

**ОСОБЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
АЗЕРБАЙДЖАНО-КАЗАХСТАНСКИХ ОТНОШЕНИЙ В ОБЛАСТИ
ТОРГОВЛИ И ТРАНСПОРТА****М.В.БАБА-ЗАДЕ****mbabazade@ mail.ru****Бакинский Государственный Университет**

Современные процессы глобализации социально-экономической интеграции, влияющие на международно-правовое сотрудничество, неизбежно приводят к необходимости корректировки действующих моделей национальных экономик с позиций дальнейшего развития собственного экономического потенциала государств и их конкурентоспособности на международных рынках. Азербайджан и Казахстан в силу их геополитического положения, экономического потенциала и исторических реалий являются как активными сторонниками международной интеграции, так и взаимовыгодного, двустороннего партнерства, в том числе в торгово-транспортной сфере.

Усилившаяся в конце 80-х-нач. 90-х гг. XX в. дезинтеграция экономик бывших союзных республик, некогда входивших в единое советское экономическое пространство, привела к экономическому спаду и трудностям в переходе к рыночному хозяйствованию стран Содружества Независимых Государств.

Переход к новой экономической модели хозяйствования осуществлялся странами СНГ в очень короткие, по историческим меркам, сроки при одновременно низком уровне конкурентоспособности большей части продукции, выпускавшейся в бывшем СССР. Вследствие этого страны СНГ объективно, в силу финансовых и технологических трудностей, не могли быстро перестроить производство и кооперационные связи, которые складывались десятилетиями. У них хватило лишь средств и опыта, чтобы не допустить полного краха экономики. В результате, в течение десяти лет реформ в странах Содружества происходило постоянное уменьшение валового внутреннего продукта (ВВП), уровень которого к концу 2000 года не превышал 50% от уровня 1991 года [7, с.45].

В экономике стран Содружества в 2000 г. закрепились деформация воспроизводящего процесса в сторону чрезмерного развития ресурсопроизводящих отраслей промышленности [5, с.384].

Эффективная интеграция стран СНГ в мировые хозяйственные отношения, несомненно, стоит в прямой зависимости от реализации их экономических возможностей. Промедление с формированием полноценного интеграционного сотрудничества чревато дальнейшим отставанием от мировых процессов, угрозой надолго остаться на задворках мировой хозяйственной системы. В этом случае их уделом будет вхождение в глобальные рынки в качестве сырьевых и

потребительско-обслуживающих зон, и они могут утратить перспективы собственного исторического развития [7, с.51].

Экономические сложности на постсоветском пространстве заставляют активнее налаживать взаимовыгодное сотрудничество, которое имеет свои правовые формы и находит отражение в двусторонних соглашениях, которые правительства заключают между собой. Такими соглашениями являются, в том числе торговые и транспортные.

Говоря об экономической стратегии Азербайджанской Республики следует заметить, что в последнее десятилетие на передний план выдвинулись вопросы, связанные с интенсификацией трубопроводных проектов, реализацией программ по линии транспортных коридоров и дальнейшего наращивания торгового оборота с зарубежными партнерами. С учетом этого и были определены основные приоритеты транспортной политики Азербайджана: ускоренная интеграция транспортного комплекса в международную транспортную систему; гармонизацию правового режима транспорта с нормами международного транспортного права; развитие информационной сети с применением современных средств телематики для управления транспортными процессами; принятие унифицированных законов, позволяющих непрерывно, с малыми затратами времени и средств производить перевозки грузов и пассажиров между странами [6].

