

Международно-правовое регулирование транспортно-логистического взаимодействия государств в рамках ШОС



М.Г. Шилина

аспирантка кафедры международного публичного и частного права Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики». Адрес: 101000, Российская Федерация, Москва, ул. Мясницкая, 20. E-mail: mary.shilina@gmail.com



Аннотация

В статье рассматриваются актуальные правовые вопросы межгосударственного экономического взаимодействия в рамках евразийских механизмов экономического сотрудничества и интеграции. Исследуются международно-правовые аспекты сотрудничества государств-членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в транспортно-логистической сфере. Значимость создания транспортной инфраструктуры в рамках данной международной организации обусловливается функционированием и динамичным развитием ШОС в сложных геополитических и геоэкономических реалиях. Автор исследует основные международно-правовые документы ШОС, касающиеся сферы транспорта; анализирует новейший эмпирический материал по данной тематике. Выявляются особенности и недостатки в правовом регулировании транспортно-логистической деятельности на пространстве ШОС. Автор, рассматривая проблему сопряжения современных евразийских механизмов межгосударственного взаимодействия с точки зрения создания и развития транспортной инфраструктуры, заключает, что в рамках ШОС могут эффективно реализовываться новейшие транспортные инициативы Китая и России. Сопряжение таких евразийских интеграционных проектов, как Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и «Экономический пояс Великого шелкового пути» (ЭПВШП) с помощью ШОС как институционально оформленной международной организации и эффективной площадкой для выработки согласованных решений, представляется оптимальным. Совмещение данных механизмов в перспективе позволит создать новую модель экономического сотрудничества. Основой практической реализации сопряжения евразийских интеграционных механизмов видится строительство и модернизация трансконтинентальных транспортных магистралей. Автор рассматривает механизмы международно-правового регулирования железнодорожного транспорта в рамках ШОС; в статье впервые выявляются основные препятствия и даются рекомендации для эффективного функционирования железнодорожного сообщения. Также исследуется международно-правовое регулирование автомобильного сообщения на пространстве ШОС. Изучается существующая на сегодняшний день правовая база международных автомобильных перевозок, проводится анализ Соглашения между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. В результате исследования автор приходит к выводу, что разработанное в рамках ШОС международно-правовое регулирование межгосударственного взаимодействия в транспортно-логистической сфере позволяет эффективно развивать современную транспортную инфраструктуру, формирование которой влечет интенсификацию сотрудничества государств-членов ШОС в иных областях и будет способствовать развитию экономической интеграции государств евразийского континента.



Ключевые слова

международное право, международные организации, Россия, Китайская Народная Республика, экономическое сотрудничество, Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), «Экономический пояс Великого шелкового пути».

Библиографическое описание: Шилина М.Г. Международно-правовое регулирование транспортно-логистического взаимодействия государств в рамках ШОС // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2015. № 3. С. 78–87.

JEL: K33; УДК: 341

Экономическое сотрудничество государств-членов Шанхайской организации сотрудничества (далее — ШОС) на современном этапе претерпевает значительные изменения и стремительно развивается. Наиболее разработанным и перспективным направлением является взаимодействие в транспортно-логистической сфере. Формирование устойчивого транспортного сообщения обеспечивает развитие иных направлений экономического сотрудничества государств-членов Организации¹, влечет создание благоприятных условий для устойчивого развития большинства евроазиатских государств. Организационная и институциональная структура ШОС создает возможности для развития кооперации государств и создания действенной транспортно-логистической инфраструктуры Евразии.

Новейшие реалии показывают, что государства-члены ШОС уделяют большое внимание транспортной сфере; именно в данной области существуют взаимные интересы и возможна дальнейшая интенсификация партнерства. Китай обладает значительным ресурсным потенциалом, Россия имеет значительную территорию — данная взаимодополняемость видится позитивным фактором. По мнению деловых кругов государств ШОС, транспорт является приоритетным направлением взаимодействия государств-членов Организации и «именно современная инфраструктура способна стать ключом к реализации многих деловых проектов, масштабных инициатив по созданию передовых производств и качественных рабочих мест»².

