



сти к *acquis* ЕС указанное обуславливает актуальность учета актов ЕС, принятых в этой сфере, а также выработки эффективных механизмов сближения законодательства, в частности, как это определено для направлений сферы конкуренции и предоставления услуг Соглашения об ассоциации.

Список использованной литературы:

1. Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part OJ L 161, 29.5.2014, P. 3–2137.
2. Interim Agreement on trade and trade-related matters between the European Community, the European Coal and Steel Community and the European Atomic Energy Community, of the one part, and Ukraine, of the other part OJ L 311, 23.12.1995, P. 2–20.
3. Право інтелектуальної власності Європейського Союзу та законодавство України [За редакцією Ю.М. Капіци: кол. авторів: Ю.М. Капіца, С.К. Ступак, В.П. Воробйов та ін.]. – К.: Видавничий Дім «Слово», 2006. – 1104 с.
4. Правове забезпечення сфери інтелектуальної власності в Україні в контексті європейської інтеграції: концептуальні засади: моногр. [За наук. ред. д-ра юрид. наук О.П. Орлюк; кол. авт.: В.С. Дроб'язко, А.В. Міндрул, О.О. Тверезенко, Л.І. Работягова, О. Штефан та ін.]. – К., 2010. – 464 с.
5. Капіца Ю.М., Ступак С.К., Жувака О.В. Авторське право і суміжні права в Європі / Ю.М. Капіца. – К.: Логос, 2012. – С. 210–213, 222–227.
6. Directive (EU) 2015/2436 of the European Parliament and of the Council of 16 December 2015 to approximate the laws of the Member States relating to trade marks OJ L 336, 23.12.2015, P. 1–26.
7. Огляд стану адаптації законодавства України до *acquis communautaire*. Державний департамент адаптації законодавства. – К.: ТОВ „НікаПрінт”, 2007. – С. 132–135.
8. Regulation (EU) № 1151/2012 of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 on quality schemes for agricultural products and foodstuffs OJ L 343, 14.12.2012, P.1.
9. Regulation (EU) № 608/2013 of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 concerning customs enforcement of intellectual property rights and repealing Council Regulation (EC) № 1383/2003 OJ L 181, 29.6.2013, P. 15–34.

УДК 341.22:656

КИТАЙСКОЕ ВИДЕНИЕ «НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ»: ПРАВОВАЯ БАЗА «СЕВЕРНОГО МАРШРУТА» И «ШЕЛКОВОГО ВЕТРА»

Оксана КАСПРУК,

аспирант кафедры международного публичного права
Института международных отношений
Киевского национального университета имени Тараса Шевченко

Summary

Theoretical and practical aspects of international legal cooperation within the China's «One Belt, One Road» initiative are being analyzed in this article. Special attention is paid to the research of legal regimes of two vectors of the «Silk Road Economic Belt», namely, the «Silk Wind» and the «Northern Route». Grounding on the basis of material being researched an attempt is made to provide proposals for improving the legal system of the China's «Silk Road Economic Belt».

Key words: «New Silk Road», «One Belt, One Road», «Silk Road Economic Belt», legal regime, international treaties, «Silk Wind», «Northern Route».

Аннотация

В статье анализируются теоретические и практические аспекты международно-правового сотрудничества в рамках китайской инициативы «Один пояс – один путь». Специальное внимание уделено изучению правовых режимов двух векторов проекта «Экономический пояс Шелкового пути», а именно «Шелкового ветра» и «Северного маршрута». Основываясь на обработанном материале, автор делает попытку выдвинуть предложения по совершенствованию правовой системы проекта «Экономический пояс Шелкового пути».

Ключевые слова: «Новый Шелковый путь», «Один пояс – один путь», «Экономический пояс Шелкового пути», правовой режим, международные договоры, «Шелковый ветер», «Северный маршрут».

Постановка проблемы. Идея возрождения известного Великого шелкового пути, ведущего из Китая в Европу, рассматривалась разными государствами. В первую очередь это связано с постоянным нарастанием системного противостояния между ведущими странами в различных регионах мира. Наблюдаются попытки очередного передела «сфер влияния» путем формирования нового правопорядка, который способен в значительной степени трансформировать международно-правовую систему.