Эти направления являются основополагающими в области международно-правового регулирования сотрудничества Азербайджанской Республики с рядом государств, в том числе Республикой Казахстан. Отношения с этой страной в последние годы становятся приоритетными для Азербайджана и отличаются своим поступательным развитием. Оба государства, будучи членами СНГ, имеют возможность взаимодействовать на многосторонней основе в рамках Содружества. Однако более существенным, несомненно, является фактор прикаспийского соседства обеих стран, что дает дополнительный стимул для углубления договорно-правовой базы между ними. Социально-экономические показатели развития обоих государств свидетельствуют о тенденции экономического роста, в том числе развитии транспортных комплексов. В этом отношении и Азербайджан, и Казахстан в качестве приоритетов и основных направлений государственной транспортной политики ставят:

- формирование и развитие современных национальных транспортных инфраструктур;

- ускорение интеграционных процессов транспортных комплексов в международную транспортную систему и развитие транзитных потенциалов;

- совершенствование государственного регулирования и развитие конкурентной среды.

Не случайно одним из первых двусторонних соглашений между Азербайджаном и Казахстаном стало Соглашение об основных принципах взаимоотношений в области транспорта, подписанное 24 февраля 1993 года в Алматы, которое указывало на стремление обоих государств эффективно использовать свои потенциально высокие транзитные возможности, создание условий для максимально свободного передвижения, предоставление транспортных и иных сопутствующих сервисных услуг в достаточном объеме и на уровне международных требований [1, с.101].

Расширение международного сотрудничества, углубление интеграционных процессов и увеличение объемов международной торговли требует благоприятных условий для беспрепятственного пропуски транзитных грузо- и пассажиропотоков, связанных с обеспечением межгосударственных экономических и культурных связей. Рост транзитных перевозок повышает эффективность использования резервов провозных возможностей национальных транспортных систем, стимулирует их воспроизводство и совершенствование.

Транспортный транзит органично вписывается в геополитические цели каждого государства, которое ставит перед собой четкие стратегические цели позиционирования в современном динамично развивающемся мире, в условиях глобальных процессов унификации, охвативших все страны. В отличие от транзита по единой территории, на которой действуют единые законы, в том числе таможенное законодательство, в большинстве случаев приходится искать консенсус между интересами нескольких транзитных стран.

Заключение межправительственных соглашений, присоединение к действующим международным конвенциям и договорам, выработка единой межгосударственной стратегии позволяют избежать напряженности в международных отношениях, связанной с конкуренцией суверенных государств, по территориям которых проходят альтернативные маршруты.

Правильное решение этих проблем позволит избежать трений и стать одним из долговременных стабилизирующих факторов во взаимоотношениях. Какие бы политические, экономические изменения не происходили, избранный, развитый и закрепленный на практике транспортный транзитный маршрут остается стабилизирующим долговременным фактором [17].

В связи с этим, и Азербайджан, и Казахстан ставят перед собой задачу полного и эффективного использования транзитного потенциала своих стран. С этой целью уже в мае 1993 г. оба государства, наряду с рядом других, приняли участие на конференции Европейского Союза в Брюсселе с целью изучения различных восточно-западных маршрутов между странами Европы и Азии. На этой конференции была выработана программа «Транскавказского транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия» под названием ТРАСЕКА, возрождающая в новом обличье Великий шелковый путь. Принятая 7 мая 1993 года «Брюссельская декларация» стала первым международным официальным документом, определившим значение, конкретные направления, мероприятия, формы и механизмы сотрудничества по развитию транспортного коридора, его коммуникаций, включая шоссейные дороги, морские пути, береговые портовые и паромные сооружения, транспортные средства доставки по маршруту Европа-Кавказ-Азия.

Знаменательным фактом явилось то, что первое заседание рабочей группы ТРАСЕКА состоялось именно в г. Алматы 19-20 мая 1995 г., где эксперты стран-участниц утвердили 14 проектов по осуществлению этого проекта [19]. В частности, для Азербайджана предусматривалась реконструкция Бакинского морского порта, работы по созданию инфраструктуры на железнодорожном транспорте, ремонтно-восстановительные работы на автодорожных мостах, проектирование современной навигационной системы авиационной службы и др. Все это происходило, потому что в Азербайджане пересекаются два крупных транспортных коридора:

- с Севера на Юг (Россия-Азербайджан-Иран и далее на страны Ближнего Востока);
- с Запада на Восток (Европа-Грузия-Азербайджан и далее через паромную переправу на Каспийском море на страны Центральной Азии, Китай и Дальний Восток).

