



## **AZERBAIJAN: REPORT ON TRANSIT SYSTEM<sup>\*</sup>**

---

<sup>\*</sup> The views expressed in this paper are the views of the author and do not necessarily reflect the views or policies of the Asian Development Bank (ADB), or its Boards of Directors or the governments they represent. ADB makes no representation concerning and does not guarantee the source, originality, accuracy, completeness or reliability of any statement; information, data, finding, interpretation, advice, opinion, or view presented.

*Уважаемые коллеги!*

Позвольте приветствовать Вас от имени Таможенного Комитета Республики Азербайджан и поблагодарить Азиатский Банк Развития, а также руководство Государственной Таможенной Инспекции Кыргызской Республики за поддержку в организации работы «Комитета Таможенного сотрудничества» стран Азиатского региона.

Развитие мировой экономики в полной мере зависит от состояния транспортной отрасли. Поэтому обеспеченность транспортными межгосударственными связями становится одним из важнейших средств объединения народов и экономического развития стран.

Азербайджан, как и все республики бывшего Советского Союза, унаследовал такой уровень транспортных систем, которые в целом проявили несовместимость в условиях развития свободного рынка. Азербайджан - не явился исключением в необходимости реструктизации транспортного сектора. Но, при этом следует отметить, что находится в относительно благоприятном положении, обладая значительным потенциалом экономического развития, а также благодаря наличию больших запасов природных ресурсов.

Надо отметить, что Геополитическое расположение Азербайджана с древности приводило к тому, что связь Европы и Азии осуществлялась через его территорию. Закавказье - это кратчайший естественный мост между Европой и Азией, это естественно и таможенные границы. Через Грузию и Азербайджан проходят железнодорожные и автомобильные магистрали, соединяющие бассейны Черного и Каспийского морей. Через территорию Азербайджана также проходит кратчайший путь из Европы в страны Центральной Азии, Ближнего и Дальнего Востока,

Азербайджан является крупнейшим транзитным узлом в единой транспортной системе Европа-Кавказ-Азия.

Именно исходя из этих соображений, по инициативе Президента Азербайджанской Республики господина Гейдара Алиева и под эгидой Европейского союза 7-8 сентября 1998 года в столице Азербайджана в городе Баку была проведена международная конференция по возрождению «Великого Шелкового Пути», где была принята программа и подписано соглашение о развитии транспортного транзитного коридора «Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА)».

Государственный Таможенный Комитет активно занимается реализацией проекта размещения транспортных комплексов - терминалов по приему - отправке транзитных грузов, следующих по маршруту «Великого Шелкового Пути».

Целью программы технического содействия «ТРАСЕКА» является обеспечение бесперебойной, быстрой и надежной транспортировки грузов из Европы в Азию и обратно, а также интеграция государств транспортного коридора в единое экономическое пространство. Это, прежде всего упрощение процедур при пересечении таможенных границ между странами, снижение тарифов на перевозку грузов, обеспечение их сохранности и многое другое.

Необходимо, также отметить, то что участниками государств Содружества Независимых Государств был официально принят текст соглашения о порядке транзита через территорию государств - участников Содружества, подтвердившее их приверженность принципам свободы транзита: желая содействовать упрощению международных транзитных перевозок товаров путем унификации таможенных процедур, и при этом считая, что в конечном счете именно сотрудничество является одним из существенных факторов развития улучшения условий международных транзитных перевозок.

В Азербайджане благодаря целенаправленной политике, проводимой Президентом Республики господином Г.Алиевым достигнута политическая стабильность, что является одним из важнейших условий для социально-экономического развития Республики, в том числе транспортной отрасли.

Ситуация в этой области достаточно благоприятна, поскольку в Азербайджане нет необходимости в создании нового транспортного потенциала, а здесь нужно всего лишь рационализировать и модернизировать транспортную инфраструктуру. Железные дороги Азербайджана бесперебойно выполняют свои задачи, пропускная способность морского порта и аэропорта, а также трубопроводов стабильна.

Процесс интеграции Азербайджана в «ТРАСЕКА» требует унификации транспортной сети, экономических и законодательных норм в области организации транзитных перевозок.

Для урегулирования международных, а также транзитных перевозок на территории Азербайджанской Республики в соответствии с современными требованиями в структуре Таможенного Комитета используются новейшие компьютерные технологии.

В результате активной работы по инициативе Таможенного Комитета Азербайджанская Республика присоединилась к десяти важнейшим странам, подписавшим Международные Конвенции и Соглашения, где в том числе:

- конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ);
- международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля груза на границе;
- таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с использованием книжки «МДП» (Карнет-Тир);
- соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС);
- Европейское Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ);
- таможенная Конвенция относящаяся к контейнерам;
- таможенная Конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей. Всего Азербайджанская Республика присоединилась к 43 Международным Конвенциям и Соглашениям в области транспорта и деятельности таможенных органов.

Надо отметить, что в августе 2002 года в г. Урумчи со стороны Азиатского Банка Развития была проведена первая встреча Комитета по Таможенному Сотрудничеству (КТС). Где, для обсуждения и достижения соглашения по вопросам Общего Плана Действия и организационным вопросам по реализации реформ в сфере таможенного дела, на которой Азиатским Банком Развития был представлен проект плана, соответствующего положениям Киотской Конвенции и включающим в себя:

- а) упрощение и германизацию таможенной документации;
- б) развитие пограничных таможенных постов и средств;
- в) развитие упрощенной системы транзитов.

Генеральное Приложение Киотской Конвенции отражает основные принципы, считающиеся обязательными для гармонизации и упрощения соответствующих таможенных процедур и правил их применения, необходимых для повседневной работы таможенного органа.

Кроме того, 13 мая 1996 года в городе Сарахс, было подписано Соглашение о сотрудничестве в области урегулирования транзитных перевозок между Азербайджанской Республикой, Грузией, Туркменистаном и Республикой Узбекистан.

В организации транзитных перевозок существенную роль играет упрощение процедуры досмотра на границе, особенно таможенного. Хотелось бы отметить, что в настоящее время проведение таможенных процедур при пересечении границ транспортными средствами, проводятся меры, с тем чтобы не допустить задержек и простоев, а также обеспечить свободный вход и транзит груженых и порожних транспортных средств на железнодорожных, автомобильных, водных и авиа - линиях, расположенных на территории Азербайджанской Республики и Грузии, несмотря на их принадлежность, происхождение, направление и место пересечения границ, что регулируется Регламентом, действующим на территории двух государств.

Таким образом, единые принципы международной транспортной политики будут способствовать развитию внешнеторговых отношений, создавая большие возможности для торговли и перемещения грузов.

Азербайджан приводит свое законодательство в соответствие с законодательством ЕС с целью либерализации доступа к рынкам транзитных услуг. В настоящее время транзитные операции на территории Азербайджанской Республики регулируются Положением о Таможенном Режиме Транзита.

Подтверждая свою приверженность содействию развитию и укрепления дружеских отношений, мы намерены и в дальнейшем принимать активное участие в решении глобальных проблем, нацеленных на дальнейшую перспективу.

И в завершение, хотел бы еще раз поблагодарить организационный комитет и выразить искреннюю признательность за приглашение для участия в работе данного семинара.