Основополагающие документы ШОС закрепляют важнейшую роль транспортно-логистического взаимодействия между государствами ШОС. Так, статья 3 *Хартии ШОС*³ определяет «эффективное использование имеющейся инфраструктуры в области транспорта и коммуникаций, совершенствование транзитного потенциала государств-членов, развитие энергетических систем» в качестве одного из основных направлений сотрудничества.

Ключевым нормативно-правовым документом является *Программа многостороннего торгово-экономического сотрудничества государств-членов ШОС*⁴, закрепляющая, что для достижения целей организации государствами осуществляется «сотрудничество по использованию и дальнейшему развитию имеющейся инфраструктуры в области транспортных коммуникаций и связи». Программа относит сотрудничество в сфере транспорта к числу приоритетных направлений. В связи с этим изучаются возможности сотрудничества в области использования транспортной инфраструктуры и проведения модернизации транспортных систем, необходимых для формирования и функционирования рынка транспортных и экспедиторских услуг на территориях государств-членов ШОС; совместного использования транзитного потенциала; сотрудничества во внедре-

¹ Общая территория государств-членов составляет 30,2 млн. км², т.е. 60% территории континента.

² Седьмое Совещание министров транспорта государств-членов ШОС // URL: <http://sco-russia.ru/news/20150515/1013389171.html> (дата обращения: 10.06.2015).

³ Хартия Шанхайской организации сотрудничества / Материалы конгресса ШОС 07.06.2002, Санкт-Петербург.

⁴ Программа многостороннего торгово-экономического сотрудничества государств-членов Шанхайской организации сотрудничества. Материалы конгресса ШОС. 23.09. 2003.

нии высоких информационных и телекоммуникационных технологий и совершенствовании соответствующей инфраструктуры.

В рамках ШОС на основе уже существующих правовых документов успешно осуществляются мероприятия по повышению взаимосвязанности различных видов транспорта для действенного и безопасного передвижения людей и товаров между государствами-членами ШОС при одновременном улучшении охраны природных ресурсов и снижении вредного воздействия на окружающую среду.

Новейшим проектом, затрагивающим деятельность организации, является *Совместное заявление от 8 мая 2015 г. «О сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и экономического пояса проекта «Шелковый путь» (ЭПВП)»*⁵. Данная инициатива предполагает формирование единого евроазиатского торгового-экономического пространства и трансконтинентального транспортного коридора. Предусматривается строительство трех железнодорожных коридоров (северного, проходящего через территорию России, центрального и южного), которые впоследствии станут основой развития других видов транспорта, в том числе автомобильного. На основе этого документа будет строиться взаимодействие во многих проектах, например, в строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва–Казань»⁶, которая включена в проект Евразийского высокоскоростного транспортного коридора «Москва–Пекин»⁷.

Для государств-членов ЕАЭС объем торгового оборота и, следовательно, грузовых перевозок (характеризующихся быстрыми темпами роста: к 2020 г. общий объем перевозки может достигнуть 490 млн. тонн, что в 4 раза выше показателей 2000 г.), развитие транспортной инфраструктуры⁸ являются ключевыми сферами, обуславливающими углубление экономической интеграции⁹. В настоящее время транспортный аспект взаимодействия в ЕАЭС, по мнению экспертов, является наиболее проблемным, что вызвано отсутствием общей транспортной стратегии и плана развития инфраструктуры, основанной на соблюдении интересов всех участников Союза¹⁰.

В свете этого актуально создание структуры такого взаимодействия, в которой ШОС будет играть центральную связующую роль «евразийского моста»¹¹. ШОС — огромное пространство и значительный ресурсный потенциал, институционально оформленная

⁵ Совместное заявление Российской Федерации и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. 08.05.2015 // URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 10.06.2015).

⁶ Россия и Китай договорились о «состыковке» проектов ЕАЭС и «Шелковый путь» // URL: <http://tass.ru/ekonomika/1956881> (дата обращения: 10.06.2015).

⁷ Министерство транспорта России, РЖД, Госкомитет КНР по развитию и реформе, а также корпорация «Китайские железные дороги» в октябре 2014 г. подписали Меморандум о взаимопонимании в области высокоскоростного железнодорожного сообщения. Цель документа — разработать проект Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва-Пекин, включающего магистраль Москва-Казань. См.: Китай построит через Казахстан железную дорогу из Пекина в Москву // URL: <http://bc-sco.org/?level=10&id=1890&lng=ru> (дата обращения: 10.06.2015).