Заинтересованность Казахстана, занимающего важное место в международной транспортно-коммуникационной системе по реализации данного проекта, не случайна. Казахстан, на сегодняшний день, представляет собой территорию, через которую проходят три основных транзитных направления: 1) Европа-Россия-Китай; 2) Россия-Центральная Азия; 3) Европа-Кавказ-Китай. В отличие от первых двух наиболее перспективным, на взгляд специалистов, является Транскавказский коридор, что объясняется его большей экономичностью при осуществлении грузопотоков.

В конце 1993 г. Генеральная Ассамблея ООН принимает решение о разработке международной программы по возрождению исторического Шелкового пути для пяти государств Центральной Азии в целях строительства и модернизации объектов транспортной инфраструктуры. Для осуществления этого решения была разработана субрегиональная программа для Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. Стратегия этой программы предусматривает, кроме того, создание предпосылок для развития современной системы транзитных процедур, приверженность международным таможенным, транспортным конвенциям, упрощение пересечения границ транспортом [10, с.57].

Несомненно, что важным шагом на пути реализации проекта ТРАСЕКА стала стыковка в мае 1996 г. в местечке Серахс (Туркменистан) железнодорожных магистралей Ирана и Центральной Азии (Мешхед-Серахс-Теджен). Тогда же, 13 мая 1996 г. в Серахсе Азербайджан, Грузия, Туркменистан и Узбекистан подписывают четырехстороннее соглашение о перевозке грузов по транспортному коридору через Каспий в грузинские порты Черного моря и о взаимном предоставлении режима свободного транзита. С тех пор важнейший отрезок бывшего караванного пути от Японии до Адриатики начал возрождаться в модернизированном «железнодорожном» варианте. В результате морской порт Ляньюньган на восточном побережье Китая соединился железной дорогой с иранским портом Бендер-Аббас в Персидском заливе через Урумчи, Алматы, Ташкент и Тегеран, что поможет обеспечить доступ Казахстана к морям.

Симптоматично, что первый официальный визит президента Казахстана Н.Назарбаева в Азербайджан состоялся в сентябре 1996 г., что явилось переломным моментом в двусторонних азербайджано-казахстанских отношениях, с точки зрения их углубления и поступательного развития в различных сферах. В достаточно весомом пакете подписанных документов между двумя странами фигурировали также Соглашение о международном автомобильном сообщении и Соглашение о воздушном сообщении, что в частности, говорило как о дальнейшей активизации усилий по проекту ТРАСЕКА, так и о концентрации внимания обоих руководителей государств к транспортной проблематике вообще.

Согласно Соглашению о международном автомобильном сообщении обе стороны, желая развивать на основе взаимности автомобильное пассажирское и

грузовое сообщение между обоими государствами и транзит по их территориям, договорились осуществлять регулярные и нерегулярные автомобильные перевозки пассажиров и грузов. Отмечалось, что автотранспортные средства, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов, освобождаются от сборов и платежей, связанных с владением и использованием автотранспортных средств, с использованием и содержанием автомобильных дорог, за исключением сборов за пользование платными автомобильными дорогами, автомагистралями и т.д. Практические вопросы, связанные с осуществлением перевозок регулируются непосредственно между перевозчиками государств Договаривающихся Сторон. Перевозчик же может осуществлять перевозки с территории государства другой Договаривающейся Стороны на территорию третьего государства, а также с территории третьего государства на территорию государства другой Договаривающейся Стороны [4, с.93].

В Соглашении о воздушном сообщении закреплялись права, предусмотренные данным документом, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по указанным маршрутам. Каждая из Договаривающихся Сторон при эксплуатации договорных линий предоставляет авиапредприятию другой Стороны: совершать пролет территории без посадки; с посадкой с некоммерческими целями; с посадкой с целью погрузки и (или) выгрузки пассажиров, почты и груза и т.д. Соглашение также регулирует вопросы транзита, таможенных пошлин и тарифов, безопасности полетов, научно-технического сотрудничества в сфере воздушного транспорта и др. [13].