С помощью инициативы «Один пояс – один путь» Китаю удастся решить не только многие внутренние проблемы, но и внести серьезный вклад в изменение ситуации на международной арене. Однако у данного проекта есть серьезные противники в лице крупнейших мировых держав, которые представляют возрождение Великого шелкового пути в другом разрезе.

Актуальность темы исследования подтверждается тем, что в настоящее время китайское видение «Нового Шелкового пути» является наиболее перспективным и превосходит другие стратегические инициативы в Центральной Азии. Исходя из вышеизложенного, исследование особенностей международно-правового регулирования всех векторов китайского проекта по возобновлению Великого шелкового пути имеет актуальное теоретическое и практическое значение.

Изучением особенностей китайского проекта «Один пояс – один путь» занимались такие ученые: Л. Безруков, В. Михеев, С. Луконин, Н. Засядько и другие. Вместе с тем анализ работ отечественных и зарубежных ученых позволяет сделать вывод о том, что на сегодняшний день данный вопрос не исследован в достаточной мере.

Целью исследования выступает комплексный анализ китайского видения «Нового Шелкового пути», а также



исследование особенностей международно-правового регулирования проекта «Один пояс – один путь».

Изложение основного материала.

В условиях роста взаимозависимости между государствами на современном этапе наблюдаются глубокие изменения в системе международных отношений. Формирование приоритетов внешней политики большинства стран обусловлено глубокими геополитическими трансформациями, изменением глобального политико-правового пространства, переформатированием мирового порядка. Ориентируясь на принцип верховенства международного права в международных отношениях, страны пытаются найти новые пути взаимодействия. В вопросах развития транспортных путей в Центральной Азии соприкасаются интересы не только стран, расположенных вдоль исторического Шелкового пути, но и внешних по отношению к региону участников. Многие программы региональных организаций направлены на формирования и модернизацию транспортных коридоров в данном регионе, которые должны стать базовыми национальными коридорами и опорной транспортной сетью для международных перевозок. В настоящее время очень немногие проекты принесли какие-либо ощутимые результаты.

Инициатива по возобновлению Великого шелкового пути, начатая правительством Китая, предлагает развитие транспортных коридоров по территориям стран, которые содержат почти две трети населения мира и составляют одну треть мирового богатства. Данный проект позволит укрепить связи между странами и ускорить развитие путем создания новых возможностей для торговли, инвестиций, экономической деятельности, технологических инноваций, а также передвижения людей и товаров. Возрождения Великого шелкового пути требует решения правовых вопросов, которые необходимы для содействия успеху этой инициативы.

Китай активно наращивает свое экономическое присутствие в Центральной Азии, основная цель которого – обеспечение энергетической безопасности, учитывая все увеличивающуюся зависимость от нефти и газа. Помимо этого, существуют внутренние проблемы, опасность которых вследствие активного сотрудничества подлежит уменьшению. Для увеличения своего влияния

в современном мире Китай использует три основных инструмента: политическое сотрудничество, торговлю и инвестиции [1, с. 569–584].

В качестве примера политического воздействия может послужить Договор о долгосрочном соседстве, дружбе и сотрудничестве между странами ШОС, ратифицированный Узбекистаном в 2012 году, после которого началось активное нефтегазовое сотрудничество, инициированное Китаем [2, с. 5].

Необходимо отметить, что одним из отправных моментов в процессе восстановления Великого шелкового пути считается лекция председателя КНР Си Цзиньпина, посвященная проекту «Экономический пояс Шелкового пути» (Далее – ЭПШП). Си Цзиньпин выделил пять основных аспектов инициативы:

1) усиление координации государств региона в политической области;

2) интенсификация строительства единой дорожной сети;

3) развитие торговли путем снижения издержек торговли и инвестиций, ликвидации торговых барьеров и повышения качества экономических операций в регионе;

4) увеличение валютных потоков за счет перехода на расчеты в национальных валютах;

5) усиление роли народной дипломатии, расширение прямых связей между народами стран региона [3].

Китайский «Новый Шелковый путь», более известный как «Один пояс – один путь», включает в себя два проекта: ЭПШП и «Морской Шелковый путь XXI века».

Выделяют три приоритетных направления сотрудничества в рамках проекта ЭПШП:

1) Китай – Центральная Азия – Россия – Европа (Балтийское море);

2) Китай – Центральная и Западная Азия – Персидский залив и Средиземноморья;

3) Китай – Юго-Восточная и Южная Азия.