⁸ Транзитный потенциал ЕАЭС составляет 220 млн. тонн. К 2020 г. возможно достижение 400 млн. тонн. Отметим, что для перевозки таких объемов грузов необходима модернизация транспортной инфраструктуры региона.

⁹ Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше / Отраслевой обзор. Евразийский банк развития. М.: ЕБР, 2009. С. 8.

¹⁰ Евстафьев Д., Привалов К. Евразия: новые горизонты интеграции. Экономический очерк. М., 2015.

¹¹ Российско-китайский диалог: модель 2015: доклад № 18/2015 / Лузянин С.Г., Чжао Х., Иванов И.С. Российский совет по международным делам. М.: Спецкнига, 2015. С. 11.

международная организация, способная стать действенной платформой для выработки и реализации согласованных решений, формирования долговременной евразийской политики. В рамках организации действуют эффективные механизмы координации и взаимодействия государств-членов, которые могут способствовать принятию единых решений по важнейшим вопросам развития. Включение вопросов совместного функционирования данных проектов в повестку дня организации будет способствовать дальнейшей активизации экономической компоненты самой ШОС¹².

По нашему мнению, ШОС уже на данном этапе может стать эффективной организационной основой сопряжения и способствовать воплощению идеи создания «Сообщества Большой Евразии». Эксперты¹³ также не исключают возможность трансформации ШОС в одну из центральных в новом Сообществе. Однако для этого необходимо «насыщать» ШОС конкретными проектами и опытом сотрудничества.

Практической основой реализации концепции сопряжения ЕАЭС и ЭПВШП с помощью ШОС видится строительство и развитие транспортно-логистических путей, соединяющих пространства и экономики государств организации и других государств континента. При этом отметим, что идеи создания общей транспортной системы ШОС, строительство которой было провозглашено приоритетной задачей, пока не в полной мере систематизированы и не нашли должного практического воплощения.

Чтобы в должной степени проанализировать существующий потенциал ШОС в транспортно-логистической области, рассмотрим рейтинг логистической инфраструктуры Всемирного банка¹⁴, который публикуется на основе опросов деятелей логистического бизнеса из 155 стран мира каждые два года. Составляется рейтинг на основе шести показателей: таможенные процедуры, транспортная инфраструктура, логистические услуги, возможность проследить передвижение грузов, своевременность доставки и трудности в организации международных перевозок. Согласно индексу логистики 2014 г. рейтинг государств-членов ШОС следующий: Китай — 28 (в 2012 г. — 26 место), Казахстан — 88 (в 2012 г. — 86), Россия — 90 (в 2012 г. — 95), Узбекистан — 129 (в 2012 г. — 117), Киргизстан — 149 (в 2012 г. — 130), Таджикистан — 114 (в 2012 г. — 136)¹⁵. Таким образом, несмотря на интенсивное межгосударственное сотрудничество в анализируемой области, государства-члены ШОС, помимо Китая, пока не достигли должного уровня развития логистической инфраструктуры (особенно низкая оценка странам региона дается по такому показателю, как таможенные процедуры). При этом Россия, Киргизстан и Таджикистан имеют тенденцию к постепенному улучшению показателей и поднялись в рейтинге. Осуществление концепции ЭПВШП, использование созданного для его реализации Фонда, строительство современных магистралей положительно скажутся на транспортно-логистической инфраструктуре государств ШОС. Также повышению показателей будут способствовать, в частности, электронный документооборот и современная логистика таможенных пунктов.

¹² Шилина М.Г. Новейшие механизмы экономического взаимодействия России и Китая: Шанхайская организация сотрудничества и «Экономический пояс Великого шелкового пути» // Бизнес. Общество. Власть. 2015. № 22. С. 1–14 // URL: <http://www.hse.ru/mag/27364712/2015--22/148967474.html> (дата обращения: 10.06.2015).

¹³ Китайский ветер дует в наши паруса. Китай и Россия создают новое сообщество — Большую Евразию // URL: <http://www.rg.ru/2015/05/31/evrazia-site.html> (дата обращения: 10.06.2015).

