

practice the relation of the Hague Convention 1980 to other Conventions should be touched upon. Certain provisions of the Hague Convention 1980 are concretized in the rules of the Hague Convention on protection of children 1996 – particularly, jurisdiction on the base of the habitual residence of the child, taking of necessary provisional measures of protection of the child and court cooperation. It's also necessary to take into account that Ukraine is the Contracting State of the European Convention on Recognition and Enforcement of Decisions concerning Custody of Children and on Restoration of Custody of Children 1980, it regulates issues similar to those which fall also under the scope of the Hague Convention 1980. The question on possible criteria for identification whether the dispute falls under the scope of the Hague Convention 1980 is researched in the statement. Some remarks concerning the main distinctions between the Hague Convention 1980 and the European Convention concerning custody of children 1980 are made.

Keywords: civil cases on return of a child; disputes about custody; Ukrainian courtspractice; conflicts in the system of international legal acts.

УДК 341.22:656

О. Каспрук, асп.
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ СПІВРОБІТНИЦТВА В РАМКАХ ПРОЕКТУ "НОВОГО ШОВКОВОГО ШЛЯХУ"

У статті аналізуються теоретичні та практичні аспекти міжнародно-правового співробітництва в рамках проекту "Нового Шовкового шляху". Спеціальна увага приділена вивченню недоліків правових режимів транспортних коридорів. Спируючись на опрацьований матеріал, надаються пропозиції щодо удосконалення правової системи Євразійського транспортного коридору.

Ключові слова: правовий режим, транспортний коридор, Євразійський транспортний коридор, міжнародно-правове регулювання МТК, міжнародні договори, проект "Новий Шовковий шлях".

На сучасному етапі відбуваються масштабні процеси глобалізації, які утворюють нові форми геополітичної конкуренції – трансконтинентальні інтеграційні проекти, в яких країни з прискореним динамізмом економічного розвитку служать локомотивами для менш розвинених партнерів. Крім того, в теоретичному аспекті розроблювані проекти характеризуються властивістю паралельного існування, однак при перенесенні на практичну площину виявляють ряд протиріч. Пов'язуючи в єдині мережі все нові країни, регіони і цілі континенти, міжнародно-правове середовище впливає на характер, інтенсивність, тривалість двосторонніх і багатосторонніх відносин, примушуючи взаємодіяти держави, які раніше не були партнерами.

Мета статті – розкрити сутність міжнародно-правового співробітництва в рамках проекту "Нового Шовкового шляху" та сформулювати пропозиції щодо удосконалення правової системи Євразійського транспортного коридору.

Питання, пов'язані зі сферою міжнародного транспорту виступають предметом праць таких вітчизняних і зарубіжних дослідників, як: Д.В. Семенов, Н.Х. Ахметшин, В.В. Первухін, В.А.Карасев, С.І. Пирожков, Ю.М. Цветов та інших.

Проблеми розвитку євразійських транспортних зв'язків пов'язані насамперед з міжнародним співробітництвом в галузі транспорту між країнами, розташованими вздовж "Шовкового шляху". Незважаючи на досягнення достатнього економічного розвитку, через диспропорцію в географічних та економічних умовах існує незбалансованість у співпраці в галузі транспорту. Гальмують процес розвитку в цій сфері наступні проблеми:

- двосторонні та багатосторонні договори належним чином не реалізуються;
- існування нефізичних бар'єрів.

Роль міжнародно-правового співробітництва проявляється у прискоренні процесів покрокового поєднання, створення "єдиного правового порядку", а не у повній ідентифікації правопорядків. Це проявляється не у нівелюванні національних особливостей, а у пошуку критеріїв співвідношення з урахуванням національної ідентичності [1, с.36].

Деякі країни з тих чи інших причин не мають необхідних законів і правил, а служби, відповідальні за виконання законів і правил та прикордонні служби розви-

нені недостатньо. Все це чинить серйозний й негативний вплив на економічну діяльність транспортних підприємств і на розвиток двосторонньої співпраці. Нерівномірний розвиток автотранспортної інфраструктури в цих країнах, як результат відносно низького рівня економічного розвитку і відмінностей в національних умовах, також стримує розвиток регіонального співробітництва в галузі транспорту і вільне переміщення вантажів, капіталу, технології та людей.

