ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 339.92:327

© Сарсембаев Марат Алдангорович
— доктор юридических наук, профессор кафедры международного права Евразийского национального университета имени Л. Н. Гумилева (г. Нур-Султан, Казахстан)
daneker@mail.ru

Феномен международных транспортных коридоров Казахстана: их функционирование на основе международных договоров

Аннотация. Данная статья посвящена анализу статуса и направлений деятельности международных транспортных коридоров евразийского континента, к которым прямое отношение имеет Республика Казахстан. В критическом формате рассмотрены многосторонние международные договоры и конвенции, которые регулируют общие аспекты международных коридоров и международный транспортный договор в отдельности. Аналитическая проработка дана на примере соглашений о международных транспортных коридорах «Север—Юг» и «ТРАСЕКА». Приведены статистические данные, характеризующие результаты деятельности, имеющей отношение к международным транспортным коридорам. В статье сформулировано определение понятия международного транспортного коридора, цель которого заключается в обеспечении качественного обслуживания клиента, в доставке его груза точно в срок и сохраненном виде. Большое значение придано цифровизации, автоматизации, роботизации процессов транспортировки грузов по международным транспортным коридорам. Отмечено, что в транспортных законах Республики Казахстан отсутствуют нормы, имеющие отношение к управлению и функционированию международных транспортных коридоров. В результате критического рассмотрения статей международных договоров и соглашений, а также казахстанских законодательных актов, имеющих отношение к дорожному движению и путям сообщения, автором сформулированы предложения, рекомендации по совершенствованию как международных правовых, так и внутригосударственных правовых актов. Правовые проблемы транспортных коридоров в статье анализируются посредством методов контент-анализа, критического анализа, проработки взаимных связей

внутренних и внешних вопросов темы. Предложения по совершенствованию текстов международных договоров и законов Республики Казахстан с их обоснованиями в общем виде сводятся к следующим: формулирование прав и обязанностей Координационного совета при международном транспортном коридоре «Север—Юг»; обоснование гражданско-правовой ответственности оператора по мультимодальным перевозкам; дополнительные средства разрешения споров между государствами-участниками; необходимость принятия нового казахстанского закона о логистических объектах вдоль транспортных коридоров.

Ключевые слова: транспортный коридор; договор; транспорт; логистика; коносамент; фрахт; цифровизация.

© Marat Al. Sarsembaev
— Doctor of Law, professor of the department of international law
of L. N. Gumilyov Eurasian National University (Nur-Sultan, Kazakhstan)

The phenomenon of Kazakhstan international transport corridors: their functioning on the basis of international treaties

Abstract. The current paper is devoted to the analysis of the status and activities of the international transport corridors of the Eurasian continent, to which the Republic of Kazakhstan is directly related. There have been critically considered multilateral international treaties and conventions that govern the general aspects of international corridors and the international transport contract separately. An analytical study has been given on the example of the contracts on international transport corridors “North-South” and “TRACECA”. There have been presented statistical data that characterize the results of activities related to international transport corridors. The current paper has formulated the definition of the concept of an international transport corridor, the purpose of which is to provide high-quality customer service, to deliver its cargo on time and in good preservation. Great importance has been given to digitalization, automation, and robotization of the frights along international transport corridors. It has been noted that in the transport laws of the Republic of Kazakhstan there are no standards related to the management and functioning of international transport corridors. As a result of a critical review of international treaties, contracts and agreements, as well as Kazakhstani legislative acts related to road traffic and means of communication, the author has formulated suggestions and recommendations for improving both international and domestic legal acts. The legal problems of transport corridors in the current paper have been analyzed by the methods of content analysis, critical analysis, and the study of the mutual relations of internal and external

issues. There have been given the following proposals to improve international treaties and laws of the Republic of Kazakhstan with their justifications in general: the formulation of the rights and obligations of the Coordination Council at the North-South international transport corridor; substantiation of civil liability of the operator for multimodal transportation; additional means to solve disputes between participating countries; the necessity to adopt a new Kazakhstan law on logistics facilities along transport corridors.

Keywords: transport corridors; treaty/contract; transport; logistics; bill of lading; freight; digitalization.

Введение. С давних пор дороги обслуживали нужды людей и экономики в пределах своих стран, затем эти дороги выходили на территории других стран, по которым и в которых купцы торговали своими товарами, привозили товары из других стран и торговали ими в своей и соседних странах. И постепенно возникали международные торговые пути, в частности, Великий шелковый путь — Китай—Европа и обратно, затем образовались не менее великие морские торговые пути, которые сейчас оснащены высокими технологиями, совершенными, цифровизированными железнодорожными путями и составами, автобанами и большегрузными автомашинами, суперсовременными контейнерными морскими судами, и регулируются соответствующими международными договорами. Эти и другие направления мы называем международными транспортными коридорами.

