терминалов, так

называемых «хабов», создавать логистические центры-комплексы, с помощью которых может регулироваться весь транспортный процесс доставки грузов получателем с максимальной скоростью, надёжностью и ценовой оптимизацией для хозяйствующих субъектов. Во-вторых, одновременное комплексное строительство транспортных терминалов будет способствовать ликвидации диспропорции в логистике, а значит, позволит эффективно управлять транспортными (внутренними и внешними) грузовыми и пассажирскими потоками, т.е. реальному созданию как единой мировой транспортной системы, так и нового транспортного правопорядка.

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

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

Важным в формировании любой разновидности прогрессивно-демократического миропорядка является роль и ООН, её соответствующих специализированных учреждений и структур, в первую очередь, экономической направленности, которые правомочны решать проблемы и вопросы транспортной деятельности государств, неразрывно связанных с развитием их торгово-экономических отношений. При этом следует учитывать и то обстоятельство, что международно-правовое регулирование транспортно-хозяйственной деятельности является результатом объективного процесса, способствующего укреплению взаимодействия между субъектами внешнеэкономических связей различных уровней. Организационными формами такого взаимодействия выступают, преимущественно, международные экономические организации, в том числе по различным видам транспортных средств.

Что касается трубопроводных систем транспортировки, то они играют всё более возрастающую роль, по существу, в любом географическом регионе мира, особенно опасных и вредных веществ, на что, как известно, ещё в 2005 г. (Берлин) было обращено внимание Европейской

Комиссии ООН по предотвращению загрязнения вод в результате аварий на трубопроводах⁴.

Особое практическое значение имели и другие мероприятия, как например, разработка рекомендаций по безопасности магистральных нефтяных и газовых трубопроводов в рамках деятельности рабочей группы данной Комиссии. Они касались, в частности, вопросов безопасности и других обязательных требований нормативного характера при проектировании, строительстве, испытаниях, применении материалов, эксплуатации, обслуживании, консервации и утилизации трубопроводов для транспортировки продуктов нефтегазовой отрасли⁵.

За последнее десятилетие эти рекомендации достаточно актуализировались в государствах постсоветского пространства, поскольку различия в техническом регулировании затрудняют, в частности, выполнение отдельных международных проектов, способствуют появлению множества необоснованных согласований, увеличивают сроки и стоимость их реализации. Это касается, например, такого газопроводного проекта как Россия — Западная Европа, Каспийская трубопроводная система — Турция и др.

Не затрагивая трудности международно-политического характера, можно отметить определённые технико-экономические сложности, среди которых, в частности, высокая капиталоемкость и возможные риски, предъявляющие высокие требования к нормативной документации, менеджменту качества, защите окружающей среды, охране труда и т.д. И это не случайно, поскольку, как известно, во-первых, многие действующие, специальные международно-правовые нормы и стандарты для трубопроводов были разработаны Международной организацией труда (МОТ) 30–40 лет назад, и до сих пор не пересматривались. Во-вторых, большинство этих норм и стандартов не соответствуют как уровню научно-технического развития и потребностям современной практики, так и возможностями национальной экономики. В-третьих, они имеют зачастую противоречивый характер и не гармонизированы с положениями новейших международно-правовых документов в данной области.

Несмотря на это, нельзя не отметить, что экономические реформы во многих странах постсоветского пространства, как например, в России и Азербайджане, в целом, обеспечили дальнейшее развитие топливно-энергетического комплекса, приток инвестиций в добычу нефти и газа, а также крупномасштабного строительства и развития магистральных систем и развития трубопроводного транспорта. Эти обстоятельства, в свою очередь, способствовали совершенствованию в этих странах действующего законодательства, включая сферу регулирования обязательных

техничко-экономических требований безопасности к так называемым промышленным, распределительным и иным трубопроводам с учётом национальных особенностей.

Важную роль в данном процессе сыграл процесс гармонизации внутригосударственных и международно-правовых норм и принципов, что не предусматривало ужесточение или усложнение определённых требований, как это имело место при разработке первоначальных инвестиционных трубопроводных проектов. Подобная гармонизация имела целью создание новых положений с требованиями, базирующимися на более совершенных и научно обоснованных технических стандартах, которые были направлены на снижение рисков, угроз и обеспечение региональной безопасности при строительстве и эксплуатации трубопроводных объектов, что, в первую очередь, относится к документу: Единые рекомендации ЕЭК ООН «О безопасности магистральных трубопроводов».