Більшість маршрутів сучасних євразійських транспортних коридорів не мають конвенційної основи, а базуються лише на нормах "м'якого права". Відповідно дані маршрути не мають міжнародно-правового статусу міжнародних транспортних коридорів (МТК), а є транспортними коридорами міжнародного значення (або МТК в широкому значенні). У зв'язку з цим виникає суттєва необхідність у "прийнятті рамкової конвенції про МТК, розробці міжнародних угод, що конституюють МТК та у створенні системи міжнародно-правового регулювання МТК" [2].

Одним із шляхів міжнародно-правового співробітництва є вдосконалення "Шовкового шляху" як історично визначеного маршруту, що зв'язує Східну Азію із Середземномор'ям.

В історичному ракурсі "Шовковий шлях" – це система караванних шляхів, що пов'язували протягом більше тисячі років культурні центри величезного простору материка між Китаєм і Середземномор'ям. Сам термін був вперше введений в науковий обіг німецьким географом і геологом В.Ріхтгофеном в 70-ті роки XIX ст. для позначень зв'язків між далекосхідним і західним світом і виявився надзвичайно вдалим і загальноприйнятним. З II ст. н.е. шовк став головним товаром, який везли китайські купці в далекі країни [3, с.11].

Ініціатива з відродження "Нового Шовкового шляху", охоплюючи стратегічні, економічні, культурні, інфраструктурні аспекти співпраці, може стати найбільшим Євразійським проектом. Найбільш активними учасниками ініціативи на сьогоднішній день є КНР і Казахстан, вже реалізують конкретні проекти і транспортні маршрути. Значну зацікавленість у проекті проявляють і держави Центральної і Південної Азії, Близького Сходу, а також Європейські країни.

Китайський економічний проект "Економічний пояс Шовкового шляху" виступає конкурентом Євразійського

економічного союзу, та виглядає досить привабливо, так як дана ідея не передбачає створення нових структурних об'єктів, а виступає лише варіантом економічної інтеграції на основі спільних інтересів через створення єдиної мережі автомагістралей та залізничних доріг, які будуть забезпечувати як взаємну торгівлю, так і транзит зовнішньоторговельних вантажів із Азіатсько-Тихоокеанського регіону в Європу.

В цілому, всі висунуті КНР за останні роки ідеї відродження "Шовкового шляху" відрізнялися помітним політичним і економічним прагматизмом. Як зазначає М. Руссе (M. Rousset), один з авторів монографії "Нова Європа: Париж – Берлін – Москва" "Пекін докладав значних зусиль, щоб модернізувати "Новий Шовковий шлях" аж до кордонів Європи, вважаючи економічну експансію більш важливою, ніж створення військових баз, які там сьогодні переважно російські" [4, с.355-359].

Участь КНР в реалізації свого варіанту відродженні "Шовкового шляху" спочатку спиралася на тактику "подолання менталітету холодної війни і конфронтації" [5, с.83].

Необхідно зазначити, що відродження найдавнішого торговельно-економічного коридору – "Нового Шовкового шляху" – це комплексна стратегія відновлення трансконтинентальних взаємин між країнами євразійського континенту. Понад 50 країн можуть стати потенційними учасниками проекту, який може об'єднати більше половини світового населення.

З метою організації нового транспортного коридору між КНР та Європою в листопаді 2013 року в Бухаресті була організована зустріч прем'єр-міністра КНР Л. Кецяна з представниками країн Центральної та Східної Європи. За результатами переговорів між країнами була підписана програма співробітництва [6].

Основною ціллю "Економічного поясу Шовкового шляху" є створення якісної нової моделі регіонального співробітництва. Традиційна модель співробітництва на регіональному рівні враховує в першу чергу встановлення єдиної митної політики, а потім створення міждержавних інститутів. Головною метою "Економічного поясу Шовкового шляху" виступає співпраця у сфері транспорту та інвестицій. "Економічний пояс Шовкового шляху" не є проектом інтеграційного співробітництва, відповідно не передбачається створення в перспективі митного союзу. При цьому усталений механізм існуючих зв'язків на регіональному рівні повністю зберігається.

Концепція "Нового Шовкового шляху" включає в себе наступні пункти: політичні зв'язки, з'єднання доріг, вільна торгівля, грошовий обіг і спільні прагнення народів. Відповідно до даної Концепції країни повинні посилювати співробітництва в таких областях, як обмін інформацією, взаємне визнання правил і взаємна допомога в контролюючих органах, а також вживати заходи для усунення інвестиційних бар'єрів. [7, с. 20].