Феномен международных транспортных коридоров в отличие от обычных дорог и путей сообщения состоит в том, что транспортный коридор является межгосударственным, пролегающим по территории целого ряда государств, часто берущим начало в одном континенте и завершающимся на другом континенте. Другая грань феномена состоит в том, что эта международная магистраль управляется на основе международного договора, соглашения, под которым стоят подписи представителей всех государств-участников, по территории которых пролегает данный транспортный коридор. Третий аспект феномена заключается в том, что государства-участники по всей длине международного транспортного коридора официально обеспечивают для товаров и грузов друг друга таможенные льготы и налоговые преференции. При таких подходах международный коридор по сравнению с другими международными трассами становятся более конкурентоспособными.

Разработанность данной темы. По сравнению с учеными-экономистами и представителями других наук, ученые-юристы обращают внимание на эту тему не часто. Так, Д. В. Семенов написал ряд статей о евразийских транспортных коридорах, проходящих по территории РФ в свете международно-правового регулирования, о правовом

регулировании международных транспортных коридоров, проходящих по территории РФ [10], защитил в 2012 г. докторскую диссертацию на тему «Международно-правовой режим транспортных коридоров». Перу Д. Гарагозова принадлежит статья о роли совершенствования транспортного законодательства РФ в развитии международных транспортных коридоров [2]. В казахстанской юридической науке, к сожалению, нет ни одной научной работы по правовому регулированию международных транспортных коридоров. В российской [1; 3; 4; 6; 8], казахстанской [5; 7; 9; 13; 15], в западной [11; 12] науке экономики, политологии и некоторых других науках есть солидные научные работы по международным транспортным коридорам экономической, политологической, социологической, технологической направленности.

Общий и критический анализ темы. Предложения и их обоснования. Для начала покажем, где и как пролегают по территории современного Казахстана трансконтинентальные магистрали, призванные обеспечивать грузоперевозки в нужных направлениях. Смысл республиканской программы «Нурлы жол» («Светлая дорога») заключается в том, что на его основе внутригосударственные дороги соединяются с трансконтинентальными направлениями дорог, благодаря которым обеспечивается прямой выход на рынки России, Китая, стран Европы, южно-азиатского, ближневосточного регионов. Надо отметить, что из 13 главных железнодорожных коридоров евразийского континента 5 приходятся на территорию Республики Казахстан. Ими являются Северный, Южный, Центральный коридоры Трансазиатской железнодорожной магистрали, коридор «Север—Юг», ТРАСЕКА. В 2019 г. модернизированы 3 из 6 международных автодорожно-транзитных коридоров Евразии. Произведена модернизация международных автомаршрутов Астана—Костанай—Челябинск, Омск—Павлодар, Самара—Шымкент. Подчеркнем. что самым быстрым автодорожным сообщением является высокотехнологичный проект «Западная Европа — Западный Китай» (8445 км). По этому качественно построенному транзитному международному автокоридору грузы из Китая в Европу доставляются в течение 12 дней: по международным меркам этот срок следует оценивать как скорый.

Соглашение о международном прямом смешанном железнодорожном грузовом сообщении 1959 г., Конвенция о договоре международной перевозки грузов 1978 г., Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов 1991 г. представляют собой первичную международно-правовую основу для возникновения и развития международных магистралей автомобильного и железнодорожного направлений, международных транспортных коридоров. Межгосударственные специализированные соглашения в отношении международных транспортных коридоров могут быть двух видов: многосторонние соглашения по поводу всех или нескольких

международных транспортных коридоров; межгосударственное соглашение об управлении и эксплуатации одного международного транспортного коридора. Примером первого вида можно назвать Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств — участников Содружества Независимых Государств от 20 ноября 2009 г. (Правительство Республики Казахстан утвердило его постановлением от 22 декабря 2010 г.). Ко второму виду можно отнести нижеследующие соглашения.