Транспортировка энергетических ресурсов на мировые рынки в условиях глобализации международных экономических отношений приобрела особый смысл как для государств, создающих новые экологически безопасные, так и экономически выгодные трубопроводы, так и для стран, создающих соответствующие транспортные инфраструктуры, что возможно при эффективном, взаимовыгодном сотрудничестве и стратегическом партнёрстве современных государств.

Что касается энергетической ситуации в постсоветских странах, то подтверждённые природные запасы, кстати, Азербайджана и Казахстана, превратили их в серьёзных поставщиков энергоресурсов, а реальные намерения Туркменистана к сближению с ними и европейской политикой транспортировки создают определённые экономические проблемы, в первую очередь России, не являющейся так называемой транзитной страной. Как известно, по сообщениям туркменское месторождение «Южный Елотен-Осман» по запасам природного газа оценивается от 4 до 14 трлн куб.м. и занимает четвертое-пятое место в мировых масштабах. Это дало повод Туркменистану не только заключить (в апреле 2009 г.) долгосрочное соглашение о сотрудничестве в газовой сфере с германским акционерным обществом RWE, связанным с транскаспийским газопроводом, но и начать строительство газопровода в Китай.

Азербайджанская Республика для достижения собственных внешнеэкономических целей, в принципе, поддерживает определённые перспективные проекты любой транспортировки энергоресурсов, как например, в отношении евроазиатского нефтетранспортного коридора, нефтепровода Одесса-Броды. Кроме того, имела место попытка сблизить позиции заинтересованных сторон по проектам других трубопроводов, например,

«Посейдон», «Набуко». «Белый поток» — альтернативный энергопроект, связывавший Грузию, Украину и Евросоюз и предусматривавший поставки природного газа из Центральной (Средней) Азии через Каспийское и Черное моря в Европу⁶.

Примечательно и справедливо специальный посланник и координатор Госдепартамента США по международным энергетическим вопросам А. Хокстайн подчёркивал, что «Южный газовый коридор», по которому газ из Азербайджана будет поставляться в Европу, является сегодня единственным настоящим проектом диверсификации в Европе, так как он обеспечивает поставку нового газа по новому маршруту, обеспечивая тем самым настоящую возможность для конкуренции. Вот почему, я считаю исключительной роль Азербайджана в обеспечении энергетической безопасности Европы. И поскольку энергетическая безопасность является основой экономической и национальной безопасности для каждой страны, это означает, что Азербайджан играет исключительную роль в обеспечении национальной и экономической безопасности Европы... Этот коридор является еще более сложным. Он требует создания инфраструктуры из Азербайджана через Грузию, Турцию, Грецию в Албанию, и в конечном итоге в Италию с интерконнекторами из Греции в Болгарию»⁷.

От себя можно отметить, что Азербайджан не только активно содействует формированию региональной экономической безопасности, но и преуспевает, образно говоря, в «перетягивании» на себя международной торговли, во всяком случае, в области энергоносителей. Вместе с тем, возрастающая значимость нашего государства в европейской энергетической безопасности выдвигает на передний план на только данную тему, но и соответствующие усилия заинтересованных сторон в более тесном переплетении их экономики. Это особо важно и актуально, если иметь в виду намерения принять соответствующие планы действий в сфере энергетической политики, в которых вопросам экономически выгодного и экологически безопасного энергоснабжения придан приоритетный характер и смысл.

Представляется, что данное обстоятельство, в свою очередь, означает, что тема энергетики и энергоснабжения играет одну из ключевых ролей в выстраивании, хотя бы, отношений Евросоюза с Азербайджаном. И, во-вторых, первостепенное значение в решении данной проблемы должна иметь определённая международно-правовая, договорная основа, рассчитанная на долгосрочную перспективу, объективно укрепляющая европейскую энергетическую безопасность. В-третьих, адаптация этих соглашений (контрактов, проектов) к новым реалиям становится

одной из основных задач стратегического сотрудничества и партнёрства Азербайджана с Евросоюзом, а также одним из главных факторов энергетической безопасности, который связан как с динамикой цен на энергоносители, так и процессом существенной либерализацией европейского энергетического, конкретно, нефтегазового рынка. И, наконец, в-четвёртых, преимущество и взаимная выгода от такого сотрудничества и партнёрства, как видно, будет зависеть от решения таких вопросов, как эффективность данных соглашений и инвестиций в развитие средств транспортировки энергоносителей и соответствующей транспортной инфраструктуры.