Уникнення подвійного оподаткування є теж досить важливим. Сторони традиційно виходять з того, що "угоди щодо уникнення подвійного оподаткування – це міжнародні договори з податкових питань, метою яких є виключення оподаткування того самого доходу або майна двічі у двох різних країнах" [8, с.7].

Таким чином, розв'язання сукупності цих проблем постане пріоритетом міжнародно-правового регулювання.

Необхідно зазначити, що раніше США вже пропонували план "Новий Шовковий шлях" з центром в Афганістані.

В КНР зазначають, що переваги запропонованого ними проекту полягають у кількох важливих положеннях. Насамперед це перевага концепції розвитку. У порівнянні з Євразійським союзом і американським "Но-

вим Шовковим шляхом", "Економічний пояс Шовкового шляху" виступає всебічним проектом, що охоплює країни та регіони з населенням близько 3 млрд осіб.

В межах "Шовкового шляху", як вважають в КНР можна створити Євразійську економічну зону, яка включатиме:

- Шанхайську організації співпраці (ШОС);
- Євразійське економічне співтовариство (ЄврАзЕС);
- Американський "Новий Шовковий шлях".

У вересні 1990р. у Владивостоці на міжнародній конференції "Азіатсько-Тихоокеанський регіон: діалог, безпека, співпраця" міністром закордонних справ Радянського Союзу Е. Шеварднадзе була озвучена ідея відтворення транс'євразійської магістралі. Незабаром Е. Шеварднадзе просував цю ідею в штаб-квартирі Євросоюзу, де вона вперше стала предметом обговорення. З цього моменту став відраховуватися час початку нового життя "Шовкового шляху". На нашу думку, це історично обумовлено необхідність докорінного перегляду відносин Схід-Захід та пошуком нових геополітичних конструкцій, покликаних служити каркасом майбутнього світового порядку.

У світлі Конференції Міністрів транспорту, що відбулася у травні 1993 року в Брюсселі за участю восьми країн Південного Кавказу та Центральної Азії з метою формування Євразійського транспортного коридору, країни домовились здійснити спеціальну регіональну програму масштабної технічної допомоги TRACECA.

Підтримку проектів було надано Європейським Союзом, який через програму TACIS здійснює фінансування його основних заходів, а також Сполученими Штатами Америки, які, на проведеній в квітні 1999 р у Вашингтоні спеціальній зустрічі за проектом TRACECA, офіційно визнали його як альтернативу російським транспортним комунікаціям.

Сьогодні TRACECA являється також Міжурядовою Комісією, основними цілями якої виступають:

- забезпечення безпеки перевезень, збереження вантажів і охорона навколишнього середовища;
- забезпечення міжнародного перевезення вантажів і пасажирів, а також міжнародного перевезення вуглеводнів;
- сприяння доступу на міжнародний ринок автомобільного, повітряного та залізничного транспорту, а також торгового судноплавства;
- створення рівних умов конкуренції транспортних операцій тощо [9].

Таким чином, коридор "TRACECA" виступає одним з етапів реконструкції "Шовкового шляху".

Проаналізуємо, які переваги отримує Україна від участі у проекті TRACECA. Завдяки співробітництву України в рамках даного транспортного коридору обсяг українського вантажообігу значно зріс, позитивна динаміка змін спостерігається і в інших сферах співробітництва.

Звернемо увагу на той факт, що в даний період учасники TRACECA розглядають транспортний коридор як фундамент, що здійснює позитивний вплив на міжрегіональну інтеграцію, так як стратегія розвитку TRACECA, крім удосконалення інституційної системи транспортного коридору, передбачає поступове створення стійкого ланцюга мультимодальних перевезень, а саме забезпечення постійного руху товарів і вантажів з використанням різних видів транспорту з поетапною інтеграцією TRACECA в Транс'європейські транспортні мережі (TENs).

Зазначимо, що на сьогодні для України є досить важливим пошук нових схем транспортування вантажів у

напрямку Балтійське море – Чорне море, та їх міжнародно-правового регулювання.

Також потребує необхідного правового регулювання використання і іншого транзитного потенціалу України. Це викликано потребою удосконалення співпраці у формуванні правової бази, що регламентує транспортні перевезення між Україною та країнами-партнерами, а також у спрощенні формальних процедур при перевезенні вантажів. Участь України у розвитку нового транспортно-коридору є досить актуальною, у зв'язку з анексією Криму, а також визначається необхідністю формування нових економічних умов співробітництва з країнами ЄС.