В процессе второй Евроазиатской конференции по транспорту в России (Санкт-Петербург) в результате подписанного 12 сентября 2000 г. межправительственного соглашения провозглашено создание международного транспортного коридора «Север—Юг» (протяженность — 6191 км). К этому Соглашению присоединились Оман, Сирия, ряд постсоветских стран, в том числе Россия и Казахстан. Именно Казахстан проявляет наибольшую активность, поскольку его целевым экспортным грузом является зерно [https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%]. Многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора «ТРАСЕКА» 2009 г. («*TRACECA*» — *TRA* (*Transport*) *C* (*Corridor*) *ECA* (*Europe* — *Caucasus* — *Asia*) «Европа-Кавказ-Азия» подписано в целях развития «экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии», оказания содействия «доступу на международный рынок автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта, а также торгового морского судоходства». Данный международный транспортный коридор «ТРАСЕКА» (протяженность — 10 648 км) обслуживается на основе Соглашения его 15 государствами-участниками: в их числе Болгария, Иран, Румыния, Турция, ряд постсоветских государств, в том числе Казахстан. 1 июня 2016 г. на заседании государств — участников ТРАСЕКА была утверждена Стратегия по развитию международного транспортного коридора «Европа—Кавказ—Азия» на период 2016—2026 гг., благодаря которой сегодня обеспечивается успешное функционирование данного международного транспортного коридора. Участие Казахстана в Трансазиатском международном транспортном коридоре выглядит так: в Северном коридоре Трансазиатский железнодорожной магистрали участвуют Западная Европа, Китай, Корея, Япония, которых соединяют Россия и Казахстан (участок Казахстана: Достык—Астана—Петропавловск); Южный коридор соединяет Юго-Восточную Европу и Китай посредством Турции, Ирана, стран Центральной Азии, Казахстана (казахстанский участок: Достык—Сарыагаш); Центральный коридор обеспечивает связи Центральной Азии — России со странами Европейского Союза (участок по Казахстану проходит по маршруту: Сарыагаш—Арысь—Кандагач—Озинки): общая протяженность составляет 13 052 км.

Соглашение о международном транспортном коридоре «Север—Юг» обслуживает один из значимых международных транспортных коридоров евразийского континента [http://docs.cntd.ru/document/901828641]. Он призван укреплять международное сотрудничество между государствами-участниками, обеспечивать транзитные перевозки для укрепления и расширения международной торговли, экономического роста государств, надлежащим образом использовать транспортную инфраструктуру по международному коридору. «Каждая Сторона, — говорится в ст. 4, — предоставляет другим Сторонам право международного транзита пассажиров, товаров и транспортных средств через территорию». В рамках данного коридора ст. 5 устанавливает, что «налоги, сборы и другие платежи, вне зависимости от их названия или предназначения, не будут взиматься в отношении транзитных перевозок, за исключением оплаты расходов за транспортные услуги, связанные с перевозкой, а также платежей за пользование транспортной инфраструктурой». Официальные представители государств-участников создали Координационный Совет в целях «регулирования вопросов, касающихся реализации настоящего Соглашения и применения его положений».

В ст. 3.3 сказано, что «настоящее Соглашение не должно противоречить национальному законодательству Сторон настоящего Соглашения и не затрагивает прав и обязательств Сторон по другим международным договорам, участниками которых они являются». По моему мнению, не совсем точным является положение о том, что «настоящее Соглашение не должно противоречить национальному законодательству Сторон настоящего Соглашения». У каждой из девяти стран-участниц ближнего и дальнего зарубежья есть свое транспортно-транзитное законодательство. Но эти страны подписали Соглашение, где прописали ряд норм транзитного, налогового, таможенного права, которые стали едиными для всех государств-участников. Поэтому норма о том, что «настоящее Соглашение не должно противоречить национальному законодательству Сторон» должна быть переформулирована, приведена в соответствие с основным постулатом международного права (норма международного договора превалирует над нормой национального закона): «Соответствующие нормы национального законодательства Сторон должны быть приведены в соответствие с нормами настоящего Соглашения».

Урегулированный ст. 6.3 Соглашения статус Координационного Совета представляет собой орган, призванный руководить процессом реализации Соглашения. Думается, в ст. 6.3 следовало бы определить права и обязанности этого важного органа. Целесообразно при Координационном Совете создать небольшой секретариат, который получал, собирал бы данные по международному коридору, снабжал бы каждое участвующее в Соглашении государство соответствующей информацией, обеспечивал бы организационно ежегодные заседания Координационного Совета.