В ходе ответного визита президента Азербайджана Г.Алиева в Казахстан в июне 1997 г. между двумя государствами вновь был подписан целый ряд документов, особый интерес среди которых представляют: Соглашение о сотрудничестве в области морского торгового судоходства; Соглашение о свободной торговле; Соглашение о принципах взимания косвенных налогов при экспорте и импорте товаров (работ, услуг); Меморандум о сотрудничестве в транспортировке нефти на международные рынки.

В соответствии с Соглашением о сотрудничестве в области морского торгового судоходства обе Стороны обязались оказывать друг другу всемерное содействие в свободе торгового мореплавания и воздержаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства. Государства согласились способствовать участию судов в перевозках морем между портами их стран и дальнейшему развитию паромных перевозок; не препятствовать судам другой Стороны участвовать в перевозках между портами государства другой Стороны и портами третьих стран; принять в рамках своих национальных законов все необходимые меры для облегчения и ускорения морских перевозок, предотвращения не вызываемых необходимостью задержек судов и максимально возможного ускорения и упрощения осуществления таможенных и иных формальностей [14].

Признавая важность мер, направленных на создание прочной основы для успешного расширения сотрудничества между двумя странами на основе Соглашения о свободной торговле, Азербайджанская Республика и Республика Казахстан договорились о том, что не будут применять таможенных пошлин, налогов и сборов, а также количественных ограничений (за исключением острого дефицита данного товара на внутреннем рынке или острого дефицита

платежного баланса), имеющих эквивалентное действие на импорт и/или экспорт товаров, происходящих из таможенной территории другой Стороны. Оба государства согласились в том, что соблюдение принципа свободного транзита является важным условием достижения целей данного Соглашения и весомым элементом в процессе их подключения к системе международного разделения труда и кооперирования [15].

Одновременно с вышеупомянутым юридическим актом оба правительства выделили в отдельный документ - Соглашение о принципах взимания косвенных налогов при экспорте и импорте товаров (работ, услуг). Как в нем было отмечено, оба государства, стремясь к развитию взаимовыгодных экономических отношений и углублению экономической интеграции, установлению равных возможностей для хозяйствующих субъектов и созданию условий для добросовестной конкуренции, согласились при экспорте товаров одной страны в другую, не облагать товары (работы, услуги) косвенными налогами, а импортированные на территорию одной страны товары, экспортированные с территории другой страны, облагать налогами в стране-импортере в соответствии с его национальным законодательством [3, с.84].

В Меморандуме о сотрудничестве в транспортировке нефти на международные рынки оба государства подтвердили стремление к взаимодействию в вопросах доставки казахстанской нефти через Азербайджан танкерами по Каспийскому морю на экспорт, проектирования и строительства транскаспийского экспортного нефтепровода [2, с.77].

Надо отметить, что последующие после этого контакты между Азербайджаном и Казахстаном еще более окрепли. Казахстан был в числе стран-участниц на Бакинской международной конференции, проходившей 7-8 сентября 1998 г. и посвященной стратегии развития национальных и межгосударственных транспортно-торговых коммуникаций в рамках программы ТРАСЕКА.

Программа ТРАСЕКА, первоначально предусматривавшая соединение транспортных сетей 8 государств Кавказа и Центральной Азии и оказание им консультационных услуг в сфере транспорта, на конференции вышла на качественно новый уровень. Увеличилось и число участников (их стало – 45), и сама программа перешла от оказания технической помощи к рассмотрению глобальных программ прокладки трансконтинентальных коммуникаций, транспортировки грузов и к выработке правовых основ таможенных правил в соответствии с международными нормами.

В этой связи глава делегации Казахстана, министр транспорта и коммуникаций Е.Калиев подчеркнул особую роль президента Азербайджана Г.Алиева при подготовке проекта «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия». В своем выступлении он отметил, что Казахстан рассматривает этот коридор как возможность наличия нескольких транспортных маршрутов. Таким образом, позиция Казахстана предполагает развитие альтернативных евроазиатских транспортных путей. А это, надо полагать, в конечном итоге создаст конкуренцию транспортных маршрутов, что должно привести, естественно, к снижению транспортных издержек и стоимости товаров, повышению качества и надежности перевозок, сокращению сроков доставки, создаст благоприятные условия для более интенсивного развития международной торговли и туризма.