Звернемо увагу на те, що одним із компонентів "Нового Шовкового шляху" виступає Євразійський транспортний коридор, стимулом для розвитку якого стало укладення низки міжнародних договорів і угод. Значною подією в цьому контексті стало підписання в 1996 році в м. Серахс (Туркменістан) угод Про співробітництво в сфері регулювання транзитних перевезень та про координацію діяльності залізничного транспорту між Грузією, Азербайджаном, Узбекистаном і Туркменістаном. Пізніше до угод приєднався ряд інших держав. Таким чином, Серахські угоди були фактично першою спробою міжнародного договірно-правового забезпечення реалізації проекту щодо задіяння Євразійського транспортного коридору.

Не менш важливе значення мала спільна конференція TRACECA і BSEC (Організація Чорноморського Економічного Співробітництва) у квітні 1997 року в Тбілісі, на якій була підписана Конвенція про співпрацю між ними.

Повертаючись до програми TRACECA, відзначимо, що її здійснення було тісно пов'язане із зустрічами спільних робочих груп, що складаються з представників Єврокомісії та міністрів транспорту країн бенефіціаріїв. Таких зустрічей було п'ять, остання з них відбулася в травні 1998 року в Тбілісі. На ній було заявлено, що з метою додання більшого динамізму процесу здійснення програми TRACECA необхідно розробити єдину транзитну транспортну політику і була схвалена спільна ініціатива президентів Грузії та Азербайджану щодо доцільності підписання багатосторонньої угоди про єдину транспортну політику.

У вересні 1998 року в Баку пройшла Міжнародна Конференція з відновлення "Шовкового шляху", на ній було підписано основну багатосторонню угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа-Кавказ-Азія, що фактично стало початком створення юридичної бази будівництва Євразійського транспортного коридору. Основною метою Угоди є гармонізація транспортної політики країн TRACECA, яка розповсюджується на всі види транспорту за винятком повітряного. Була закладена основа подальшого поглиблення і розвитку економічних відносин, торгівлі і транспортних зв'язків між регіонами Європи, Чорного і Каспійського морів та Кавказу.

В останні роки КНР ініціювала включення України до процесу створення єдиної системи інфраструктурних і торгових шляхів у Євразії.

У цьому контексті дієюю платформою для виведення міждержавних відносин на якісно новий рівень і здійснення масштабної співпраці має стати імплементація Договору про дружбу і співробітництво між Україною і КНР та реалізація Програми розвитку відносин стратегічного партнерства між Україною і КНР на 2014–2018 роки. Для розширення співробітництва з КНР Україна

має забезпечити стабільні ділові контакти та плідний діалог у правовій сфері з огляду на сучасні виклики.

Слід зазначити, що Україна вже зробила перші шляхи для інтегрування в міжнародну транспорту систему, прийнявши наступні правові акти:

- Постанова Кабміну України № 1324 від 30 жовтня 1996 року "Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх в міжнародну транспортну мережу".

- Постанова Кабміну України № 821 від 4 серпня 1997 року "Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні".

- Постанова Кабміну України №346 від 20 березня 1998 року "Про затвердження Програми створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні".

- Постанова Кабміну України № 965 від 11 липня 2002 року "Про створення Міжвідомчої комісії з питань транспортних коридорів та транзитної політики".

- Закон України № 3022-111 від 7 лютого 2002 року "Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 рр роках", базисом якого виступила Програма розвитку транспортних коридорів в Україні.

Забезпечення подальшого розвитку стратегічного партнерства між Україною та КНР залежить від реалізації наступних стратегій:

- активізація співпраці України з міжнародними організаціями та країнами-партнерами, спрямована на гармонізацію різних нормативів;

- створення в межах діяльності Спільної міждержавної комісії підкомісії з питань транспортних коридорів і транзитної політики;

- визначення і аналіз шляхів міжнародно-правової взаємодії України з КНР в площині китайської політики побудови "економічного поясу Нового шовкового шляху";

- прийняття законів, які б стимулювали створення та функціонування в Україні нових транспортних магістралей міжнародного значення.

- започаткування регіональної співпраці в рамках розширення взаємодії з китайськими партнерами для активізації практичної взаємодії [10].

Висновки. Таким чином, в успіху континентального мегапроекту – "Нового Шовкового шляху" сьогодні зацікавлено багато країн, вони ж будуть зацікавленими в його сталому надійному функціонуванні. Україна має стати необхідним елементом розгалуженої мережевої структури, важливим її ланцюгом, оскільки володіє досить високим транзитним потенціалом, відповідно, у неї є всі можливості для інтенсивного розвитку мережі МТК. На наш погляд, така обставина буде сприяти масштабному розвитку трансконтинентального співробітництва, звісно з відповідним рівнем забезпечення міжнародно-правового регулювання.