¹⁴ The 2014 Logistics Performance Index / The World Bank // URL: <http://lpi.worldbank.org/international/global> (дата обращения: 10.06.2015).

¹⁵ Всего 160 мест.

В настоящее время в ШОС приоритет отдан наземным путям, железнодорожному транспорту и автомобильным дорогам. Инфраструктура **железнодорожного транспорта** на пространстве Организации формируется в целом на основе *двусторонних соглашений* между государствами-членами, разрабатываемых при поддержке Делового совета ШОС. На сегодняшний день реализуются такие перспективные многосторонние проекты как «Москва — Пекин», «Москва — Казань», Приморье-1¹⁶, Приморье-2¹⁷. Большое внимание уделяется развитию Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей как альтернативы маршруту по Евразийскому трансконтинентальному пути (Ляньюньган — Алашанькоу — Роттердам), однако в современных условиях эффективность российских проектов проблематична.

На данном этапе необходимо расширение путей и транспортных коридоров за счет территорий и ресурсов новых государств-членов, что придаст позитивный импульс и откроет перспективы долгосрочного развития. Целесообразно активно использовать потенциал государств-наблюдателей и партнеров по диалогу, а также международных финансовых институтов. При этом успешность формирования транспортных коридоров будет в большей степени определяться уровнем интеграции России и Китая в «единое экономическое пространство евроазиатского рынка»¹⁸.

Автомобильный транспорт, осуществление международных автомобильных перевозок и строительство автомобильных магистралей как направление взаимодействия в деятельности ШОС активизируются, в том числе и с точки зрения правовой регламентации. В *Программе торгово-экономического сотрудничества* зафиксированы совместные пилотные проекты в области автомобильного транспорта, координация деятельности которых осуществляется Специальной рабочей группой транзитного потенциала ШОС. В частности, осуществляется мониторинг строительства, реконструкции и реабилитации участков автомобильных дорог «Волгоград — Шо — Сарыташ — Иркештам — Кашгар» и «Братство — Душанбе — Джиргиталь — Карамык — Иркештам — Кашгар», также строятся международные центры логистики вдоль маршрута E-40¹⁹.

В соответствии с решением пятого Совещания министров транспорта государств-членов ШОС 28 октября 2011 г. началась разработка проекта *Программы (основных направлений) скоординированного развития автомобильных дорог государств-членов ШОС*. В Программе планируется определить автомагистрали, обеспечивающие международные связи государств-членов ШОС, рассчитать спрос на автомобильные пере-

¹⁶ Транспортный коридор «Приморье-1» идет от станции Суйфэньхэ до терминала в порту Восточный. Длина маршрута — 500 км, в то время как альтернативный маршрут через китайский порт Далянь составил бы 1300 км. Кроме того, в рамках коридора работает автотрасса Уссурийск — Пограничный — госграница. Коридор имеет выходы также на порты Владивосток и Находку // URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2544746> (дата обращения: 10.06.2015).

¹⁷ Международный транспортный коридор «Приморье-1» (Харбин — Муданьцзян — Суйфэньхэ — Пограничный (Дунин — Полтавка) — Уссурийск — порты Владивосток, Восточный, Находка — и далее морские линии) является сегментом транспортного коридора Суйфэньхэ, а «Приморье-2» (Чанчунь — Цзилинь — Хуньчунь — порт Зарубино — и далее морские линии) входит в Туманганский коридор // URL: <http://primamedia.ru/news/primorye/16.12.2014/408796/transportnie-koridori-primore-1-i-primore-2-rovisyu.html> (дата обращения: 10.06.2015).

¹⁸ Шанхайская организация сотрудничества: модель 2014-2015: рабочая тетрадь № 21/2015 / Лузянин С.Г., Иванов И.С. (ПСМД). М.: Спецкнига, 2015. С. 22.

¹⁹ E40 — маршрут длиной около 8000 км., соединяющий французский город Кале через Бельгию, Германию, Польшу, Украину, Россию, Казахстан, Узбекистан, Туркмению и Кыргызстан с казахстанским городом Риддер, который находится рядом с казахстанско-российской границей.