Статья 5 Соглашения о международном транспорте по развитию коридора «ТРАСЕКА» 2009 г. раскрывает содержание «правовой основы» и «ответственности»: «Стороны будут стремиться обеспечить правовую основу, для того, чтобы ОМП (оператор мультимодальных перевозок) имел возможность застраховать свою ответственность». Думается, «правовая основа» — широкое понятие, которое должно быть конкретизировано до понятия «законодательные нормы». «Ответственность» имеет разные виды и формы: здесь более подходит понятие «гражданско-правовая ответственность». С учетом этих рассуждений ст. 5 можно сформулировать следующим образом: «Стороны будут стремиться принимать *такие законодательные нормы,* для того, чтобы ОМП (оператор мультимодальных перевозок) имел возможность застраховать свою *гражданско-правовую* ответственность». В продолжение приведенного положения было бы целесообразно привести определение понятия «страхование ответственности» в следующем виде: «Страхование ответственности — это предоставление страховой защиты страхователю (оператору) при предъявлении ему требований третьими лицами в связи с необходимостью возмещения имущественного вреда». Оператор и другие участники данного Соглашения при таком подходе могли бы углубленно изучать и компетентно применять по отношению к виновным лицам нормы о возмещении ущерба и защищать свои имущественные интересы [4].

Статья 12 Соглашения о международном транспортном коридоре «ТРАСЕКА» посвящена разрешению споров: «Споры и разногласия, возникающие в связи с применением или толкованием положений настоящего Соглашения, решаются путем переговоров и консультаций между Сторонами». Здесь возникает вопрос: как разрешить споры, если договаривающиеся стороны не смогли прийти к единому, согласованному мнению в результате переговоров и консультаций? Ответом могли бы стать положения о необходимости использования посредничества, добрых услуг с привлечением третьих государств. Было бы неплохо дополнить анализируемое Соглашение отдельной статьей о статусе и деятельности Координационного или Исполнительного органа, избираемого государствами — участниками Соглашения, который, кроме организационных дел, мог бы оказывать содействие государствам-участникам в разрешении возникших между ними споров и конфликтов.

Чтобы предоставить заинтересованным торговым людям качественный транспортный продукт, который мог бы реально конкурировать с морским транспортом, для начала нужно, чтобы требования к транспортной инфраструктуре целого ряда стран, по территории которых будет пролегать транспортный путь, были хотя бы относительно унифицированы. Это существенно экономило бы время на всех пограничных и таможенных границах. Ведь основополагающим требованием и раньше, и особенно теперь было и стало незыблемое

требование — качественное обслуживание клиента, которое выражается в доставке товара, груза точно в срок и сохраненном виде.

Международный транспортный коридор следует определить как направление концентрированного грузопотока, как прохождение экспортных, импортных, транзитных грузов. Это направление грузопотока именуют международным транспортным коридором потому, что он обустроен определенной качественной инфраструктурой, под которой понимают линии связи, информационные системы, пункты обслуживания и ремонта, заправочные станции, гостиницы для водителей, пункты питания и другие объекты. В праве СНГ международный транспортный коридор определяется как «совокупность установленных Сторонами магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта (за исключением воздушного), как имеющихся, так и вновь создаваемых, с соответствующим обустройством, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов на направлениях, связывающих территории государств — участников СНГ». Думается, это определение нуждается в некоторых дополнениях. Более корректным было бы раскрытие понятия «обустройство» в виде объектов инфраструктуры, желательно завершить анализируемое определение фразой о цели, ради которой создается эта магистраль. С учетом таких рассуждений международный транспортный коридор мог бы предстать комплексом магистральных транспортных коммуникаций с обустройством, объектами инфраструктуры, разными видами и типами транспорта, которые обеспечивают перевозки грузов и пассажиров на направлениях, связывая разные страны, обеспечивая международную торговлю и повышая благосостояние народов этих стран.

Высокая результативность работы международного транспортного коридора возможна при наличии современных исправных транспортных средств в виде большегрузных автомобилей разного тоннажа, локомотивно-железнодорожного подвижного состава, суда флота; при наличии прагматически необходимой и комфортабельной транспортной инфраструктуры, в состав которой входят дороги, пути сообщения (транспортные коммуникации), современные терминалы, грузовые станции и пассажирские вокзалы; при внедрении информационной системы, которая позволяет осуществлять сбор необходимой информации об осуществляемых перевозках, ее хранение и обработку, на основе которой обеспечивается высокий уровень транспортных услуг потребителям; при наличии объемной правовой базы транспортной сферы, урегулирование которой позволяет повышать эффективность всей работы международного транспортного коридора по организации и осуществлению международных грузоперевозок.

