

МІЖНАРОДНЕ ЕКОНОМІЧНЕ ПРАВО

УДК 341.22

КАСПРУК О. С.,
аспірант кафедри міжнародного публічного права
Інституту міжнародних відносин
Київського національного університету імені Тараса Шевченка

ПРАВОВІ ЗАСАДИ СПІВРОБІТНИЦТВА МІЖ КИТАЄМ І АСОЦІАЦІЄЮ ДЕРЖАВ ПІВДЕННО-СХІДНОЇ АЗІЇ В МЕЖАХ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ «МОРСЬКИЙ ШОВКОВИЙ ШЛЯХ ХХІ СТОЛІТТЯ»

Анотація. Стаття присвячена аналізу глобальної ініціативи щодо інтенсифікації морських взаємозв'язків Шовкового шляху як вектору зміцнення міжнародного співробітництва, а також нового способу вирішення морських суперечок. Спеціальна увага приділена аналізу міжнародно-правових засад співробітництва між Китаєм і Асоціацією держав Південно-Східної Азії в межах реалізації проекту «Морський Шовковий шлях ХХІ століття». Автор робить спробу подати пропозиції щодо вдосконалення правових основ співробітництва в рамках євразійських морських взаємозв'язків.

Ключові слова: «Морський Шовковий шлях ХХІ століття», «Один пояс – один шлях», Асоціація держав Південно-Східної Азії, міжнародно-правове регулювання.

Постановка проблеми. У ХХІ ст. Євразію можна охарактеризувати як простір стратегічної конкуренції великих держав. Нині розроблено декілька якісно нових концепцій розвитку цього регіону, від яких залежатимуть вектори міжнародної кооперації.

Проект «Морський Шовковий шлях ХХІ століття» вимагає вдосконалення міжнародних і національних правових систем в галузі морського взаємозв'язку. Країни мають спільно створювати сприятливий міжнародний морський правопорядок і зміцнювати співробітництво в галузі зако-

нодавчої та правоохоронної діяльності. Проект сприятиме інтеграції й уніфікації регіональних правових систем відповідно до міжнародних законів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Особливості міжнародно-правового співробітництва в рамках китайського проекту «Морський Шовковий шлях XXI століття» досліджували такі вчені, як Ж. Петруніна, Е. Арапова, Г. Локшин, І. Ряснов, М. Каллаган та інші.

Мета статті – проаналізувати особливості міжнародно-правового співробітництва Китаю й Асоціації держав Південно-Східної Азії (далі – АСЕАН) у рамках реалізації проекту «Морський Шовковий шлях XXI століття».

Виклад основного матеріалу дослідження. Швидкий розвиток багатовекторних відносин Китаю та країн Африки, Близького Сходу й Центральної Азії активізує потребу тісної взаємодії. Китай відіграє вагомую роль у морських перевезеннях і є ключовою фігурою міжнародних судноплавних маршрутів. Китайські амбіції в міжнародній морській галузі постійно зростають, оскільки національні фірми беруть активну участь у будівництві та менеджменті портів у всьому світі. Нині активно розробляється масштабний проект конструювання Шовкового шляху, що є частиною досить амбітної довгострокової програми економічної інтеграції великих зон, які об'єднують континенти.

Необхідно зазначити, що в 2013 р. широкого розголосу отримали два новітніх проекти «Економічний пояс Шовкового шляху» та «Морський Шовковий шлях XXI століття», відомі під загальною назвою «Один пояс – один шлях» (англ. «The Belt and Road Initiative», «One Belt and One Road»). Ініціатива «Один пояс – один шлях» націлена на глобальне співробітництво, модернізацію транспортного сполучення між країнами. На всіх рівнях підкреслюється відкритий характер сучасної версії цієї мережі (рис. 1).



Рис. 1. Маршрути відгалужень сучасного Шовкового шляху [1, с. 26]

У рамках розвитку новітньої ініціативи необхідно зміцнювати двостороннє співробітництво, проводити консультації на різних рівнях, удосконалювати правові механізми взаємодії, координувати й спрямовувати реалізацію спільних проектів (таблиця 1).