возки между государствами, разработать план мер по интегрированному развитию автомагистралей с определением сроков их осуществления, объемов и источников финансирования. Концепция Программы, подготовленной Минтрансом России, была обсуждена на седьмом заседании Специальной рабочей группы транзитного потенциала государств-членов ШОС 13 ноября 2013 г.

В декабре 2014 г. на восьмом заседании стороны обменялись информацией о развитии транспортной инфраструктуры и системы транзитных перевозок. Делегация России информировала о разработке проекта Программы. В рамках встречи обсуждался и вопрос реализации проекта ШОС по синхронному осуществлению строительства автомобильных дорог по маршрутам в составе Е-40 и формированию международного транспортного коридора «Европа — Западный Китай»²⁰ на условиях государственно-частного партнерства. Дальнейшее международное согласование проекта осуществляется в рамках председательства России в ШОС: на седьмом совещании министров транспорта государств-членов в Уфе 15 мая 2015 г. подчеркивалась необходимость скорейшего принятия Программы и продолжения работы по созданию автодорожной инфраструктуры, развитию многофункциональных сервисных центров на трассах международных автомобильных маршрутов, внедрению экологичных технологий. Таким образом, несмотря на потребность в данном документе и активные действия по его разработке, Программа все еще не принята.

В сфере автомобильного транспорта, в отличие от других направлений экономического сотрудничества, развивающихся, как правило, на основе двусторонних соглашений, действует многостороннее соглашение. 12 сентября 2014 г. в Душанбе на встрече глав государств-членов ШОС было подписано *Соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок*²¹. Целью Соглашения является устранение барьеров для международных автомобильных перевозок посредством упрощения и гармонизации документации, процедур и требований, касающихся международных автомобильных перевозок. Признается важность надежных и эффективных перевозок для развития внешнеторговых связей государств.

В Соглашении дан перечень основных понятий, в том числе международной автомобильной перевозки, под которой понимается «перевозка грузов или пассажиров на транспортных средствах с пересечением границы государства и (или) через территорию государства ШОС». Согласно ст. 6, параметры указанных транспортных средств должны соответствовать требованиям законодательства государства, по территории которого выполняется перевозка.

Перевозчикам в соответствии с данным Соглашением предоставляется право на осуществление международных автомобильных перевозок по территории их государства транспортными средствами, зарегистрированными на территории другого государства ШОС. При этом перевозчик, зарегистрированный на территории одного государства-члена, не вправе осуществлять перевозки между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена ШОС. Документами, которые должны нахо-

²⁰ Создание коридора обеспечит развитие всесторонних связей европейских государств с Россией, Казахстаном и странами Средней и Юго-Восточной Азии. Общая протяженность МТМ «Европа — Западный Китай» составляет 8,5 тыс. км., из них 2,3 тыс. км. пройдет по территории России, 2,8 тыс. км. — Казахстана, 3,4 тыс. км. — Китая. См.: Министры транспорта государств-участников ШОС считают создание коридора «Европа — Западный Китай» одним из приоритетных направлений сотрудничества // URL: <http://www.russianhighways.ru/press/news/13452/> (дата обращения: 10.06.2015).

²¹ Соглашение между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. 12.09.2014 // URL: http://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=74490 (дата обращения: 10.06.2015).

дятся у водителя, являются водительское удостоверение и регистрационные документы на транспортное средство, которые должны сопровождаться заверенным переводом на русский и (или) китайский язык.

В области международных автомобильных перевозок на территории ШОС устанавливается разрешительная система. Форма разрешения содержится в Приложении № 2. Разрешение является разовым, не может быть передано третьему лицу и действительно в течение одного календарного года для выполнения одной поездки туда и обратно. При этом устанавливается, что разрешения должны быть использованы в течение одного календарного года, но в любом случае не позднее 31 января следующего года (п. 7 Приложения № 2). Квоты разрешений определяются Совместной комиссией. Отметим, что Россия²² участвует во многих двусторонних договорах о международном автомобильном сообщении, в которых также действует разрешительная система. Однако, в отличие от других государств ШОС, Россия является членом Европейской Конференции министров транспорта (ЕКМТ), и перевозки в третьи страны и из них осуществляются на основе «стандартной международной лицензии», выдаваемой с разрешения ЕКМТ.