Право выбора маршрута останется за клиентом, что и будет определять конкурентоспособность транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия [10, с.59].

Заключив «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия», государства-участники договорились о том, что его целями станут:

а) развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии;

б) содействие доступу к международному рынку автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта, а также торгового судоходства;

в) содействие международной перевозке грузов, пассажиров и международной транспортировке углеводородных продуктов;

г) обеспечение безопасности движения, сохранности грузов и охраны окружающей среды;

д) гармонизация транспортной политики, а также правовых рамок в сфере транспорта;

е) создание равных условий конкуренции между отдельными видами транспорта [11].

Тогда же, при финансовой поддержке ЕС и ЕБРР на 1998-1999 гг., был утвержден ряд рабочих проектов, в ряде которых приняли участие Азербайджан и Казахстан. В том числе: реабилитация паромных терминалов Баку и Актау; реабилитация нефтяных причалов; поставка оборудования с целью обработки контейнеров для основного железнодорожного/автомобильного интермодального терминала Чимкент/Актау; котлы для промывки и пропарки железнодорожных цистерн; инвестиции в порт Актау и т.д.

На водном транспорте основной транзитный грузопоток идет через порт Актау, который является одним из значительных интермодальных узлов в транспортной инфраструктуре Казахстана и, как связующее звено, в межгосударственных торгово-экономических отношениях, в оперативном порядке обслуживает экспортно-импортные, транзитные грузы предприятий Казахстана, Азербайджана, России, Ирана и др. стран. В 1999 г. была завершена первая фаза реконструкции порта за счет займа со стороны ЕБРР (в размере 54 млн.долл. и около 15 млн.нем.марок) и бюджетного софинансирования (20 млн.долл.), что привело к возрастанию объемов переработки портом грузов в 5 раз и достигло 1,55 млн.т/год [8, с.29]. В целом, порт Актау способен ежегодно отгружать от 6 до 10 млн.т нефти, большая часть которой будет транспортироваться в Азербайджан. Завершение реконструкции паромного терминала и его функционирование позволят расширить возможности порта для осуществления не только транспортно-импортных перевозок, но и транзитных, создать альтернативные маршруты через Каспийское море в направлениях север-юг и восток-запад.

В торговом обороте между Азербайджаном и Казахстаном в последние годы наблюдается ежегодный прирост. Если в 2001 году торговый оборот составил 106,1 млн.долларов, то за первое полугодие 2004 года эта цифра выросла до 185 млн.долларов. Таким образом, доля Казахстана во внешнеторговом обороте Азербайджана составила 11,9%, и по данному показателю эта страна, выйдя на второе место после России, опередила такие страны, как Турция, Великобритания, Германия и Украина. Основу импорта в

Азербайджан из Казахстана составляют зерно, природный газ, стальной прокат, асбест и табачная продукция. Азербайджан, в свою очередь, экспортирует в Казахстан дизельное топливо, керосин, химические продукты, запчасти к машинам и механизмам [9]. Данный факт говорит о том, что имеется большой потенциал для расширения взаимного товарооборота двух стран. Это отмечалось и во время визита президента Азербайджана И.Алиева в Казахстан в начале марта 2004 г., в ходе которого был подписан ряд документов, охватывающих широкий спектр двустороннего стратегического сотрудничества, в том числе, совместная декларация о дружбе и партнерстве между двумя странами; согласованы и подписаны торгово-экономические, военные, научно-технические договоры и т.д.

Обсуждая вопросы торгово-экономического сотрудничества, президенты И.Алиев и Н.Назарбаев выявили имеющийся незадействованный потенциал обеих стран и выразили надежду на эффективность работы азербайджанско-казахстанской межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству.