Приоритетными направлениями сотрудничества в рамках проекта «Морской Шелковый путь XXI века» считаются следующие:

1) китайские морские порты – Южно-Китайское море – Индийский океан (с продолжением в Европе);

2) китайские морские порты – Южно-Китайское море – южная часть Тихого океана.

С конца 2013 года, во время визитов в страны Азии, Европы и Африки, лидеры Китая постоянно укрепляют сотрудничество по развитию транспортной инфраструктуры. Китай не создал многостороннюю международно-правовую платформу для всей географической области в рамках проекта. Тем не менее, китайское правительство продвигает Шелковый путь и связанное с ним понятие «связи» не только на двустороннем уровне, но и на региональных форумах.

Необходимо отметить, что Китайская идея создания ЭПШП работает против политических и экономических интересов США в регионе, которые активно продвигают свою концепцию Шелкового пути. Согласно официальному американскому определению ЭПШП – это система экономических и транзитных связей по всей Южной и Центральной Азии с ключевым узлом в Афганистане для обмена ресурсами, товарами и технологиями в регионе [4].

Идея американского «Нового Шелкового пути» была законодательно зафиксирована в 1999 году после принятия Палатой представителей Конгресса США «Акта о стратегии Шелкового пути», основной задачей которого было обеспечение всестороннего контроля над бывшими советскими республиками Закавказья и Центральной Азии и их южными соседями [5].

Если сравнивать китайское видение «Нового Шелкового пути» с видением других ведущих стран, становится очевидным тот важный факт, что политика правительства США в отношении Центральной Азии всегда находилась в рамках сдержанных практических проектов, что можно объяснить двумя факторами:

1) преобладанием российского влияния через развитие ЕАЭС;

2) преобладанием китайского влияния через международно-правовое сотрудничество со странами региона, что проявляется, прежде всего, в подписании соглашений и осуществлении финансовых инвестиций в регион.

«Новый Шелковый путь» через призму американского видения – это трансконтинентальная торговая сеть, которая полностью охватывает евразийское пространство. В мае 2006 года «Акт о стратегии Шелкового пути» был обновлен и дополнен. В частности, США подчеркнули необходимость «интенсивного



развития внутреннего оборонного потенциала и обеспечения безопасности границ государств Шелкового пути» [6].

В июле 2011 года была выдвинута концепция «Нового Шелкового пути», в которой рассматривалась идея превращения Афганистана в центр исто-

рического маршрута путем создания инфраструктуры, связывающей Центральную и Южную Азию. Также проект предполагал либерализацию торговли между регионами. Примечательно, что американская концепция «Нового Шелкового пути» сразу под-

верглась значительной критике, так как Афганистан никогда не был центром Великого шелкового пути, также он не был местом, где сходились и пересекались торговые пути в Индию, Китай или Европу, так как здесь была транзитная зона.



Рис 1. Проект ЭШП [7, с. 10]