Поліпшення умов перевезень морським транспортом унаслідок реалізації проекту сприятиме прискоренню інтеграційних процесів і переходу торговельних відносин на новий рівень, задовольняючи зростаючий попит азійських ринків [2]. Шовковий шлях у морському напрямку стане платформою для співпраці через торгівлю, інвестиції та правову взаємодію. Мета цього проекту – поглиблення міжнародно-правових взаємозв'язків шляхом використання всіх механізмів співпраці між країнами Європи, Азії й Африки.

Асоціація країн Південно-Східної Азії, пройшовши шлях від другорядного аморфного блоку до великої багатосекторної міжурядової організації, продовжує працювати над зміцненням стабільності та розвитком різновекторного співробітництва з іншими організаціями. Офіційні відносини між КНР і АСЕАН були встановлені в 1991 р. і незмінно розвивалися. У 1994 р. Китай взяв участь у регіональному форумі АСЕАН (АРФ), на якому отримав статус «консультативного партнера», а згодом став повноправним партнером, що пояснюється історичними зв'язками, великими можливостями економічного співробітництва та регіональної безпеки. АСЕАН викликає безперечний інтерес Китаю, оскільки має великий внутрішній ринок, виробничий і науково-технічний потенціал, а в особі менш розвинених країн – ще й багату сировинну базу.

Відносини між Китаєм і АСЕАН перейшли на якісно новий рівень після укладення низки міжнародних договорів. Керівництво КНР запропонувало АСЕАН концепцію стратегічного партнерства, у якій важливий

Таблиця 1

**Хронологія правових рішень у рамках ініціативи
«Один пояс – один шлях»**

| Ініціатива «Один пояс – один шлях». Хронологія правових рішень | Багатосторонні механізми співробітництва |
|--|--|
| 2013 р. – Голова КНР Сі Цзіньпін представив стратегію «Один пояс – один шлях» на базі створення належної інфраструктури та налагодження двосторонніх контактів. | Китай – АСЕАН (формат «10+1»); форум «Азія – Європа» (АСЕМ); Нарада із взаємодії й заходів довіри в Азії (НВЗДА); Шанхайська організація співробітництва (ШОС); Азійсько-Тихоокеанське економічне співробітництво (АТЕС); Діалог зі співробітництва в Азії (ДСА); Центральноазійське регіональне економічне співробітництво (ЦАРЕС). |
| 2014 р. – оголошення Китаєм рішення щодо створення Азійського банку інфраструктурних інвестицій (АБІІ) із метою форсування реалізації стратегії «Один пояс – один шлях». | |
| 2015 р. – схвалення стратегії «Один пояс – один шлях» на державному рівні. Прийняття урядового документа «Концепція та план дій щодо спільного будівництва економічного поясу Шовкового шляху й морського Шовкового шляху XXI століття», у якому представлені основні принципи, цілі, географічні рамки, механізми реалізації китайської ініціативи. | |

компонент – це створення зони вільної торгівлі (далі – ЗВТ). До інших елементів відносять такі [3, с. 206]:

– активізацію співпраці в боротьбі з тероризмом і піратством на морі, з транскордонною злочинністю й іншими «нетрадиційними» загрозами безпеці, включаючи епідемії й ліквідацію наслідків стихійних лих;