Правительственная программа «Цифровой Казахстан» имеет прямое отношение к вопросам транспорта, к международным транзитным магистралям, коридорам. Это видно из того, что проекты этой программы:

интеллектуальная транспортная система, система управления дорожными активами, система управления мультимодальными перевозками, система железнодорожного управления «Магистраль» — являются цифровизированными инструментами по управлению и эксплуатации международных автомобильных дорог и путей железнодорожного сообщения. Достаточно сказать, что цифровизированная «Магистраль» позволяет в несколько раз оптимизировать, автоматизировать, роботизировать производство и уменьшать расходы по созданию и обслуживанию сети железных дорог местного и международного назначения. Государственная программа «Нурлы жол» до 2025 г. соединит все виды транспорта в объединенную казахстанскую транспортную систему на основе единой системы компьютеризированного, цифровизированного управления. Производство своих контейнеров, закуп зарубежных контейнеров, создание устойчивой инфраструктуры по погрузке и разгрузке таких контейнеров на железнодорожных станциях позволит резко повысить эффективность железнодорожного транспорта Казахстана. К 2020 г. ежегодные объемы перевозимых грузов возрастут в примерно до 800 000 контейнеров.

В правовом поле Республики Казахстан есть инструменты мягкого права. В частности, в числе таких инструментов Концепция развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан, одобренная постановлением Правительства Республики Казахстан от 27 апреля 2001 г. Согласно п. 6 Концепции казахстанское государство ставит перед собой задачи о необходимости согласования и претворения в жизнь транзитной политики с сопредельными странами; по приведению казахстанской нормативной правовой базы в отношении международных транспортных коридоров в соответствие с международно-правовыми нормами и стандартами; по углублению и расширению многостороннего сотрудничества по вопросам функционирования международных транспортных коридоров; по разработке и осуществлению программных проектов по развитию инфраструктуры вдоль международных транспортных коридоров.

В Законе Республики Казахстан от 21 сентября 1994 г. «О транспорте» отсутствуют нормы, регулирующие вопросы функционирования международных транспортных коридоров. В Законе Республики Казахстан от 17 апреля 2014 г. «О дорожном движении» нет норм по вопросам управления международными транспортными коридорами. Было бы целесообразно в законы о транспорте и дорожном движении включить по отдельному разделу о международных транспортных коридорах. Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 г. «О железнодорожном транспорте» не содержит в себе норм по урегулированию международных транспортных коридоров, по определению понятия международного коридора, по особенностям таких коридоров. В ст. 6 и 6.1 этого Закона регламентируются вопросы железнодорожных магистральных путей,

которые очень близки к понятию международных транспортных коридоров. Поэтому было бы целесообразно разработать статьи, посвященные международным транспортным коридорам железнодорожного направления. Во всех трех законах необходимо урегулирование всех управленческих и логистических аспектов международных транспортных коридоров тех частей, которые пролегают по территории Казахстана. Только благодаря законодательному нормированию Казахстан посредством своего внутреннего организационного правового механизма может выполнять международные обязательства по надлежащему функционированию международных транспортных путей, которые пролегают по внутренней территории Республики Казахстан. В этих же законах и иных нормативных актах Казахстан может регулировать действия своих официальных представителей, которые уполномочены от имени республики участвовать в управлении международными транспортными коридорами, находясь в составе международных координационных комитетов или рабочих групп по управлению этими коридорами.

Чтобы добиться сбалансированной работы по управлению международными транспортными транзитными коридорами по территории Республики Казахстан, целесообразно привлечь зарубежных и отечественных инвесторов, которые оказали бы содействие деятельности рабочих комитетов и ассоциаций по формированию транспортных коридоров, пролегающих по территории Казахстана. Было бы полезно разработать предложения Правительству Республики Казахстан по созданию благоприятных условий по наиболее рациональной организации и осуществлению грузоперевозок по международным транспортным коридорам на основе принципов продуманной таможенной и тарифной политики, а также на основе совершенствования норм казахстанского законодательства по транспортным вопросам.

Развитие транзитного потенциала Казахстана следует отнести к важному приоритету экономической политики Казахстана. Страна должна обеспечить конкурентоспособность отечественной части мирового транспортно-коммуникационного комплекса, международных транспортных коридоров в целях выхода на мировые рынки и увеличения грузовых потоков через территорию республики.