Маршруты и пункты пропуска через государственные границы конкретизируются в Приложении № 1 к Соглашению. Приложение закрепляет шесть маршрутов. Пять маршрутов проходят через территорию КНР, и лишь три из шести затрагивают территорию РФ. При этом перевозки могут осуществляться без определения маршрутов, если действует двусторонний или многосторонний договор (ст. 4).

Статья 15 содержит положение, согласно которому государства принимают меры для разработки и реализации совместных инвестиционных проектов развития автотранспортных коридоров. Данная норма служит импульсом к реализации крупных инфраструктурных проектов. Также в Соглашении закреплён перечень ввозимых объектов, освобождаемых от таможенных сборов, пошлин и налогами (ст. 7), что положительно влияет на автомобильные перевозки.

На основе Соглашения создана Совместная комиссия по созданию благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, которая осуществляет мониторинг исполнения Соглашения и обеспечивает его эффективное применение. В состав Комиссии входит один представитель и один заместитель от каждого компетентного органа государства-члена. Заседания проводятся раз в год, решения принимаются в форме протоколов на основе консенсуса.

Соглашение открыто для любого государства, желающего присоединиться к нему (ст. 23), что соответствует идеологии ШОС, действующей на принципах открытого регионализма. Реализация Соглашения создает условия для постепенного присоединения сопредельных государств к транспортной инфраструктуре ШОС.

Таким образом, международно-правовое регулирование международных автомобильных перевозок на пространстве ШОС способствует их эффективному осуществле-

²² Основой современного законодательства России в сфере международных автомобильных перевозок является Федеральный закон от 24.07.1998 № 127-ФЗ (ред. от 24.11.2014) «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (СЗ РФ. 1998. № 31. Ст. 3805). Он регулирует порядок международных транзитных автомобильных перевозок иностранными перевозчиками по территории Российской Федерации, процедуру выдачи и получения российских, иностранных и многосторонних разрешений. По общему правилу, разрешение на автомобильные перевозки по территории одного государства выдается иностранным перевозчиком на условиях взаимности; деятельность в области международных автомобильных перевозок подлежит обязательному лицензированию. Общие правила перевозки грузов автомобильным транспортом регулируются и гл. 40 ГК РФ.

нию. Создаются условия для формирования единой транспортной политики. При этом эксперты отмечают, что успех формирования транспортных коридоров будет определяться не столько объемами перевозок, сколько степенью интеграции России и Китая в единое экономическое пространство Евразийского рынка.

Оценивая перспективы, можно отметить, что разработанная к сегодняшнему дню в рамках ШОС правовая основа межгосударственного взаимодействия в транспортно-логистической сфере позволяет развивать современные транспортные маршруты и трансконтинентальные транспортные коридоры. В свою очередь развитие транспортной инфраструктуры и реализация крупномасштабных совместных проектов в сфере транспорта и логистики в рамках ШОС позволяют расширить товарооборот, дают существенный импульс региональной экономической интеграции и способствуют экономическому росту всех государств Евразийского континента.

Таким образом, активное взаимодействие государств ШОС в транспортно-логистической сфере сегодня идет по различным направлениям (сотрудничество в разработке международно-правового регулирования, совместное строительство транспортных коридоров, трансграничные перевозки), по разным «дорогам» (железнодорожным, автомобильным, воздушным), однако предполагает один общий путь — к совместному развитию и процветанию государств Евразии.