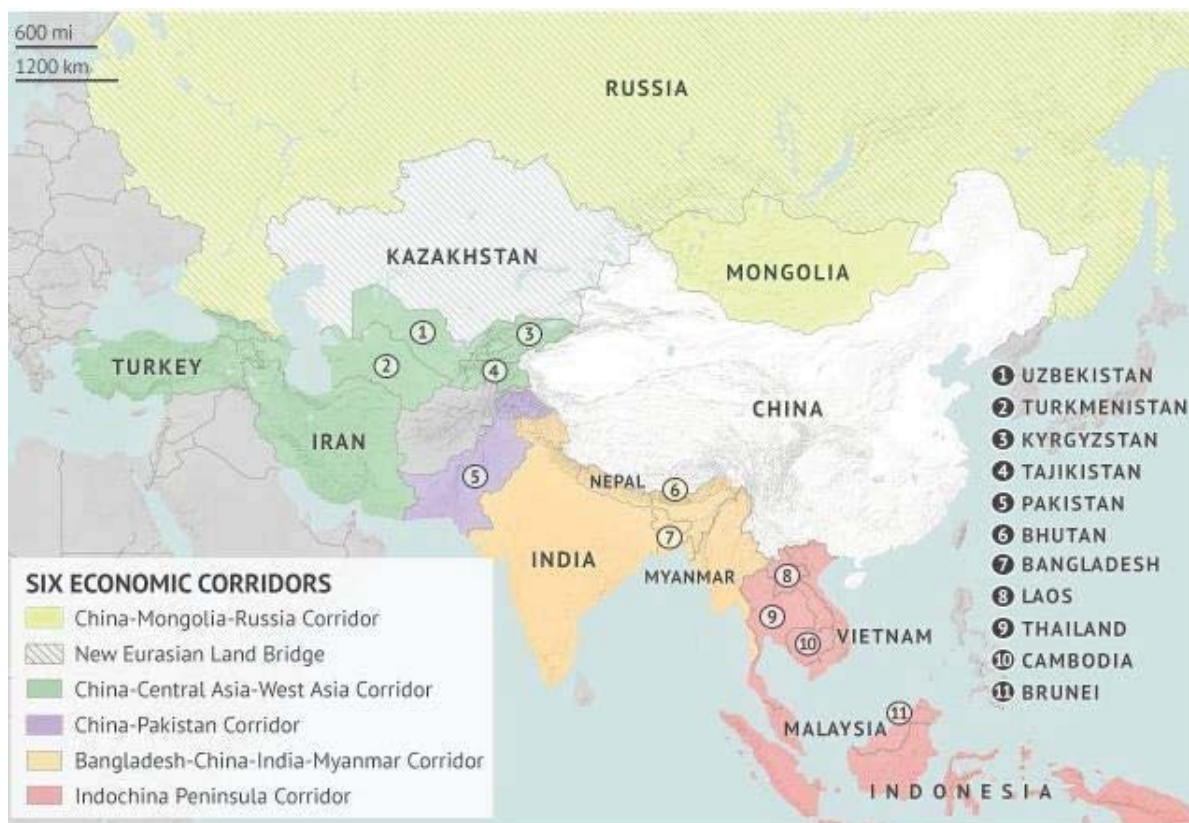


Рис 2. Международные коридоры экономического сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс – один путь» [8]



Вернемся к китайскому проекту ЭПШП. На данном этапе отсутствует четкая концепция маршрутов данной инициативы, поэтому в китайской прессе фигурирует не одна карта с предполагаемыми маршрутами (Рис 1.).

Современная стратегия Китая заключается в создании сети взаимосвязей с такими ключевыми регионами, как Россия (основное связующее звено между Азией и Европой), Центральная и Юго-Западная Азия (с основными ролями для Ирана, Ирака, Сирии, Саудовской Аравии и Турции), Кавказ и Восточная Европа (в том числе Белоруссия, Молдова, Украина) (Рис. 2). Большим дополнением к существующему проекту выступает подпроект «Шелковый путь плюс», который включает Афганистан, Пакистан и Индию. Данный проект предполагает включение экономического коридора Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма к экономическому коридору Китай – Пакистан и в конечном итоге сможет преподнести Пекину привилегированный доступ к Индийскому океану.

Таким образом, «Один пояс – один путь» – это не международная организация и даже не мегастратегия, это глобальный процесс, не имеющий ограничений по пространству или времени, особенностью которого выступает построение новой мировой транспортной инфраструктуры как основы для экономической экспансии китайского капитала [9, с. 5–7]. Главной целью китайского проекта ЭПШП является значительное углубление сотрудничества между странами, через которые пролегают транспортные коридоры из Азии в Европу. Интерес Пекина к Центральной Азии имеет в основном не экономический, а стратегический характер, который проявляется в создании стабильных условий для развития страны, предоставлении для северо-западного региона Китая благоприятной внешней среды, а также укреплении отношений дружбы и добрососедства со странами – членами ШОС.

Китайский Шелковый путь включает в себя два основных вектора: Северный маршрут и Южный маршрут, более известный как Транскаспийский транспортный маршрут (Далее – ТМТМ). Северный маршрут Шелкового пути – самый длинный и более всего устоявшийся. Он поделен между Транссибир-

ской железнодорожной магистралью и маршрутом, идущим к югу от Монголии через Казахстан в Россию и далее – в порты Роттердама и Дуйсбурга. В этом проекте в равной степени заинтересованы все участники. Казахстан и Россия таким образом налаживают свою транспортную систему, развивают малый и средний бизнес, а Китай создает необходимые коммуникации для роста товарообмена между странами Центральной Азии и Европы.