Создание сети международных транспортных коридоров, которые пролегают по территории целого ряда государств, является трудоемким делом. Являясь экономико-правовой категорией, возникшее сравнительно недавно понятие международного транспортного коридора требует глубокой аналитической проработки и увязывания его с транспортными вопросами общего характера [12]. Эта проблема находится в центре внимания Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), казахстанских университетов и научно-исследовательских институтов. В

процессе решения этой проблемы можно использовать политико-правовой и транспортно-транзитный потенциал Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), Совещания взаимодействия и мер доверия в Азии (СВМДА), Всемирной торговой организации (ВТО). Для начала важно соединить все азиатские государства автомобильными и железными дорогами по возможности высокого качества, на базе которых можно создавать дополнительные международные транспортные коридоры, укрепляя их международно-правовыми актами по их надлежащему управлению и функционированию. Казахстан, Россия как члены этих международных организаций могли бы проявлять наибольшую активность в решении этих проблем.

Значение транспортно-транзитного потенциала Республики Казахстан для успешного функционирования международных транспортных коридоров в Евразии велико. Это связано с тем, что Евразия представляет собой огромный суперконтинент, в котором проживает не менее двух третей мирового населения, которое производит более 60% мирового валового продукта. Здесь находятся 80% от всех мировых энергетических запасов. Еще недавно Евразия состояла как бы из субрегионов: связи между ними были слабыми. В настоящее время высокие технологии, разветвленные транспортные связи, в том числе международные транспортные коридоры, сформировали устойчивые взаимоотношения между различными частями этого континента, что позволяет говорить об образовании полноценного экономического региона. Важной движущей силой произошедших и происходящих изменений можно назвать резкий рост торговли и инвестиционного сотрудничества стран в рамках Евразии.

Пока значительный объем торговли между государствами Азии и Европы приходится на морские грузоперевозки. Но именно это обстоятельство приведет к стремительному росту торгово-экономических отношений между субрегионами евразийского континента, а это, безусловно, повысит потребность в сухопутных транспортных маршрутах, поскольку транспортирование грузов автомобильными и железными дорогами занимает практически вдвое меньше времени, чем морской транспорт, к тому же наземный транспорт является более безопасным видом доставки товаров и грузов. Казахстан, выступая в роли евразийского транзитного хаба, с первых лет независимости мог бы иметь ежегодную солидную прибыль прежде всего за счет строительства разветвленной транспортно-коммуникационной инфраструктуры на всей территории страны.

Государственная программа инфраструктурного развития «Нурлы жол» на 2015—2019 гг. дала существенный импульс динамичному развитию транспортно-транзитного потенциала республики. В соответствии с этой программой в Казахстане транспортно-логистическая инфраструктура соединила столицу государства с регионами страны магистральными автомобильными, авиационными, железнодорожными

линиями по лучевому принципу. Всего программа «Нұрлы жол» предусмотрела осуществление 16 инфраструктурных проектов в рамках транспортной отрасли. Это очень важно, поскольку чем качественнее будут построены отечественные дороги и пути сообщения, тем качественнее становится сеть международных транспортных коридоров. В связи с этим целесообразно разработать и принять новый казахстанский закон «О транзите грузоперевозок по внутренним и международным магистралям».

Рационально применяя логистику в сфере доставки грузов, можно добиться существенного сокращения времени прохождения грузов по наименьшей логистической цепи; снижения в разы транспортных расходов; снижения расходов в связи с хранением товаров, грузов. Удовлетворение потребностей предприятий, компаний, отраслей в плане доставки грузов к оговоренному в контракте сроку, достигается четкой организацией движения грузовых поездов по установленному расписанию. Этому содействует умение использовать имеющиеся в республике международные транспортные коридоры. Для большего обеспечения эффективности транспортных коридоров необходимо разработать и принять новый казахстанский закон «О создании логистических объектов вдоль международных транспортных коридоров и их надлежащем функционировании».

Благодаря принятым государственным мерам, государственно-частному партнерству в сфере транспорта, коммуникаций и логистики Республика Казахстан занимает не последнее место в международном логистическом рейтинге, организованном Всемирным банком под названием *Logistics Performance Index*. 70—80-е места, которые занимает Казахстан каждые два года среди 160 стран, говорит о том, что он является лидером в СНГ. Это подчеркивает, что Казахстан играет ведущую роль в транспортно-логистической системе евразийского континента.

Целесообразно провести аналитическую проработку существующей системы международных транспортных коридоров как совокупности интеграционных соединений международных транспортных коммуникаций; выявить основные факторы, которые влияют на конкурентоспособность железнодорожных магистралей при перевозке внешнеторговых грузов в порядке экспорта и импорта товаров; усовершенствовать практические рекомендации по организации доставки контейнеров из стран азиатско-тихоокеанского региона в Европу на основе использования российской, казахстанской железнодорожной транспортной инфраструктуры. Ученые экономисты и юристы могли бы избрать объектом исследования сеть евроазиатских международных транспортных коридоров, а предметом их научных исследований могли бы стать конкурентоспособные отношения в системе международных транспортных коридоров. Казахстанские ученые юристы и экономисты могли бы предложить свои рекомендации по оптимальному решению

приведенных проблем международных транспортных коммуникаций, пролегающих по территории республики.