Что касается решения неотложных проблем становления нового транспортного миропорядка, то и в этом случае наше государство, учитывая свое выгодное географическое положение, играет одну из ключевых ролей, как известно, являясь организатором проекта создания железной дороги Баку-Тбилиси-Карс (БТК), активно содействует развитию транспортного коридора «Север-Юг» и Транскаспийского международного транспортного маршрута. Это обстоятельство имеет принципиальное значение, во-первых, для грузопассажирских перевозок между Европой и Азией, во-вторых, в реальной перспективе существенно будет способствовать преодолению так называемой транспортной пропасти на евроазиатском пространстве, в-третьих, иметь определённые экономические выгоды и преимущества от приведения в действие своего транзитного потенциала.

Небезынтересным в этой связи представляется мнение советника Департамента Центральной и Западной Азии Азиатского банка развития (АБР) К. Джулиан, которая объективно подчёркивала, что «железные дороги обладают потенциалом для поддержки экологически устойчивого и всеобъемлющего роста в Центральной и Западной Азии. На региональном уровне АБР рассматривает железную дорогу в качестве средства для регионального сотрудничества и интеграции — одной из ключевых стратегических целей банка. Конкуренстные торговые коридоры, обслуживаемые железнодорожным и автомобильным транспортом, имеют важное значение для облегчения передвижения товаров и людей, особенно там, где коридоры соединяют региональные центры роста и основные морские порты, которые могут обеспечить доступ к мировым рынкам. Реализация проектов строительства железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, развитие коридора «Север-Юг», а также Транскаспийского международного транспортного маршрута являются подтверждением важного значения Азербайджана в качестве транспортного и торгового центра». Кроме того, было отмечено, что «эти проекты будут способствовать развитию

торговых связей и маршрутов поставок, расширению объема региональных рынков через интеграцию между Восточной Азией и Европой, Южной Азией и за ее пределами», — отметила К. Джулиан⁸.

Согласно мнению министра транспорта, судоходства и коммуникаций Турции Б. Йылдырыма «железная дорога Баку-Тбилиси-Карс, строительство которой завершится к концу 2016 г., соединит Азию и Европу, укрепит политические и экономические отношения между странами, которые реализуют данный проект; ... пиковая пропускная способность коридора составит 17 млн т. грузов в год. На начальном этапе этот показатель будет на уровне одного миллиона пассажиров и 6,5 млн т. грузов»⁹.

Об особой важности и необходимости интенсификации работ на участке транспортного коридора «Север-Юг», как известно, говорится в распоряжении Президента Азербайджанской Республики И. Алиева, подписанное 7 декабря 2015 г. — «Об ускорении работ на отрезке международного транспортного коридора «Север-Юг», проходящего по территории Азербайджана», и в связи с международными контейнерными перевозками, осуществляемых по Транскаспийскому транспортному маршруту, начиная с августа 2015 г.

Что касается Азербайджана, то наше государство уже давно играет ключевую роль в развитии грузовых и пассажирских перевозок в рамках TRASECA, которая является программой сотрудничества в области транспорта между ЕС и его странами-партнерами в Восточной Европе, на Южном Кавказе и в Центральной Азии. Эта программа охватывает, кроме Азербайджана, такие государства как Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Украина, Иран и Армения. К этим странам, в связи с вводом в эксплуатацию железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, являющейся недостающим звеном Трансевразийского пространства от Пекина до Лондона, могут присоединиться Казахстан, Афганистан, Пакистан и Индия. Так, в интересах развития программы TRASECA Казахстан уже выступил с инициативой пуска контейнерного поезда «Китай-Казахстан-Каспий-Кавказ-Турция-Европа» (Silk Wind) по проекту которого станет возможным вдвое сократить сроки поставок по сравнению с морским транспортом, с 35 до 12–14 дней, что является достаточно экономически выгодным показателем для транспортировки грузов¹⁰. Прибытие контейнеров в Азербайджан стало возможным благодаря усилиям Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута, созданного в октябре 2013 г.

Однако, ещё в апреле 2013 г., Президент Азербайджана И. Алиев, участвуя в открытии Бакинского судостроительного завода, ныне

работающего на полную нагрузку, отмечал: «к «транзитной революции», начавшейся в регионе, Азербайджан провел огромную подготовительную работу, и сегодня эта работа позволила нашей стране заявить о себе на новом рынке транзитных перевозок».

Особый интерес представляет позиция Китая, который, как известно, стал частью глобальной экономической системы и претендует на роль одного из мировых полюсов влияния, о чем говорится, в частности, в опубликованном в марте 2015 г. документе под названием «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века»¹¹. Однако ранее, осенью 2013 г., Китай представил концепцию проекта «Один пояс, один путь», включающего создание упомянутого экономического пояса, реализация первой части которого намечена на 2016–2020 годы. Главная цель данного проекта — создание транзитно-транспортной системы, связывающей Китай со странами евроазиатского континента и Африки. Вместе с тем, концепция подразумевает не только строительство и развитие транспортно-логистической инфраструктуры, крупной зоны свободной торговли, но и уникальную финансовую систему, объединяющую региональные банки развития, создающую условия для целевого движения капиталов, и т. д.