Однако только этими инфраструктурными проектами стороны не ограничились. Более того, весной прошлого года страны запустили механизм по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и ЭПШП. Что, в общем, логично, так как Шелковый путь затрагивает интересы всех членов ЕАЭС. В октябре прошлого года на Высшем госсовете ЕАЭС был принят документ о координации действий всех стран-участниц по вопросам «сопряжения» путем совместного строительства дорог, а также участия в других крупных экономических проектах.

Нормативно-правовая база ЕАЭС в вопросах перемещения товаров, услуг и капитала в ближайшие годы продолжит усиливаться и приводить национальные законодательства к единому знаменателю. Это создаст реальные условия для взаимопроникновения и интеграции проектов ЕАЭС и ЭПШП, которые с экономической точки зрения не только не противоречат, но взаимно дополняют друг друга.

Транскаспийский международный транспортный маршрут входит в систему коридоров китайского «Нового Шелкового пути» и является южным маршрутом, известным как «Шелковый ветер». Он пролегает через Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузию и далее, через Турцию и Украину, в Европу, выступая новым направлением ЭПШП. Этот проект значительно увеличит объемы перевозки грузов и будет активно содействовать укреплению статуса Украины как важного регионального транзитного транспортного узла. Проект направлен на повышение транзитного потенциала стран Каспийского региона и увеличение перевозки грузов между Европой и Азией. Для максимально эффективного использования коридора были существенно упрощены таможенные процедуры, достигнута до-

говоренность о снижении таможенных пошлин, увеличены транзитные квоты для грузоперевозчиков.

В январе 2016 года Азербайджан, Казахстан, Грузия и Украина подписали протокол об установлении конкурентоспособных льготных тарифов на грузоперевозки по Южному вектору ЭПШП, который предусматривает проведение комплексных мер по упрощению транспортного движения. Аналогичный двусторонний протокол был также подписан Азербайджаном и Грузией.

Таким образом, проект «Шелковый ветер» нацелен на сокращение транзитного времени и сроков перевозок грузов, а также создание благоприятных условий для контейнерных железнодорожных перевозок грузов с упрощением таможенных и пограничных процедур.

Выводы. В основу китайского видения будущего инфраструктуры Евразии легла концепция «Нового Шелкового пути», в древности соединявшего Китай с европейскими странами. Маршрут данного пути неоднократно менялся в разные исторические периоды, что обуславливает дополнительную неясность в реализации данного проекта.

Международный транспортный проект ЭПШП состоит из двух подпроектов – Северного и Южного коридоров. Северный коридор пересекает территорию России, и именно этот путь будет наиболее развит для транзитных перевозок. Южный коридор выступает другим вектором «Нового Шелкового пути» и альтернативой, которая включает паромные переправы Черного и Каспийских морей. Южный коридор имеет ряд недостатков: преграды на границах, слабую мощность железных дорог, а также многочисленные пункты таможенного досмотра. Но он активно развивается и в ближайшем будущем может стать реальным конкурентом для других транспортных маршрутов.

Несмотря на то, что основной упор делается на экономический аспект проекта, не менее важно учитывать и международно-правовой вектор, который предоставит возможность проанализировать изменения на политической и правовой аренах. Также инициатива по созданию китайского ЭПШП пока не имеет детального и конкретного плана реализации, что можно рассматривать как в качестве недостатка, так и в качестве преимущества данной концепции.



Отсутствие подробной стратегии по ее реализации вызывает неопределенность относительно конкретных направлений, сроков, темпов и этапов. Политико-экономические процессы в Центральной Азии и сопредельных регионах в настоящее время подвержены динамичным изменениям, и затягивание детализации предложенной инициативы может снизить ее значимость и актуальность.