Геополитическая роль Республики Казахстан как транзитного моста между Европой и Азией, а также между Россией и Китаем определяется ее расположением в центре евразийского континента. Обладая значительным транзитным потенциалом, Казахстан представляет азиатским странам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой. Таким образом, главным преимуществом, которым обладают международные транзитные коридоры, проходящие через территорию Казахстана, является существенное сокращение расстояний и их качественное обслуживание.

Выводы. В статье в процессе анализа сформулированы предложения по усилению потенциала международных договоров и внутренних законов Республики Казахстан с их обоснованиями: о необходимости приведения норм внутреннего законодательства государств-участников с нормами международного права; о необходимости закрепления совокупности прав и обязанностей для Координационного совета при международном транспортном коридоре «Север—Юг»; о целесообразности создания секретариата при Координационном совете; о желательности обоснования гражданско-правовой ответственности оператора мультимодальных перевозок грузов; о внедрении норм о дополнительных средствах разрешения споров между государствами-участниками в виде посредничества и добрых услуг; о целесообразности введения норм о международных транспортных коридорах в тексты казахстанских транспортных и иных законов; о необходимости разработки и принятия новых казахстанских законов «О транзите грузоперевозок» и «О создании и надлежащем обслуживании логистических объектов вдоль международных транспортных коридоров». К сожалению, в настоящее время еще не сформирована система международно-правового регулирования международных транспортных коридоров евразийского континентального значения. Нужно, чтобы к существующим межгосударственным конвенциям и резолюциям международных организаций были разработаны и приняты дополнительные конвенции, которые обеспечили бы единый правовой режим для всех транспортных магистралей, коридоров евразийской направленности. В последнее время некоторые государства в рамках азиатской интеграции (АТЭС), европейской интеграции, а также СНГ уже сегодня проявляют заинтересованность в подписании конвенции по маршрутам международных транспортных коридоров евразийского континента. Составляющими содержания такой конвенции могли бы стать принцип свободы транзита, нормы о технических, эксплуатационных требованиях к транспортному движению.

Литература

1. Бубнова, Г. В. Транспортные коридоры и оси в цифровой транспортной системе / Г. В. Бубнова [и др.] // Транспорт: наука, техника, управление. — 2017. — № 7. — С. 11—20.
2. Гарагозов, Д. Роль совершенствования транспортного законодательства Российской Федерации в развитии международных транспортных коридоров // Транспортное право. — 2008. — № 1. — С. 40—47.
3. Духно, Н. А. Правовое регулирование перевозок грузов в прямом смешанном сообщении : монография / Н. А. Духно, В. М. Корякин. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2010.
4. Кацман, Ф. М. Функционирование международных и национальных транспортных коридоров / Ф. М. Кацман, Е. А. Королева. — Санкт-Петербург : Российская академия транспорта, 2002.
5. Коржумбаева, С. Т. Развитие сети транспортных коридоров через территорию Республики Казахстан // Вестник Казахстанской академии транспорта и коммуникаций. — 2011. — № 2 (69). — С. 119—122.
6. Пехтерев, Ф. С. Экономические аспекты формирования международных транспортных коридоров на территории России : монография. — Москва, 2011.
7. Рахимов, К. К. Транспортные коридоры Евразии — взгляд Казахстана на сближение с Россией в сфере развития транзитных коридоров // РЖД-партнер. 2002. № 5 // http://profi.gateway.kg/transport/226-eurasia.htm.
8. Резер, С. М. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. — Москва : ВИНИТИ, 2010.
9. Рыскулов, Д. М Трансазиатский коридор развития. Вчера, сегодня, завтра : монография. — Москва : Креативная экономика, 2012
10. Семенов, Д. В. Евразийские транспортные коридоры, проходящие по территории Российской Федерации: проблемы международно-правового регулирования // Евразийский юридический журнал. — 2011. — № 2 (33). — С. 17—22.
11. Spector, R. A. The North-South Transport Corridor // Central Asia-Caucasus Analyst. — 2002. — July // URL:http://www.brookings.edu/research/articles/2002/07/03russia-spector.
12. Starr, F. The Key to Success in Afghanistan: A Modern Silk Road Strategy / F. Starr, A. C. Kuchins // CentralAsia-Caucasus Institute Silk Road Studies Program. — 2010.
13. Большим дорогам — больше внимания // Транзит.kz. Республиканский журнал. — 2019. — № 8 (97). — С. 28—30.
14. Международное частное право : сборник документов / составители К. А. Бекяшев, А. Г. Ходаков. — Москва, 1997.
15. Перспективы развития транспортных коридоров Республики Казахстан // Вестник Казахстанской академии транспорта и коммуникаций. — 2013. — № 2. — С. 94—98.