Казахстан готов содействовать азербайджанским компаниям в расширении деятельности на казахстанском рынке. Плодотворным может стать сотрудничество в сельском хозяйстве, создании совместных предприятий. В частности, Азербайджан проявляет интерес к закупкам казахстанского зерна. Было отмечено, что азербайджанские фирмы могут приобретать зерновую продукцию непосредственно на зерновом терминале в порту Актау, что снимет проблему транспортировки зерна из отдаленных от Каспия областей Казахстана.

Были обсуждены и вопросы двустороннего сотрудничества в нефтегазовой и транспортной сферах. В этом контексте была отмечена перспективность сотрудничества в области создания эффективного транспортного коридора по перевозке грузов в направлении Европа-Азия, в том числе в рамках программ ТРАСЕКА, «Иногейт», проекта ТАСИС. В частности, президент Н.Назарбаев отметил нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан как одно из направлений поставки казахстанской нефти на экспорт и выразил заинтересованность в успешной реализации данного проекта [18].

Вопросы сотрудничества обеих стран в нефтегазовом секторе всегда вызывали взаимный интерес и потому поднимались во время встреч на высшем уровне. И это не случайно, так как оба государства богаты углеводородным сырьем и заинтересованы в его экспорте на международные рынки.

Казахстан ежегодно добывает до 60 млн. тонн нефти и половину этого экспортирует. Ожидается, что в 2010 году эта цифра достигнет 100 млн., а к 2015 году – 150 млн. тонн. естественно, что приобретает актуальность и вопрос экспорта нефти. Казахстан неоднократно заявлял о своей заинтересованности в многовариантности экспортного маршрута. В настоящее время казахстанская нефть транспортируется по территории России, в том числе по трубопроводу Каспийского трубного консорциума (КТК) в Новороссийский порт. Прокладывается нефтепровод из Казахстана в Китай. Одновременно транспортируется нефть и с помощью Азербайджана. Казахстанская нефть завозится танкерами в Азербайджан, а затем отсюда по железной дороге перевозится до портов Грузии на берегу Черного моря. Что касается транспортировки казахстанской нефти непосредственно по Основному экспортному трубопроводу Баку-Тбилиси-

Джейхан (ОЭТ БТД), то Азербайджан неоднократно заявлял о заинтересованности доставки по этому трубопроводу и казахстанской нефти.

Казахстан, несмотря на то, что еще в 1999 г. четко заявил о готовности присоединения к ОЭТ БТД, перешел к активным действиям в этом направлении лишь в последние несколько лет после завершения работы по строительству трубопровода и начала разработки казахстанского месторождения «Кашаган» на Каспии (общие геологические запасы – 38 млрд.баррелей; к промышленной добыче на месторождении «Кашаган» планируется приступить в 2008 г.).

Весьма важным моментом в этом отношении стал визит президента Н.Назарбаева в Баку в мае 2005 г., в ходе которого два президента – И.Алиев и Н.Назарбаев подписывают Соглашение о сотрудничестве и стратегическом партнерстве между двумя государствами, а также целый ряд других важных правовых документов. В частности, Азербайджан и Казахстан скорректировали договоренности об основных принципах взаимоотношений в области нефтяного машиностроения и свободной торговли. Знаменательным событием становится подписание 25 мая 2005 г. Азербайджаном, Казахстаном, Грузией и Турцией Бакинской Декларации о продлении и развитии энергетического транспортного коридора Восток-Запад. При этом Н.Назарбаев отметил, что Казахстан должен придавать большое значение транспортировке углеводородов по морю и увеличению объемов поставок [20].

Как для азербайджанской, так и для казахстанской стороны очень позитивным явлением стало подписание 16 июня 2006 года в Алматы Договора между Республикой Казахстан и Азербайджанской Республикой о поддержке и содействии в транспортировке нефти из Республики Казахстан через Каспийское море и территорию Азербайджанской Республики на международные рынки посредством системы БТД. Реализация данного документа, безусловно, будет иметь важное значение для экономического развития двух государств [12, с.51].