Список використаних джерел

1. Скакун О. Ф. Верховенство права как принцип интеграции правовых систем в современном мире // Наукові праці ОНУА. – О. : Юрид. л-ра, 2009. – Т. VIII. – С. 35-44.
2. Семёнов Д.В. Правовые режимы евразийских транспортных коридоров // Д. В. Семенов //Евразийский юридический журнал. – 2013. – № 1 (56). – С. 21 – 25.
3. Ахметшин Н.Х. / Тайны Шелкового пути. Записки историка и путешественника, издательство М.: Вече, 2002. – 416 с.
4. Rousset M. La nouvelle Europe: Paris-Berlin-Moscou. Le continent paneuropéen face au choc des civilisations. – Paris: Godefroy de Bouillon, 2009. – 538 p.
5. Karrar H. The new Silk Road diplomacy: China's Central Asian foreign policy since the Cold War. – Vancouver: UBC Press, 2010. – 272 p.

6. "Новый шелковый путь" получил партнеров в Восточной Европе // KM онлайн 2013. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.km.ru/world/2013/12/02/evropeiskii-soyuz-es/726641-novyi-shelkovyi-put-poluchil-novykh-partnerov-v-vostoch>.

7. Первухин В.В. Новый шелковый путь / В.Первухин // журнал "Энергетическая политика", №3, 2014. – С. 18 – 27.

8. Helen Chin Fong Lau, Winnie He Timothy Cheung. The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road May / Global Sourcing Fung Business Intelligence Centre: Hong Kong, 2015 – P. 1-15

9. Проект ТРАСЕКА. Международный транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.tracesa-org.org/default.php>.

10. Кошовий С. З Китаєм не розминутись / С. Кошовий // Журнал Віче №13, липень 2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.viche.info/journal/4797/>.

Надійшла до редколегії 14.11.15

О. Каспрук, асп.

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА В РАМКАХ ПРОЕКТА "НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ"

В статье анализируются теоретические и практические аспекты международно-правового сотрудничества в рамках "Нового шелкового пути". Специальное внимание уделено изучению недостатков правовых режимов транспортных коридоров. Основываясь на обработанном материале, делается попытка дать предложения по совершенствованию правовой системы Евразийского транспортного коридора.

Ключевые слова: правовой режим, транспортный коридор, Евразийский транспортный коридор, международно-правовое регулирование МТК, международные договоры, проект "Новый Шелковый путь".

O. Kaspruk, postgraduate student

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

INTERNATIONAL LEGAL COOPERATION PRINCIPLES WITHIN 'THE NEW SILK ROAD'

Theoretical and practical aspects of international legal cooperation within the new Silk Road are being analyzed in this article. Special attention is paid to the research of shortcomings of the international legal regime of transport corridors. Grounding on the basis of material being researched an attempt is made to provide proposals for improving the legal system of the European transport corridor.

Keywords: legal regime, transport corridor, the Eurasian transport corridor, international legal regulation of MTC, international treaties, the project "New Silk Road".

Наукове видання



ВІСНИК

КИЇВСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА

МІЖНАРОДНІ ВІДНОСИНИ

Випуск 1(43)

Друкується за авторською редакцією

Оригінал-макет виготовлено Видавничо-поліграфічним центром "Київський університет"

Автори опублікованих матеріалів несуть повну відповідальність за підбір, точність наведених фактів, цитат, економіко-статистичних даних, власних імен та інших відомостей. Редколегія залишає за собою право скорочувати та редагувати подані матеріали. Рукописи та дискети не повертаються.



Формат 60x84^{1/8}. Ум. друк. арк. 10,0. Наклад 300. Зам. № 215-7585.
Гарнітура Arial. Папір офсетний. Друк офсетний. Вид. № МВ2.
Підписано до друку 23.09.15

Видавець і виготовлювач
Видавничо-поліграфічний центр "Київський університет"
01601, Київ, б-р Т. Шевченка, 14, кімн. 43
☎ (38044) 239 3222; (38044) 239 3172; тел./факс (38044) 239 3128
e-mail: vpc@univ.kiev.ua
http: vpc.univ.kiev.ua

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1103 від 31.10.02