Примечательно, что процессу становления нового международного транспортного порядка способствуют не только работы по развитию транзитного потенциала Азербайджанской Республики, который, естественно, не ограничивается восточно-западным направлением маршрута, поскольку имеет место и активное сотрудничество с Россией и Ираном в рамках формирования другого стратегически важного транспортного коридора — северно-южного направления. По-существу, данный транспортный коридор открывает большие возможности для всех его участников, т. е. как для стран-отправителей и получателей грузов, так и государств-транзитеров. Проект «Север-Юг» также мультимодальный маршрут транспортировки пассажиров и грузов, общей протяженностью от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Бомбей) 7200 км, создающийся для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива на российскую территорию (через Каспийское море) и далее — в Северную и Западную Европу.

С другой стороны, о значении и возможностях коридора можно судить по товарному рынку, который он может охватить, поскольку согласно предварительным прогнозам, этот показатель оценивается в более чем 20 млн т. в год. Примерно «Север-Юг» предполагает три маршрута — транскаспийский (фактически, морской маршрут между Россией

и Ираном с выходом на железные дороги), восточный и западный (по разные стороны Каспия). И в этом проекте географическое положение Азербайджана создает ему благоприятные возможности, а потому имеет место, определённое сотрудничество с этими странами, хотя пока только с Россией есть необходимое железнодорожное сообщение.

Как видно, Азербайджану принадлежит особая, конструктивная роль не только в формировании и развитии транспортного сообщения на евроазиатском пространстве, но и в становлении нового транспортного миропорядка. А при благоприятных транзитных условиях, над созданием которых сейчас работает Координационный совет по транзитным грузоперевозкам, Азербайджан в перспективе может превратиться в крупный коммуникационный, торгово-транспортный перевалочный пункт (хаб), способствующий развитию международных грузовых перевозок.

Так или иначе, активизация транспортного сообщения с сопредельными странами и регионами может стать существенным фактором для дальнейшей либерализации экономики Азербайджана, его активной интеграции в систему региональных и международных торгово-экономических связей.

Однако реализация и решение намеченных задач, с учётом внешних и внутренних условий действительности и жизнедеятельности, основанных на необходимости обеспечения приоритетных общенациональных ценностей и интересов не являются простым и быстро решаемым делом. Смена парадигмы безопасности, как известно, базируется на постулате тождественности правовых институтов всеобщей и национальной безопасности, в концепцию которой входит как проблема личной, общественной, государственной, так и международной, универсальной безопасности. Одно из ведущих мест в системе этой безопасности, бесспорно, принадлежит экономической безопасности, разновидностью которой, в свою очередь, является транспортная, в зависимости от средств транспортировки трубопроводная, железнодорожная, авиационная и т. д., безопасность.

В современной науке общепризнанно, что экономическая безопасность представляет собой сложную и многовекторную конструкцию (структуру), которая, являясь частью системы национальной безопасности, одновременно составляет основу для формирования всех входящих в эту конструкцию (структуру) элементов, например, технологической, продовольственной, транспортной, экологической и иных безопасностей. Опыт и практика современных межгосударственных отношений, в целом, свидетельствует о том, что надёжная и эффективная система обеспечения

экономической безопасности может быть гарантом их суверенитета и независимости, стабильного социально-экономического развития.

Не вызывает какого-либо сомнения то, что формирующийся в непростых условиях новый миропорядок, его разновидности, всеобщая безопасность, всё в большей степени, зависят от экономических факторов, силы, которая может применяться, например, как контрмера в случае правонарушения или преступления в отношении государства, виновного в развязывания, в том числе, вооружённого конфликта.

Поэтому, на наш взгляд, наиболее позитивным обстоятельством при становлении любой разновидности экономического миропорядка следует рассматривать взаимовыгодное сотрудничество и партнёрство — как основу позитивных межгосударственных отношений, регулирующихся общепризнанными международно-правовыми принципами и нормами императивного характера. Именно такой подход, с другой стороны, может способствовать как созданию устойчивого фундамента любой разновидности безопасности и миропорядка, так и гаранта их эффективности и надёжности.