Таблиця 2

Китай – АСЕАН: правова основа співробітництва

| НАЗВА | ЗМІСТ |
|--|---|
| <i>Спільні декларації самітів «Китай – АСЕАН» (1997–2007 рр.)</i> | Визначення напрямків і принципів розвитку партнерських відносин добросусідства і взаємної довіри між Китаєм і АСЕАН, орієнтованих на XXI ст. |
| <i>Рамкова угода про всебічне економічне співробітництво (04.11.2002 р.)</i> | Закріплення загальних положень ЗВТ «Китай – АСЕАН»: – ліквідація тарифних і нетарифних бар'єрів у взаємній торгівлі; – зміцнення заходів полегшення умов торгівлі; – лібералізація торгівлі послугами та руху інвестиційних потоків. |
| <i>Перший протокол про внесення змін у Рамкову угоду (06.10.2003 р.)</i> | Різновид угод про преференційну торгівлю «чутливими товарами»: – забезпечення реалізації програми «Early Harvest Program» («Програма раннього врожаю»); – скорочення мит на досить велику кількість товарів. |
| <i>Угода про торгівлю товарами (29.11.2004 р.)</i> | Зниження мит на всі види товарів, які не підпадають під дію Програми перших результатів. |
| <i>Договір про врегулювання спорів (29.11.2004 р.)</i> | Закріплення правових і юридичних гарантій взаємної торгівлі. Забезпечення роботи механізму вирішення спорів між Китаєм і країнами АСЕАН, пов'язаних із реалізацією положень міждержавних угод. |
| <i>Перший протокол про внесення змін у договір про торгівлю товарами (08.12.2006 р.)</i> | Забезпечення поліпшення умов торгівлі товарами. |
| <i>Договір про торгівлю послугами (14.01.2007 р.)</i> | Збільшення торгівлі послугами в регіоні за допомогою поліпшення доступу до ринків у тих секторах, де сторони взяли на себе ті чи інші зобов'язання. Мета угоди про торгівлю послугами – зростання іноземної пропозиції послуг, закордонного споживання й комерційної присутності. АСЕАН і КНР домовилися про поступову лібералізацію торгівлі послугами в значній кількості секторів ринку. |
| <i>Договір про інвестиції (15.08.2009 р.)</i> | Завершення основних переговорів щодо угоди між Китаєм і АСЕАН про зону вільної торгівлі. |
| <i>Другий протокол про внесення змін у договір про торгівлю товарами Рамкової угоди про економічну взаємодію між країнами АСЕАН і Китаєм (29.10.2010 р.)</i> | Забезпечення поліпшення процедур сертифікації. |
| <i>План дій щодо реалізації Спільної декларації стратегічного партнерства «Китай – АСЕАН» (2011–2015 рр.)</i> | Підписання Меморандуму про взаєморозуміння між АСЕАН і Китаєм у митній сфері, застосування інформаційних і комунікаційних технологій. |

– підписання Декларації про правила поведінки в Південно-Китайському морі (4 листопада 2002 р.), яка проголошувала, що сторони в усьому будуть проявляти стриманість і домагатися вирішення своїх суперечок тільки мирними політичними засобами;

– підписання Декларації про стратегічне партнерство заради миру та процвітання (8 жовтня 2003 р.).

Створення ЗВТ сприяло не тільки піднесенню економіки, а й розвитку співробітництва в різних галузях взаємодії. Хронологія створення правової основи співробітництва в рамках ЗВТ Китай-АСЕАН представлена в таблиці 2 [4, с. 8–9; 5].

Морський шовковий шлях стане якісно вдосконаленою платформою для налагодження масштабного міжнародного співробітництва та спільного «морського» майбутнього, що сприятиме подальшому зміцненню взаємної політичної довіри в напрямі «Китай – АСЕАН». За період функціонування АСЕАН набула унікальний міжнародно-правовий досвід вироблення спільної лінії поведінки учасників, а також практику пошуку варіантів вирішення нагальних проблем на основі поетапного застосування принципів консенсусу, взаємодопомоги, консультацій, довіри, толерантності та врахування інтересів усіх учасників. Така практика отримала широке міжнародне визнання як «метод АСЕАН» (ASEAN Way) [6; с. 19].

Для відновлення морського Шовкового шляху Китай і АСЕАН повинні здійснювати такі спільні кроки:

- розвивати морське економічне співробітництво;
- підвищувати ефективність логістики;
- працювати над будівництвом і експлуатацією судноплавних ліній;
- налагоджувати співпрацю портів міст;
- розвивати морські науково-технічні дослідження;
- налагоджувати морське співробітництво в рамках охорони навколишнього середовища;
- сприяти процесу модернізації зони вільної торгівлі «Китай – АСЕАН»;
- розвивати міжнародно-правове співробітництво в рамках ініціативи «Один пояс – один шлях»;
- прискорювати будівництво транспортно-комунікаційної інфраструктури.