References

1. Bubnova, G. V. Transportnyye koridory i osi v tsifrovoy transportnoy sisteme [Transport corridors and axes in a digital transport system] / G. V. Bubnova [i dr.] // Transport: nauka, tekhnika, upravleniye. — 2017. — № 7. — S. 11—20.
2. Garagozov, D. Rol' sovershenstvovaniya transportnogo zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii v razvitii mezhdunarodnykh transportnykh koridorov [The role of improving the transport legislation of the Russian Federation in the development of international transport corridors] // Transportnoye pravo. — 2008. — № 1. — S. 40—47.

3. Dukhno, N. A. Pravovoye regulirovaniye perevozok gruzov v pryamom smeshannom soobshchenii [Legal regulation of the transport of goods in direct mixed traffic]: monografiya / N. A. Dukhno, V. M. Koryakin. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2010.
4. Katsman, F. M. Funktsionirovaniye mezhdunarodnykh i natsional'nykh transportnykh koridorov [The functioning of international and national transport corridors] / F. M. Katsman, Ye. A. Koroleva. — Sankt-Peterburg : Rossiyskaya akademiya transporta, 2002.
5. Korzhumbayeva, S. T. Razvitiye seti transportnykh koridorov cherez territoriyu Respubliki Kazakhstan [Development of a network of transport corridors on the territory of the Republic of Kazakhstan] // Vestnik Kazakhstanskoy akademii transporta i kommunikatsiy. — 2011. — № 2 (69). — S. 119—122.
6. Pekhterev, F. S. Ekonomicheskiye aspekty formirovaniya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov na territorii Rossii [Economic aspects of the formation of international transport corridors in Russia]: monografiya. — Moskva, 2011.
7. Rakhimov, K. K. Transportnyye koridory Yevrazii — vzglyad Kazakhstana na sblizheniye s Rossiyey v sfere razvitiya tranzitnykh koridorov [Transport corridors in Eurasia - Kazakhstan's view of rapprochement with Russia in the development of transit ports of entry]//RZHD-partner. 2002. № 5 //http://profi.gateway.kg/transport/226-eurasia.htm.
8. Pezer, S. M. Mezhdunarodnyye transportnyye koridory: problemy formirovaniya i razvitiya [International transport corridors: problems of formation and development]. — Moskva : VINITI, 2010.
9. Ryskulov, D. M Transaziatskiy koridor razvitiya. Vchera, segodnya, zavtra [Trans-Asian Development Corridor. Yesterday, today, tomorrow]: monografiya. — Moskva : Kreativnaya ekonomika, 2012
10. Semenov, D. V. Yevraziyskiye transportnyye koridory, prokhodyashchiye po territorii Rossiyskoy Federatsii: problemy mezhdunarodno-pravovogo regulirovaniya [Eurasian transport corridors on the territory of the Russian Federation: problems of international legal regulation] // Yevraziyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2011. — № 2 (33). — S. 17—22.
11. Spector, R. A. The North-South Transport corridor // Central Asia-Caucasus Analyst.—2002.—July //URL:http://www.brookings.edu/research/articles/2002/07/03russia-spector.
12. Starr, F. The Key to Success in Afghanistan: A Modern Silk Road Strategy / F. Starr, A. C. Kuchins // CentralAsia-Caucasus Institute Silk Road Studies Program. — 2010.
13. Bol'shim dorogam — bol'she vnimaniya [Big roads need more attention] // Tranzit.kz. Respublikanskiy zhurnal. — 2019. — № 8 (97). — S. 28—30.
14. Mezhdunarodnoye chastnoye pravo : sbornik dokumentov [Private international law: collection of document]/ sostaviteli K. A. Bekyashev, A. G. Khodakov. — Moskva, 1997.
15. Perspektivy razvitiya transportnykh koridorov Respubliki Kazakhstan [Prospects for the development of transport corridors of the Republic of Kazakhstan] // Vestnik Kazakhstanskoy akademii transporta i kommunikatsiy. — 2013. — № 2. — S. 94—98.