Наряду с этим, необходимо отметить, что Концепция «Азербайджан-2020: взгляд в будущее», провозглашённая Президентом Азербайджана И. Алиевым, предусматривает не только мероприятия по переходу на сильную экономику, но и в качестве одного из основных направлений — развитие национальной транспортной инфраструктуры, как составного элемента формирующегося процесса создания нового транспортного миропорядка.

Pipeline Transport in the Context of International Law (Summary)

*Octay F. Efendiev**

The article examines the legal problems of elaboration of the new international economic world order within the transport sphere, with the accent to the growing role of pipe lines systems of transportation. It is stressed that in the regulation of systems the important meaning belongs to the question of harmonization of national and international legal norms and principles. This presupposes the adoption of the new as well as developing the acting legislation including the sphere of regulation of obligatory technical — economic demands of safety of various kinds of pipe lines with the view of national peculiarities.

Keywords: international economic world order; transport sphere; pipe lines systems of transportation; harmonization of national and international legal norms and principles; Common recommendations of United Nations economic commission for Europe “On the safety of trunk pipelines”.

¹ Подробнее см.: Карро Д., Жюйар П. Международное экономическое право (перевод с франц. яз.) — М.: Международные отношения, 2002; Вельяминов Г. М. Международное экономическое право и процесс / академический курс/. — Москва: Изд-во Волтерс Клувер, 2004; Шумилов В. М. Международное экономическое право в эпоху глобализации. — М.: Международные отношения, 2003; Гаджиев Ш. Г. Азербайджан на пути к мировому обществу: стратегия внешнеэкономического развития. — Киев, 2000; Вылегжанин А. Н., Лабин Д. К., Шумилов В. М. Международное экономическое право. Под ред. А. Н. Вылегжанина. — М.: 2007, 2012; Эфендиев О. Ф., Алиев Э. А. Внешнеэкономическая деятельность современного Азербайджана. — Баку: Изд-во «Зардаби», 2007 и др.

² См.: Лукашук И. И. Мировой порядок XX1 века // Международное публичное и частное право. — 2002. — № 1. — С. 7; Документ ООН — Декларация и Программа об установлении нового международного экономического порядка. *Приняты резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН от 1 мая 1974 г.* и др.

³ См.: Алиев Э. А., Эфендиев О. Ф. Современное международное транспортное право. Учебник. Общая часть. LAP LAMBERT ACADEMIC Publishing (Germany), 2015.

⁴ См.: документ ООН — ECE/ENHS/NONE/2005 13 GE. 05–32033 (R). В целом о международно-правовом режиме трансграничных природных ресурсов и трубопроводов см. Международно-правовые основы недропользования. Отв. ред. А. Н. Вылегжанин. Предисл. А. В. Торкунова. — М., 2007. — С. 178–220. Вылегжанин А. Н., Москва

* Octay F. Efendiev — Doctor of laws, professor of the Chair of Law, Azerbaijan State University of Economics. 135 Hasan Aliyev, Baku.

У. Международно-правовые начала управления трансграничными трубопроводами // Право и управление. XXI век. — № 3(36). — 2015. — С. 62–69.

⁵ См.: документ ООН — TRADE/WP.6/2005/5/Add.1 Данные мероприятия во многом зависят от «предварительной» стадии — насколько эффективно (или неэффективно) отработаны и действуют соответствующие нормы недропользования. См. по этому вопросу: Международно-правовые основы недропользования. Отв. ред. А. Н. Вылегжанин. — М., 2007. — С. 19.

⁶ Подробнее см. например: К. Жаров. Трубы зовут // Эхо планеты. — № 28. — 2009. — С. 2–9; С. Мамедоглу. Международное энергетическое прогнозирует энергетический кризис // Region plus. — No. 24 (92). — С. 40–44.

⁷ См. Интернет-ресурс — полный текст интервью Азинформагенству Trend от 21.01. 2016.

⁸ См. Интернет-ресурс — полный текст интервью информагенству AzerNews от 26.12.2015.

⁹ Об этом информагенство Day.Az сообщает со ссылкой на телеканал TRT Haber от 21.01. 2016 г.

¹⁰ Согласно информационным источникам, 3 августа 2015 г. в рамках Транскаспийского международного транспортного маршрута в Бакинский международный морской торговый порт прибыл первый контейнерный поезд из Китая (провинции Шихэцзы), состоящий из 82 контейнеров и 41 платформы. Далее состав продолжил свой путь в Грузию в достаточно сжатые сроки, что важно для конкурентоспособности каспийского транспортного маршрута, преодолев более 4 тыс. км, пройдя транзитом через казахстанский порт Актау.

¹¹ См. Vedomosti.ru от 18 января 2016 г.