Список использованной литературы:

1. Swanström N. China and Central Asia: a new Great Game or traditional vassal relations / Niklas Swanström // Journal of Contemporary China. – 2005. – P. 569–584.
2. Zabikhulla S. Saipov. China's Economic Strategies for Uzbekistan and Central Asia: Building Roads to Afghan Strategic Resources and beyond / Zabikhulla S. Saipov // Eurasia Daily Monitor. – 2012. – № 9. – P. 5–6.
3. Укреплять дружбу народов, вместе открыть светлое будущее. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm>.
4. Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии / Л.А. Безруков. – Новосибирск: Академическое издательство «Гео», 2008. – 369 с.
5. Silk Road Strategy Act of 1999 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.govtrack.us/congress/bills/106/hr1152>.
6. Silk Road Strategy Act of 2006 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.opencongress.org/bill/109-s2749/show>.
7. The «One Belt, One Road» initiatives // Maritime Insight. – 2015. – № 1. – P. 10–13.
8. Grieger G. One Belt, One Road (OBOR): China's regional integration initiative / Gisela Grieger // Members' Research Service. – 2016. – 12 p.
9. Михеев В.В. Многовариантность: Большой стратегический ответ Си Цзиньпина / В.В. Михеев, С.А. Луконин, Чже Сун Хун // Мировая экономика и международные отношения. – 2015. – № 12. – С. 5–14.

УДК 340.1

ПРЕДЕЛЬНОЕ ИЗМЕРЕНИЕ ПРАВОВОГО МЕНТАЛИТЕТА

Игорь КОВАЛЬ,

ассистент кафедры теории и философии права
Учебно-научного Института права и психологии
Национального университета «Львовская политехника»

Summary

The article explores the existential dimensions of the legal mentality. A process of mental formations in the limit with existences and virtues is investigated. The author formed the cases of the creative combinations of existential limits (despair, anger, hopelessness and unbelief) with the virtues and mentality.

Key words: ultimate dimension, existence, existential thinking, mentality, legal mentality.

Аннотация

В статье исследуются экзистенциальные измерения правового менталитета. Исследован определенный процесс ментальных образований в предельном с помощью экзистенциалов и добродетелей. Автором сформированы случаи творческого сочетания проявленных экзистенциалов предельного (отчаяния, гнева, безнадежности и безверия) с добродетелями и менталитетом.

Ключевые слова: предельное измерение, экзистенция, экзистенциальное мышление, менталитет, правовой менталитет.

Постановка проблемы. Менталитет человека практически неизменим. Однако в обыденном измерении возможны случаи, когда социальная среда «предлагает» новые естественные нормы поведения, которые впоследствии становятся искусственными ментальными нормами, вытеснив некоторые бывшие естественные нормы, которые по некоторым причинам не воспринимает среда. Но в подсознании вытесненные ментальные нормы сохраняются постоянно и при необходимости или мысленно эти нормы могут восстановиться, хотя и потеряется четкость, острота их действий. То есть в экзистенциальном измерении вытесненная в обыденном ментальная норма может получить вторую жизнь.

Актуальность темы исследования. Значительный вклад в исследование данной проблематики внесли такие ученые, как: В. Андрущенко, В. Бебик, А. Бычко, С. Грабовский, В. Горбатенко, В. Горский, Г. Додонов, И. Кресина, С. Крымский, А. Майборода, В. Огирчук, И. Онищенко, Ю. Рымаренко, С. Рымаренко, С. Сливка, В. Шинкарук и другие.

Цель статьи – экзистенциальная предельность правового менталитета.

Изложение основного материала исследования. Суть человеческого бытия – экзистенция, которая имеет основную категорию, «существование» – непосредственно целостность объекта, которая выступает как бытие в мире и данная человеку в его переживаниях, но не доступная рациональному познанию. Общим в понятиях «жизнь» и «существование» есть иррациональное, познание вне разума. Отличное между ними то, что «жизнь» заканчивается, а «существование» переходит за границу – в трансцендентное. Экзистенция – это не просто «существование», а, исходя из смысла слова, – «нахождения вне», то есть «нахождение вне себя» или «существование вне себя» [1, с. 184, 187]. Выход человека за любые устоявшиеся состояния и пределы, который фиксирует фундаментальные особенности человеческого способа бытия, такие как отсутствие основы, проблематичность, оторванность от других [2, с. 68].

Экзистенция раскрывается в разных измерениях человеческого бытия в виде экзистенциалов узловых ситуаций ее проявления в мире. Экзистенциалы есть в обыденном, предельном и вне-предельном, поэтому они делятся на «проходные» и «локальные». «Проход-