Библиография

- Блищенко И.П., Абашидзе А.Х. Право международных организаций. М.: РУДН, 2013. 289 с.
- Винокуров Е.Ю. и др. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. М.: Евразийский банк развития, 2009. 60 с.
- Гетьман-Павлова И.В., Постникова Е.В. Международное право. 2-е изд. Учебник. М.: Юрайт, 2015. 709 с.
- Гречуха В.Н. Международное транспортное право. М.: Юрайт, 2011. 475 с.
- Евстафьев Д., Привалов К. Евразия: новые горизонты интеграции. Экономический очерк. М.: Первая Образцовая типография, 2015. 128 с.
- Лузянин С.Г. Российско-китайское взаимодействие в XXI веке // Мировая экономика и международные отношения. 2005. № 5. С. 61–70.
- Лукин А.В. Шанхайская организация сотрудничества: структурное оформление и перспективы развития // Аналитические записки Научно-координационного совета по международным исследованиям МГИМО. 2005. Вып. 2. С. 45–60.
- Нешатаева Т.Н. Международные организации и право. Новые тенденции в международно-правовом регулировании. М.: Дело, 1999. 272 с.
- Российско-китайский диалог: 2015: доклад № 18. М.: Спецкнига, 2015. 32 с.
- Фадеева И.А. Особенности ШОС как регионального объединения // Вопросы экономики и права. 2011. № 1. С. 340–343.
- Черниченко С.В. Теория международного права в 2-х томах. Т. 1: Современные теоретические проблемы. М.: НИМП, 1999. 336 с.
- Шанхайская организация сотрудничества: модель 2014–2015. Рабочая тетрадь №21/2015 / отв. ред. И.С. Иванов. М.: Спецкнига, 2015. 36 с.
- Шибеева Е.А., Поточный М. Правовые вопросы структуры и деятельности международных организаций. М.: Изд-во МГУ, 1988. 192 с.
- Шилина М.Г. Международно-правовое регулирование экономического сотрудничества в рамках ШОС: особенности, проблемы, перспективы // Евразийский юридический журнал. 2015. № 4 (83). С. 39–41.
- Шилина М.Г. Новейшие механизмы экономического взаимодействия России и Китая: Шанхайская организация сотрудничества и «Экономический пояс Великого шелкового пути» // Бизнес. Обще-

ство. Власть. 2015. № 22. С. 1–14 // URL: <http://www.hse.ru/mag/27364712/2015--22/148967474.html> (дата обращения: 10.06.2015)

Шилина М.Г. Шанхайская организация сотрудничества как формат политического и экономического взаимодействия государств: реалии и перспективы // Бизнес. Общество. Власть. 2014. № 21. С. 41–61 // URL: <http://www.hse.ru/mag/27364712/2014--21/141402169.html> (дата обращения: 10.06.2015)

Suisheng Zhao. Chinese Foreign Policy: Pragmatism and Strategic Behavior. New York, 2004. 319 p.

International Legal Regulation of the Transport and Logistics Interactions within the Framework of the SCO



Maria Shilina

Postgraduate Student, Department of International Public and Private Law, Law Faculty, National Research University Higher School of Economics. Address: 20 Myasnitckaya Str., Moscow, 101000, Russian Federation. E-mail: mary.shilina@gmail.com



Abstract

The article examines current legal issues of state economic cooperation within the frameworks of Eurasian interstate mechanisms of economic cooperation and integration. In particular, we investigated the legal aspects of cooperation among member states of the Shanghai Cooperation Organization (SCO) in the transport and logistics sector. The importance of development of transport infrastructure in the framework of the SCO is determined by its operation in the complex geopolitical and geo-economic realities. The author explores the basic international legal instruments of the SCO, relating to the transport sector; also the latest empirical material is examined. The peculiarities and disadvantages of the legal regulation of the transport and logistics activity are identified.

The author examines the actual problem of connection of the modern Eurasian mechanisms of state cooperation in terms of the creation an efficient transport infrastructure and concludes that the latest transport initiatives of China and Russia can effectively be implemented on the basis of the SCO. Connection of the Eurasian Economic Union (EAEC) and the Silk Road Economic Belt (SREB) with the SCO as an institutionalized international organization and an effective platform for the development of coordinated decisions is expected to be optimal. The combination of these mechanisms will create a new model of economic cooperation. The construction and modernization of transcontinental transport highways seems as the basis for the practical implementation of the connection of the Eurasian integration mechanisms. The author considers the mechanisms of international legal regulation of rail transport within the SCO. In the article the major obstacles and recommendations for the effective functioning of the railway communication are identified for the first time. In the article international legal regulation of the automobile communication in the SCO and the current legal framework of the international road transport is investigated. The author concludes that the existing international legal regulation of state cooperation in the transport and logistics sector in the SCO allows effective development of a modern transport infrastructure, the formation of which involves the intensification of the cooperation among states of the SCO in other fields and would stimulate economic integration of the Eurasian states.