Дальнейшему совершенствованию и укреплению транспортных связей между Европой и Азией было посвящено совещание министров транспорта Азербайджана, Казахстана, Турции, КНР и Грузии, состоявшееся 27 июля 2006 года в Астане. В ходе переговоров стороны обсудили вопросы развития международных транспортных коридоров в сообщении Европа-Азия, контейнерных перевозок по данному направлению, в том числе организации пропуска контейнерного поезда по маршруту Поти-Баку-Актау-Алматы, а также осуществление проекта по строительству железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Ахалкалаки-Карс.

В докладе министра транспорта и коммуникаций Казахстана А.Мамина говорилось о том, что ключевым сектором региональной интеграции по обеспечению сбалансированности национальных интересов является развитие международной торговли. Многосторонней комплексной задачей в этой связи стало объединение усилий для создания системы транзита, которое может быть осуществлено лишь посредством согласованных мер всех заинтересованных государств.

На сегодня основное связующее звено Европы и Азии – море. Тем не менее, несмотря на эффективность морских поставок, грузы доставляются из Азии в Европу через территорию ряда стран и сухопутным путем. Способствовать активному развитию этих маршрутов, в частности в рамках

международного транспортного коридора ТРАСЕКА, – один из приоритетов развития транспортно-коммуникационных инфраструктур указанных регионов.

Министр транспорта Азербайджанской Республики З.Мамедов в своем выступлении отметил тот факт, что Азербайджан придает особое значение разработке и осуществлению совместных региональных проектов. В частности, Азербайджан заинтересован в дальнейшем развитии коридора ТРАСЕКА, о чем говорят объемы перевозок по территории республики. Объем грузоперевозок в Азербайджане в 2005 г. достиг 109,5 млн.тонн, а за первое полугодие 2006 г. – 57,5 млн.тонн. По транспортному коридору ТРАСЕКА в 2005 г. перевезено 46,7 млн. тонн, а за первое полугодие 2006 г. – 24,2 млн.тонн груза, из которых казахстанская нефть в 2005 г. составила 3,2 млн.тонн, а в первом полугодии 2006 г. – около 1 млн.тонн.

Одним из наиболее значимых и важных проектов рассматривается строительство новой соединительной железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс, который уже окрестили как «шелковый путь на стальных рельсах».

25 мая 2005 г. при открытии азербайджанского участка трубопровода Баку-Тбилиси-Джейхан президентами Азербайджана, Грузии и Турции была подписана Декларация о принятии необходимых мер по реализации данного проекта. Цель его осуществления – налаживание прямого железнодорожного сообщения между этими странами с последующим соединением с Европейскими и Азиатскими железнодорожными сетями, а также обеспечение на данном маршруте безопасных, скоростных и рентабельных перевозок. В перспективе соединение этой сети с линиями, имеющими выходы в порты Средиземного и Черного морей, повысит объемы перевозок в несколько раз и расширит номенклатуры грузов, что повышает привлекательность проекта [16].

Следующим шагом в развитие данного проекта стало подписание в Тбилиси 7 февраля 2007 г. между Азербайджаном, Грузией и Турцией Соглашения о строительстве железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс (БТК) с общей стоимостью проекта 600 млн.долларов. Строительство планируется начать летом 2007 г., а первые поезда должны пройти по этому маршруту уже в 2009 г. Ожидается подключение к этому проекту и Казахстана.

Что касается перспектив транзита по маршруту АТР-Европа, то этим вопросам была посвящена VI Международная конференция «ТрансЕвразия-2006», прошедшая в Астане в сентябре 2006 г. На конференции с участием представителей более чем двадцати стран речь шла, в частности, о ходе реализации с 2003 года проекта по определению оптимальных соединительных ветвей, которые необходимо построить для формирования дееспособного трансазиатского маршрута. Как показала конференция, планы государств-участниц в области евро-азиатского транзита весьма грандиозны. Как было отмечено, под проект выделено 1,2 млн.долл и уже освоено 400 тыс.долл. Сегодня в рамках данной программы идет большая работа по наращиванию потенциала маршрута Поти-Баку-Актау-Алматы. В целом же, на возрождение Великого шелкового пути было направлено уже 120 млн. евро, которые позволили осуществить 60 технических и иных проектов.