Китай і країни АСЕАН повинні стимулювати лібералізацію торгівлі та сприяти подальшому фінансовому співробітництву. Регіональні та субрегіональні взаємозв'язки мають координуватися через стратегію взаємного з'єднання морської інфраструктури між Китаєм і країнами АСЕАН. Морський Шовковий шлях з'єднує Тихий і Індійський океани та пролягає за його межами. Під час розроблення цього маршруту Китай повинен приділяти більше уваги міжнародному морському праву та продовжувати спільний мирний розвиток.

Проект «Морський Шовковий шлях ХХІ століття» досить важливий для України, оскільки сприятиме спільному будівництву портів, зміц-

ненню співробітництва з інформатизації в морській логістиці й активно просуватиме міжнародно-правове співробітництво України з державами вздовж Шовкового шляху.

Висновки. Виступаючи центром стародавнього морського Шовкового шляху, район АСЕАН посідав значне місце в давньому Морському фарфоровому шляху. Сьогодні Китай і країни АСЕАН теж пов'язані різними інтересами та прагнуть поглиблювати й розширювати практичне співробітництво. Реалізація проекту «Морський Шовковий шлях ХХІ століття» – це загальне прагнення Китаю й усіх інших країн, розташованих уздовж Шовкового шляху активно розвивати нові моделі міжнародного співробітництва на основі відкритості й толерантності, обміну досвідом, взаємної вигоди й обопільного виграшу.

Література:

1. Van der Putten F.-P. Meijnders M. / F.-P. van der Putten // Clingendael report. – 2015. – 37 p.
2. A. Browne. On Track or at Sea? Beijing Reopens Old Land Routes / A. Browne [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.wsj.com/articles/chinas-world-on-track-or-at-sea-beijing-reopens-old-land-routes-1425371903>.
3. Ряснов И. Политика Китая в АСЕАН / И. Ряснов // Власть. – № 4. – 2015. – С. 205–208.
4. Арапова Е. Экономическая интеграция в Восточноазиатском регионе. Ретроспективный анализ и будущие возможности / Е. Арапова. – М. : Проспект, 2015. – 208 с.
5. Keyuan Z. CHINA-ASEAN chronology of relationship. / Z. Keyuan. – Chandus publishing, 2009 – 253 с.
6. Локшин Г. АСЕАН и Территориальные споры в Южно-Китайском море / Г. Локшин // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2013. – № 20. – С. 17–39.

Каспрук О. С. Правовые основы сотрудничества Китая и Ассоциации государств Юго-Восточной Азии в рамках реализации проекта «Морской Шелковый путь ХХІ века»

Аннотация. Статья посвящена анализу глобальной инициативы по интенсификации морских взаимосвязей Шелкового пути как вектора укрепления международного сотрудничества, а также нового способа решения морских споров. Специальное внимание уделено анализу международно-правовых основ сотрудничества между Китаем и Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии в рамках реализации инициативы «Морской Шелковый путь ХХІ века». Автор делает попытку представить предложения по совершенствованию правовых основ глобального сотрудничества в рамках евразийских морских взаимосвязей.

Ключевые слова: «Морской Шелковый путь ХХІ века», «Один пояс – один путь», Ассоциация государств Юго-Восточной Азии, международно-правовое регулирование.

Kaspruk O. The international legal basis for China-ASEAN cooperation within the framework of implementation of “The 21st Century Maritime Silk Road”

Summary. The article is devoted to the analysis of the global initiative that intensify maritime interrelationships of the Silk Road, as a vector of strengthening international cooperation, as well as the new way to solve marine disputes. Special attention is paid to the analysis of the China-ASEAN international legal cooperation within the framework of “The 21st Century Maritime Silk Road”. The author makes an attempt to provide proposals for improving the legal basis for global cooperation within the framework of the Eurasian maritime interconnections.

Key words: “The 21st Century Maritime Silk Road”, “One Belt – One Road”, ASEAN, international legal regulation.