Keywords

international law, international organizations, Russia, People's Republic of China, state economic cooperation, The Shanghai Cooperation Organization, the SCO, the Silk Road Economic Belt.

Citation: Shilina M.G. (2015) International Legal Regulation in the Transport and Logistics Interactions within the Framework of the SCO. *Pravo. Zhurnal Vysshey shkoly ekonomiki*, no 3, pp. 78–87 (in Russian)



References

- Blischenko I.P. (2013) *Pravo mezhdunarodnikh organizatsiy* [Law of International Organizations]. Moscow: RUDN, 289 p. (in Russian)
- Fadeeva L.A. (2011) Osobennosti SHOS kak regionalnogo obedineniya [SCO as a Regional Body]. *Voprosy ekonomiki i prava*, no 1, pp. 340–343.
- Get'man-Pavlova I.V., Postnikova E.V. (2015) *Mezhdunarodnoe pravo* [International Law]. Moscow: Yurayt, 709 p. (in Russian)
- Grechukha V.N. (2011) *Mezhdunarodnoe transportnoe pravo* [International Transport Law]. Moscow: Yurayt, 475 p. (in Russian)
- Evstafev D., Privalov K. (2015) *Evraziya: novie gorizonty integratsii* [Eurasia: New Horizons of Integration]. Moscow: Press, 128 p. (in Russian)
- Luzyanin S. (2005) Rossiisko-kitaiskoe vzaimodeistvie v XXI veke [Russo-Chinese Cooperation in the 21st century]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnie otnosheniya*, no 5, pp. 61–70.
- Neshataeva T.N. (1999) *Mezhdunarodnie organizatsii i pravo. Novie tendentsii v mezhdunarodno-pravovom regulirovanii* [International Organizations and Law. New Trends in International Law Regulation]. Moscow: Delo, 272 p. (in Russian)
- Luzyanin S.G., Chao H., Ivanov I.S. (2015) *Rossiysko-kitaiskiy dialog: model 2015* [Russo-Chinese Dialogue]. Moscow: Spetzkniga, 32 p. (in Russian)
- Chernichenko S.V. (1999) *Teoriya mezhdunarodnogo prava. Tom 1: Sovremennye problemy* [Theory of International Law. Vol. 1. Contemporary Issues]. Moscow: NIMP, 336 p. (in Russian)
- Luzyanin S.G., Ivanov I.S. (2015) *Shankhaiskaya organizatsia sotrudnichestva: 2014–2015* [The Shanghai Cooperation Organization: 2014–2015]. Moscow: Spetzkniga, 36 p. (in Russian)
- Shibaeva E.A., Potochnyy M. (1988) *Pravovye voprosy strukturi i deyatel'nosti mezhdunarodnikh organizatsiy* [Legal Issues of the Architecture and Activity of International Organizations]. Moscow: MGU, 192 p. (in Russian)
- Shilina M.G. (2015) Mezhdunarodno-pravovoe regulirovanie ekonomicheskogo sotrudnichestva v ramkakh SHOS: osobennosti, problemy, perspektivy [International Law Regulation of Economic Cooperation within the SCO: Features, Issues, Perspectives]. *Eurazijskiy uridicheskiy zhurnal*, no 4 (83), pp. 39–41.
- Shilina M.G. (2015) Noveishie mekhanizmi ekonomicheskogo vzaimodeistviya Rossii i Kitaya: Shan'hai'skaya organizatsia sotrudnichestva i "Ekonomicheskiy poyas Velikogo shelkovogo puti" [The Latest Tools of Economic Cooperation of Russia and China: Shanghai Cooperation Organization and Great Silk Road Economic Belt]. *Biznes. Obschestvo. Vlast'*, no 22, pp. 1–14.
- Shilina M.G. (2014) Shan'hai'skaya organizatsiya sotrudnichestva kak format politicheskogo i ekonomicheskogo vzaimodeistviya gosudarstv: realii i perspektivy [The Shanghai Cooperation Organization as a Pattern of Political and Economic Cooperation between States]. *Biznes. Obschestvo. Vlast'*, no 21, pp. 41–61.
- Suisheng Zhao (2004) *Chinese Foreign Policy: Pragmatism and Strategic Behavior*. New York: Sharpe, 319 p.