Резюмируя вышеизложенное, следует отметить, что последовательная работа по дальнейшему развитию таких сегментов экономики, как торговля и транспорт, несомненно, выдвинет сотрудничество в этих областях с другими государствами на качественно новый уровень, послужит солидным подспорьем

в обеспечении внешнеполитических и внешнеэкономических интересов Азербайджана и укреплении позиций нашего государства на международной арене.

ЛИТЕРАТУРА

- 1.Бюллетень международных договоров и соглашений Республики Казахстан. 1993, с.101
- 2.Бюллетень международных договоров Республики Казахстан. 1999, №1, с.84
- 3.Бюллетень международных договоров Республики Казахстан. 1999, №4, с.77
- 4.Бюллетень международных договоров Республики Казахстан. 2000, №1, с.93
- 5.Гагут Л.Д. СНГ: новый путь развития в XXI веке. М.,2000, с.384
- 6.Гусейнов Г. ТРАСЕКА – новый импульс для развития нашей страны //«Панорама», 19.08.1998, №135
- 7.Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона. М., Международные отношения, 2003, с.45
8. Labyrinth. Central Asia Quarterly. N.-Y.,1998, Vol.5, p.29
- 9.«Нет никаких проблем для развития наших экономических связей» (Интервью с Чрезвычайным и Полномочным Послом Республики Казахстан в Азербайджане А.Шукпутовым) //«Наш век», 5.11.2004, №44(283)
- 10.Новрузов С. Дорога длиною в тысячи лет //«Возрождение – XXI век», 04.1999, №14, с.57
- 11.Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия //Текущий архив МИД Азербайджанской Республики
- 12.Рахматулина Г.Г. Энергетика – фактор экономической безопасности // «Панорама Содружества», 10.2006, с.51
- 13.Соглашение между Правительством Азербайджанской Республики и Правительством Республики Казахстан о воздушном сообщении //Текущий архив МИД Азербайджанской Республики
- 14.Соглашение между Правительством Азербайджанской Республики и Правительством Республики Казахстан о сотрудничестве в области морского торгового судоходства //Текущий архив МИД Азербайджанской Республики
- 15.Соглашение между Правительством Азербайджанской Республики и Правительством Республики Казахстан о свободной торговле //Текущий архив МИД Азербайджанской Республики
- 16.Султанова А. Новые маршруты Великого Шелкового пути // <http://gruzovoi.Com/info/article/view/>
- 17.<http://www.cis-legal-reform.org/document>
- 18.<http://www.mfa.kz/old/rus/index>
- 19.Traceca\traceca5doc
- 20.www.president.kz

AZƏRBAYCAN-QAZAXISTAN MÜNASİBƏTLƏRİNİN TİCARƏT VƏ NƏQLİYYAT SAHƏSİNDƏ BEYNƏLXALQ-HÜQUQİ TƏNZİMLƏMƏ XÜSUSİYYƏTLƏRİ

M.V.BABAZADƏ

XÜLASƏ

Son vaxtlar Azərbaycan Respublikası ilə Qazaxıstan Respublikası arasında ticarət-nəqliyyat sferasında beynəlxalq-hüquqi əməkdaşlıq kifayət dərəcədə yüksək səviyyəyə qalxmışdır. Bu illər ərzində əsaslı hüquqi baza

yarandıdır. Bu, beynəlxalq inteqrasiyanın fəal tərəfdaşları olan adı çəkilən hər iki ölkə arasında mövjud olan etimadı möhkəmlətməklə qarşılıqlı sərfəli olan ticarət və nəqliyyat strukturlarını inkişaf etdirməyə zəmin yaradır, hansı ki, öz növbəsində nəzərdə tutulmuş müştərək layihələri müvəffəqiyyətlə həyata keçirmək imkanını verir.